

4. Wasserwirthschaftliche Verhältnisse an der Deime.

Die auf S. 456 erwähnte Abhandlung über die Entstehung der Deime tritt mit Recht der mehrfach ausgesprochenen Annahme entgegen, daß dieser Mündungsarm ein vom Deutschen Orden künstlich gegrabener Kanal sei. Sie führt aus, daß im Deimethal eine Wasserverbindung zwischen dem Pregelstrom und dem Kurischen Haffe stets bestanden hat, für den Handel wahrscheinlich schon früher von Bedeutung war und jedenfalls im 14. Jahrhundert von den Ordensrittern für ihre Litauerfahrten benutzt wurde. Zu jener Annahme scheint der Umstand Veranlassung gegeben zu haben, daß die jetzige Abzweigung der Deime in der That wohl ein künstlicher Graben ist, der im Volksmunde noch lange Zeit hindurch den Namen Neue Deime führte. Hierfür spricht, daß das jetzige, bei Tapiau dicht am samländischen Höhenlande hinziehende Bett nicht im Moorboden liegt wie die übrige Deimestrecke, sondern in sandigen Ablagerungen des Diluviums und Alluviums.

Allem Anscheine nach bezweckte die Anlage des Grabens eine kürzere Verbindung für die von Königsberg nach Labiau und dem Memelstrom gerichtete Schifffahrt, welche nach seiner Anlage nicht mehr den Umweg über die alte, vermuthlich in Nähe von Km. 70 gelegene Theilungsspiße zu machen brauchte, und gleichzeitig eine Sicherung für das neue, 1351 vom samländischen Höhenlande an seine jetzige Stelle verlegte Tapiauer Ordensschloß. Vielleicht war aber hauptsächlich der Gedanke bestimmend, dem Unterpregel bei gewöhnlichen Wasserständen eine reichlichere Speisung zu geben, um seine Schiffbarkeit zu verbessern. Jedenfalls hatte man die Deime bei Tapiau und Labiau mit Schleusen versehen, welche bei der Anlage des neuen und Absperrung des alten Bettes in der Mitte des 14. Jahrhunderts gebaut zu sein scheinen. Sicher bezeugt ist ihr Vorhandensein bei Tapiau und Labiau um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts. In derselben Zeit wurden auch die Arbeiten zur Begradigung des vielgewundenen Flußlaufes zwischen Tapiau und Gr.:Schmerberg, deren Fertigstellung viele Jahrzehnte gedauert haben mag, sowie Grabenanlagen bei Labiau begonnen. Nach Herstellung der Schleusen war also die Deime in einen Kanal umgewandelt worden, wenigstens für alle Wasserstände unter der Ausuferungshöhe des Pregelstroms bei Tapiau, und blieb dies auch bis zum Abbruch der Schleusen im vorigen Jahrhundert.

Die Baustellen zweier Schleusen oberhalb der Tapiauer Deimebrücke und unterhalb bei Kl.:Schleuse sind durch Auffindung der 1884/85 beseitigten Schleusenböden bekannt geworden; eine dritte lag weiter flußabwärts bei Gr.:Schleuse, eine vierte an der Fischbrücke im Labiauer Schloßgraben, der bis zur Schiffbarmachung des rechtsseitigen Flußarms (1772) als alleinige Wasserstraße diente. Vermuthlich handelte es sich nicht um Kammer Schleusen, sondern um Schleusenwehre mit geringem Gefälle, ähnlich wie die Halbschleusen in den vom Dnjeprgebiete nach dem Memel- und Weichselstromgebiet führenden russischen Wasserstraßen. Uebrigens würde eine bei Tapiau etwa neu anzulegende Schleuse, wenn sie Wasserstände des Pregelstroms bis 3,0 m a. P. Tapiau D. kehren sollte, an manchen Tagen über 1,5 m Stau abwenden müssen. Der Abfluß des Hochwassers durch das Deimethal wurde durch diese Anlagen nicht berührt.

Im 17. und 18. Jahrhundert wurde mehrfach vorgeschlagen, durch Vertiefung der Deime mittels Baggerung die Schleusen entbehrlich zu machen, weil sie für den Schiffahrtbetrieb recht lästig waren. Nähere Angaben hierüber enthalten die Mittheilungen von J. C. Wuzke („Bemerkungen über die Schiffbarkeit des Deimeflusses“. Preuß. Prov. Bl. 1832, S. 236), aus denen freilich nicht genau hervorgeht, wann die Schleusen abgebrochen worden sind. Dies scheint um 1770 geschehen zu sein, und hiermit stand wohl auch die 1769 erfolgte Herstellung eines Durchstichs im Zusammenhang, der von Km. 70,2 des Pregelstromes nach der Deime geführt, inzwischen versandet und verwachsen, aber noch deutlich zu erkennen ist. Von 1772 wird berichtet, daß die Tiefe in der Deime auf einigen Stellen bei Tapiau nur 0,3 bis 0,5 m betragen habe, weshalb abermals umfangreiche Baggerungen zur Ausführung kamen, bis man sich 1811 entschloß, durch Anlage eines Leitwerks an der Deimeabzweigung einen größeren Theil der Abflußmenge des Pregelstromes, etwa ein Drittel, dem nordwärts gerichteten Mündungsarme zu überweisen. Nach den Angaben auf S. 508 fließt jetzt ein größerer Antheil des Pregelwassers, wenigstens bei gewöhnlichen Wasserständen, durch die Deime ab.

