

kommt das erste neue Floßholz aus Rußland an, die Hauptmasse aber erst in den folgenden Monaten, so daß vom August bis Oktober der Floßverkehr am lebhaftesten zu sein pflegt. Von 2,07 Millionen qm Floßholz, welche im Durchschnitt der Jahre 1886/90 durch den König-Wilhelms-Kanal gegangen sind, entfielen 29,5 % auf den September, 22,3 % auf den August, 16,9 % auf den Oktober, der Rest auf die übrigen Monate. Gegen diesen bedeutenden, vom Almathstrome nach dem Memeler Hafen gerichteten Floßverkehr, zu dessen Bewältigung neuerdings meist Schleppdampfer verwendet werden, tritt der Verkehr von Schiffsgesäßen (bis zu 48 m lang, 8 m breit), Segelfähnen und Dampfbooten, erheblich zurück. Bis zur Lantuppener Schleuse dürfen die Flöße 20 m, im Kanal nur 9,4 m Breite haben. Der größte Tiefgang ist für Flöße und Fahrzeuge jeder Art auf 1,25 m festgesetzt.

D. Der Große Friedrichsgraben.

Der Große Friedrichsgraben führt aus dem Nemonienstrome gegenüber der Einmündung des Seckenburger Kanals um die Südostecke des Kurischen Haffes herum nach der Deime bei Labiau, bildet also (ähnlich wie der König-Wilhelms-Kanal) einen Parallelskanal mit dem Haffe und ermöglicht für die Flöße und nicht-hafttüchtigen Fahrzeuge eine Verbindung zwischen dem Memel- und Pregelstromgebieten, zwischen Tilsit und Königsberg. Nachdem im 14. Jahrhundert die Deime vom Deutschen Orden kanalisiert worden war, gaben die mit der Schifffahrt über das Kurische Haff verbundenen Gefahren schon um 1414/22 Anlaß, eine Verbindung von Labiau nach dem Nemonienstrome in Angriff zu nehmen: den jedoch nur auf 6 km Länge bis in die Gegend von Juwendt vorgestreckten „Ordensgraben“, dessen Weiterführung wegen der im Torfbruche auftretenden Schwierigkeiten des Baues unterblieb. Als dann 1613/16 die Gilgestrecke Sköpen—Lappienen begradigt und im Laufe des 17. Jahrhunderts längs der Gilge eine planlose Eindeichung ausgeführt worden war, machte sich das Bedürfnis, diesen Mündungsarm des Memelstroms über den Nemonienstrom mit der Deime in schiffbare Verbindung zu setzen, lebhafter geltend.*) Der Große Kurfürst hatte gleich nach seinem Regierungsantritt (1640) die Herstellung einer solchen Wasserstraße und die Verbesserung der Vorfluth für die Memelstrom-Niederungen ins Auge gefaßt, aber erst 1669 im Obersten von Chieze, dem Erbauer des Friedrich-Wilhelms-Kanals eine zur Ausführung seiner Pläne geeignete Kraft gefunden. Als Entschädigung für die auf eigene Kosten bewirkten Bauten zur Trockenlegung einer großen Niederungsfläche erhielt er die zur Herrschaft Rautenburg gehörigen Güter, und für die Anlage des Gilge-Deime-Kanals waren ihm die Zolleinnahmen desselben zugesichert. Durch den Tod des Unternehmers

*) Th. Preuß, „Geschichte der Wasserstraßen in der Memel-Niederung“. (Mitthlg. d. Litauischen Litter. Gesellsch. zu Tilsit. 1892 Heft 17.)

J. C. Wuyke, „Entstehung und Beschaffenheit des Großen Friedrichsgrabens“ u. s. w. (Preuß. Prov. Blätter 1831/32.)

wurden die Bauten unterbrochen, weil die vom Großen Kurfürsten später damit Betrauten die Schwierigkeiten nicht zu bewältigen verstanden. Erst als die Wittwe des Obersten von Chieze, Gräfin von Truchseß, die durch jene Trockenlegung werthvoll gewordenen Güter in eigene Verwaltung genommen hatte, erneuerte sie den Vertrag über die Ausführung des Kanals und begann am 11. Juli 1689 mit neuen Arbeiten, die am gleichen Tage 1697 beendigt und zu Ehren des ersten Königs von Preußen Großer und Kleiner Friedrichsgraben benannt wurden.