Abgesehen von den ständigen Baggerarbeiten in der Anfangsstrecke und von solchen an anderen Stellen, wo durch den Wellenschlag und Stromangriff Uferabbrüche und Verflachungen entstanden waren, erwiesen sich seit 1811 an der Deime nur geringe Arbeiten für die Erhaltung der Schiffbarkeit als nothwendig, z. B. in den dreißiger bis siebziger Jahren die Einrammung von Ternpfählen zum Ternen der Flüße und zur Bezeichnung der Schiffahrtrinne bei Uberschwemmungen, die Anlage von Weidenpflanzungen an den Gruben der Krümmungen, die Herstellung einer Ufermauer und von Bohlwerken bei Labiau und Tapiau, sowie die 1869/71 erfolgte Anlage eines Durchstichs oberhalb der Adlerbrücke bei Tapiau (Km. 32,7). Nach der dem Landtage überreichten Denkschrift vom 27. Oktober 1880 sind seit 1833 bis 1879 im Ganzen 218 000 Mark für die bezeichneten Arbeiten ausgegeben worden.

Die Denkschrift bezeichnete nächst den Hindernissen in der Anfangsstrecke als am meisten schwierig die Strecke von Gr.-Schmerberg bis Labiau wegen ihrer bei starken Winden und höheren Wasserständen für die Schiffahrt und Flößerei lästigen Krümmungen. Von den Besitzern der anliegenden Ländereien war mehrfach das Ansinnen erhoben worden, den Flußlauf zur besseren Sicherung der Ufer zu begradigen und die Ufer abzudecken. Da durch ihren Abbruch öfters eine übermäßige Verbreiterung des Bettes entstanden und von den abgestürzten Bodenmassen die Fahrtrinne verflacht worden war, so hatte die Wasserbauverwaltung sich erboten, bei angemessenen Beiträgen der zur Instandhaltung ihrer Ufer verpflichteten Besitzer derartige Begradigungs- und Deckungsarbeiten auszuführen. Die Verhandlungen kamen aber zu keinem Resultat, weil die Betheiligten solche Beiträge verweigerten, da die Schuld an den Abbrüchen dem Dampfsschiff- und Floßverkehre zuzuschreiben sei. Obgleich nicht zu verkennen war, daß die von der Strömung unterspülten Ufertheile durch die Wellen der Dampfsschiffe schneller als früher zum Abbruch gelangen mußten, konnte im Hinblick auf die umfangreichen Abbrüche, welche auch bereits vor der Einführung

des Dampferverkehrs stattgefunden hatten, nicht anerkannt werden, daß demselben allein die Schuld beizumessen und die Staatsverwaltung ohne Mitwirkung der Uferbesitzer zu Schutzvorkehrungen verpflichtet sei.

Dementsprechend waren in der Zusammenstellung der noch erforderlichen Kosten für den Ausbau der Deime keine Beträge für Uferbefestigungen vorgesehen, wohl aber für Begradigungen an der unteren Flußstrecke und für die Beseitigung der auffälligen Straßenbrücke bei Kl.-Schleuse unter Verlegung der von ihr überführten Straße auf das rechte Deimeufer nebst Erweiterung der Straßenbrücke bei Tapiaw (vergl. S. 513).

Abgesehen von der 1883/85 hergestellten Straßenverlegung bei Tapiaw und sonstigen Verbesserungen der Schifffahrtsverhältnisse in der oberen Deime, wurden bis 1884 drei kurze Durchstiche bei Kl.-Bärwalde (Km. 20, 350 m lang), bei Paddeim (Km. 26, 110 m lang) und bei Schelecken (Km. 28, 650 m lang) in der unteren Deime ausgeführt. Ferner kamen bis zum Jahre 1894 zur Ausführung eine Begradigung oberhalb Paddeim (Km. 25), bei Gr.-Pöppeln (Km. 21) und bei Biskau (Km. 7), wobei die Ufer mit 1,5 m tief eingerammten Stulpwänden eingefast worden sind, die eine in Mittelwasserhöhe liegende Berme von 1 m Breite wasserseitig gegen die 3-fach geböschte Uferwand begrenzen. Die Berme ist mit Ziegelbrocken abgedeckt und mit Schilf bepflanzt. Hinter diesen zur Erhaltung des Uferrandes bestimmten Schutzwerken wurde an diesen Stellen ein auf 1,25 m über Mittelwasser erhöhter Leinpfaddamm mit 2,0 m Kronenbreite und $1\frac{1}{2}$ -fachen Böschungen angelegt, die außen berauhwehrt, binnen mit Rasen abgedeckt sind. Die seit 1880 bis 1894 aufgewandten Geldbeträge beziffern sich auf 368 000 Mark, ausschließlich der durch die Brücken- und Straßenbauten verursachten Kosten.