Der Kleine Friedrichsgraben, die Verbindung der Gilge mit dem Nemoniensstrom, nahm bald eine so starke Strömung an, daß er von den Litauern den Beinamen Greituschke (d. h. „die Schnelle“) erhielt. Er hat sich später als unzweckmäßige Anlage erwiesen, da in Folge des Durchstechens der Uferrehne bei Baumkrug zu viel Wasser in die linksseitige Gilge-Niederung eintrat. Nach mancherlei Schicksalen (vergl. S. 125, 133) ist der Kleine Friedrichsgraben durch den 1833/35 erfolgten Bau des Seckenburger Kanals als Wasserstraße entbehrlich gemacht und schließlich 1890 durch den hochwasserfreien Abschluß des Kryszahner Ueberfalls endgültig von der Gilge abgesperrt worden.

Dagegen hat der Große Friedrichsgraben, die Verbindung des Nemoniensstroms mit der Deime, in nunmehr zwei Jahrhunderten seine Zweckmäßigkeit bewährt. Dieser durchweg künstlich (ohne Benutzung von Wasserläufen) hergestellte Kanal sollte bei seinem Baue 19 m Breite und 1,9 m Wassertiefe erhalten. Mit dem ausgeschachteten Boden (Torfmoor auf Sanduntergrund) wurden die Ufer erhöht und der Treidelweg geschüttet. Das Nachdrängen und Aufquellen des Torfmoors und die Beseitigung der an einigen Stellen im Kanal-bette angetroffenen, in Sand- und Lehmschichten eingebetteten Geschiebe, welche man durch Erhitzung mit darüber angezündetem Holze und schnell nachfolgender Abkühlung mit Wasser sprengte, erschwerten die Arbeiten bedeutend, desgleichen der Mangel an Arbeitskräften. Um Arbeiter zu gewinnen und an den Bau zu fesseln, ging die Besiedelung der trockengelegten Uferländereien mit der Bauausführung Hand in Hand. Obgleich sich auch nach der Eröffnung öfters Torfkampen ausbildeten und den Verkehr erschwerten, überdies der Querschnitt nicht allenthalben in voller Breite und Tiefe hergestellt war, wurde der Kanal doch bald von der Schifffahrt und Flößerei lebhaft benutzt. Die Erben der Unternehmerin verkauften ihn 1712 an den preussischen Staat; seitdem bildet er eine öffentliche Wasserstraße.

Die älteste Polizeiverordnung zur Regelung des Schiffs- und Floßverkehrs auf dem Großen und Kleinen Friedrichsgraben vom 15. März 1753 ist später durch eine Stromordnung vom 14. April 1806 und schließlich durch die Schifffahrtsordnung für den Großen Friedrichsgraben und den Seckenburger Kanal vom 15. Januar 1851 ersetzt worden. Nach letzterer dürfen die Schiffsgefäße nicht über 7,5 m, die Flöße nur 6,3 m breit und höchstens 157 m lang sein. Kein Fahrzeug darf tiefer beladen werden, als die Beschaffenheit der Fahrbahn und die vorhandene Wassertiefe es erlauben. Um die günstigen Tiefenverhältnisse der vom Großen Friedrichsgraben mit einander verbundenen Ströme ausnutzen zu können, ist es aber geboten, den Verbindungskanal auf ähnliche Tiefe zu bringen, wie solche die Deime aufweist. Einstweilen finden sich noch zahlreiche Stellen,

welche um etwa 0,3 m vertieft werden müssen, damit jenes Ziel erreicht wird. Dagegen ist die früher vielfach unzulängliche Breite, welche vor 1881 bei Mittelwasser 17,5 bis 38 m betrug, durch die 1882/90 ausgeführten Arbeiten fast überall auf 40 m erweitert worden. Da die Sohle des Kanals bisher annähernd gleiche Höhe mit dem Nullpunkte des Labiauer Pegels hatte, vermindert sich an den noch nicht vertieften Stellen die bei mittlerem Wasserstande 1,8 m betragende Tiefe beim mittleren Niedrigwasser auf 1,2 m und vermehrt sich beim mittleren Hochwasser auf 2,7 m. Bei 2,2 m a. P. Labiau ist das Bett bordvoll gefüllt.

Der Treideldamm, dessen als Fahrweg benutzte, 7,5 m breite Krone auf 3,2 m a. P. Labiau liegt, wird bei ungewöhnlichem Hochwasser überfluthet, so daß zeitweise das Treideln durch Menschen verhindert ist. Dies geschieht aber nur selten, und zwar meistens zu einer Zeit, in welcher auch auf den vom Kanale verbundenen Wasserstraßen der Schiffs- und Floßverkehr durch Hochfluthen gesperrt wird. Je nachdem die Deime oder der Memonienstrom höheren Wasserstand haben, wechselt die Strömung im Großen Friedrichsgraben. In der Regel geht eine schwache Strömung gegen die Deime hin; jedoch zeigt die dunkle Färbung des Wassers, daß es vorzugsweise aus den Mooregebieten stammt, nicht aber aus den durch die Sinkstoffe gelblich gefärbten Mündungsarmen des Memelstroms. Zum Schutze gegen Ueberfluthung und Eis Schub aus dem Kurischen Haffe ist an der 7,5 km langen Strecke zwischen Juwendt und Agilla, deren Abstand von der Küste stellenweise nur 200 m beträgt, schon bald nach der Uebernahme des Kanals durch die Staatsverwaltung ein hochwasserfreier Haffwehrdamm errichtet worden, um das Treibeis abzuhalten und einem Durchbruche vorzubeugen. Der seitdem mehrmals verstärkte und nach größeren Beschädigungen zum Theil neu hergestellte Damm ist auf der Haffseite durch kräftiges Pflaster und Weidenpflanzung befestigt. Bei der auf S. 83 erwähnten Einpolderung der westlich vom Kanale befindlichen Ländereien wäre nur die Anlage kurzer Querdeiche zwischen dem Haffwehrdamme und dem Treideldamme nöthig, um die jetzt häufig eintretenden Uberschwemmungen abzuhalten; bloß die Entwässerung bietet Schwierigkeiten.

In der dem Landtage vorgelegten Denkschrift vom 27. Oktober 1880 war für die Erweiterung des 19,0 km langen Großen Friedrichsgrabens ein Geldbetrag von 1,2 Millionen Mark vorgesehen. Hierin waren einbegriffen: die Kosten des Grunderwerbs, die Erd- und Baggerarbeiten, die Uferbefestigungen mit Spreutlagen oder ausnahmsweise mit Steinpflaster, die Erhöhung des Treideldamms und der Bau einer zweiarmigen Drehbrücke mit zwei je 12,0 m weiten Oeffnungen bei Grabenhof. Vom Memonienstrom bis zu dieser Drehbrücke liegt der Treideldamm auf der nordwestlichen Seite des Kanals, von da ab bis zur Deime auf der südöstlichen Seite. Da außer der Grabenhofener Drehbrücke keine Brücke über den Großen Friedrichsgraben führt, können die Reiskähne, welche bei voller Ladung 176 t befördern, 43 m lang und 8,2 m breit sind, unter Segel durch den Kanal fahren. Während früher die Dampfer und größeren Reiskähne fast ausschließlich über das Haff fuhren, hat seit 1884 der Verkehr solcher Fahrzeuge auf dem Großen Friedrichsgraben bedeutend zugenommen. Die Flöße werden

meistens durch Menschen oder Pferde getreidelt, nur ausnahmsweise durch Dampfer geschleppt. Sehr lebhaft ist, außer dem umfangreichen, vom Memelstrom nach Königsberg gehenden Floßholzverkehre, auch der Verkehr mit kleinen Fahrzeugen aus der Timber und Laufne, sowie von den in fast ununterbrochener Folge längs des Kanals angelegten Moorcolonien nach Labiau und Königsberg. Besondere Häfen und Ladeplätze sind nicht vorhanden, wohl aber einige zur Ueberwinterung von Flößen bestimmte Erweiterungen.

Jene 1882 begonnenen Erweiterungsarbeiten wurden 1890 fertiggestellt. Damit sie zur vollen Geltung gelangen, hat die Denkschrift vom 29. Januar 1894 für eine Vertiefung des Kanals um durchschnittlich 0,3 m den Geldbetrag von 250 000 Mark vorgesehen. Indessen sind bisher nur an den flachsten Stellen Baggerungen aus den für Unterhaltungsarbeiten bestimmten Geldmitteln vorgenommen und die am meisten abgespülten Böschungen des Treideldammes mit Stülpwänden in Verbindung mit Spreutlagen oder durch Rohr- und Schilfpflanzungen auf einer Ziegelbrockenschüttung befestigt worden. Mit der in den nächsten Jahren bevorstehenden tieferen Ausbaggerung des Kanalbettes wird eine gründliche Befestigung der Ufer Hand in Hand gehen, weshalb neuerdings einige Versuchsstrecken hergestellt wurden, um die zweckmäßigste Bauart für den Schutz der Uferböschungen gegen die Angriffe des Wellenschlags auszuprobieren. Den ausgebagerten Boden benutzen die Anlieger des Kanals gerne zur Aufhöhung ihrer niedrigen Grundstücke, welche hierdurch eine bedeutende Werthsteigerung erfahren.