Die dem Landtage überreichte Denkschrift vom 29. Januar 1894 hat vornehmlich die Weiterführung der zuletzt bezeichneten Arbeiten (Uferbefestigungen an besonders gefährdeten Stellen, Erhöhung des Leinpfads) und die Anlage einiger Durchstiche in Aussicht genommen und hierfür einen Kostenaufwand von 330 000 Mark vorgesehen. Von der Anlage dieser Durchstiche wird man wohl Abstand nehmen können, da in erster Linie die Befestigung der an manchen Stellen stetig zurückweichenden Ufer nothwendig erscheint. Falls die Uferbesitzer sich zu Beiträgen verstehen, würden die verfügbaren Geldmittel vorwiegend auf diese in gleicher Weise den Anliegern und der Schifffahrt nutzbringenden Bauten zu verwenden sein, aber zur vollständigen Deckung der Deimeufer nicht ausreichen. Um einen Ueberblick über die hierfür erforderlichen Kosten zu gewinnen, sind zunächst zwei kurze Probestrecken ausgebaut worden, da die Befestigung mit Stulpwänden nicht überall standgehalten hat, sondern stellenweise durch Hinterpülung beschädigt worden ist.

Aus dem auf S. 513 erwähnten Grunde muß die Anfangsstrecke der Deime häufig ausgebaggert werden. Die Versandung erfolgte früher namentlich in der Strecke oberhalb Kl.-Schleuse, wo das Deimebett durch die Einströmung des Hochwassers auf 74 m erweitert war, während seine Durchschnittsbreite bei Mittelwasser 47 bis 50 m beträgt. Nachdem 1896/97 durch Herstellung eines Parallelwerks in Packwerksbau mit Berauhwehrung der Krone das Bett auf 43 m

Spiegelbreite eingeschränkt worden ist, dürfte die Solltiefe von 1,5 m beim mittleren Niedrigwasserstande (1,07 m a. P. Tapiau D. für die Jahresreihe 1842/96) unschwer zu erhalten sein. Falls der geplante Masurische Schiffahrtskanal zur Ausführung kommen sollte, wäre es nothwendig, die Deime an ihrer Abzweigung aus dem Pregelstrom durch Ufer- und Sohlendeckungen derart einzuengen, daß der durch die vermehrte Wasserzuführung gehobene Wasserspiegel des Unterpregel auf eine etwa 1 km lange, von hohen Ufern begrenzte Strecke in den bisherigen Deimewasserspiegel übergeleitet wird.

Die Schiffahrt auf der Deime wird durch Untiefen in der Rinne kaum belästigt, wohl aber durch zu geringe Breite der Fahrrinne. Die auf S. 469 erwähnten Torfkampen bilden nur auf kurze Zeit Hindernisse, welche man neuerdings durch einen Bagger beseitigt, der den ausgebagerten Torf in den Fluß zurückfallen lassen kann, da die gelockerte, fein vertheilte Masse trotz der schwachen Strömung fortgetragen wird. Im Durchschnitte der Jahre 1895/98 hat der Schiffsverkehr auf der Deime betragen: zu Berg 2953 fast ausnahmslos beladene Rähne und 281 Dampfer; zu Thal 3112 größtentheils unbeladene Rähne und 284 Dampfer. Die Rähne werden, falls sie nicht segeln können, von Menschen getreidelt. Am wichtigsten ist der aus dem Großen Friedrichsgraben stammende, nach Königsberg gerichtete Floßverkehr, durch welchen 1895/98 jährlich 392800 Stämme auf der Deime zu Berg befördert werden. Dementsprechend beziffert der „Führer auf den deutschen Schiffahrtstraßen“ den jährlichen Durchgangsverkehr bei Labiau zu Berg auf 640 277 t, zu Thal auf nur 42 741 t. Von Tapiau ab vermehrt sich der Verkehr noch um einen nicht unbedeutenden Bruchtheil durch die vom Oberpregel und von der Alle nach Königsberg führende Schiffahrt, während die Zunahme der Flößerei nur gering ist. Dies ergibt sich aus folgenden Zahlen für den Durchgang durch die Tapiauer Pregelbrücke (Durchschnitt der Jahre 1895/98): zu Thal 1120 Rähne, 139 Dampfer, 4740 Stämme Floßholz; zu Berg 1105 Rähne, 148 Dampfer, 120 Stämme Floßholz. Vom Oberpregel stammt hiervon der kleinere Theil, da gleichzeitig an der Wehlauer Pregelstrombrücke gezählt worden sind: zu Thal 338 Rähne, 25 Dampfer, 294 Stämme Floßholz; zu Berg 369 Rähne und 30 Dampfer.

