

strömen, oder laufen doch rasch genug wieder ab, um die Entwicklung des Pflanzenwuchses nicht zu behindern. Eine Ausnahme bilden die übermäßig tief liegenden Niederungen oberhalb Allenstein und Guttstadt, deren Verwässerung aber nicht durch die Hochwasserverhältnisse bedingt ist. Die sommerlichen Hochwässer bleiben gewöhnlich vollständig innerhalb des Flußbettes und rufen keine Nachtheile hervor. Unter diesen Verhältnissen kann man von eigentlichen Abflußhindernissen im Hochwasserbett kaum sprechen. Bis zu gewissem Grade sind die Brückenanlagen als solche zu betrachten, da sie bei ungewöhnlich großen Hochfluthen und schweren Eisgängen manchmal zu Stauungen und Stockungen Anlaß gegeben haben. Eindeichungen kommen unter den bezeichneten Umständen für das Allethal nicht in Betracht. Bauten zum Schutze der Ufer sind nur insoweit ausgeführt worden, als dies zur Instandhaltung der Flöß- und Schiffbarkeit erforderlich schien.

Abgesehen von einem flüchtigen Blick auf die Brückenanlagen, kann sich daher die Betrachtung auf die Maßnahmen beschränken, welche für die Benutzung der Alle als Wasserstraße und zur Verwerthung ihrer Wasserkraft getroffen worden sind, sowie auf die Rückwirkung dieser Maßnahmen auf die Vorfluthverhältnisse. Die hierbei in Betracht kommenden Fragen greifen aber, namentlich in der letzten Allestrecke, derart in einander über, daß sie im Zusammenhange behandelt werden müssen. Wir besprechen daher nach einem kurzen Ueberblick über den gegenwärtigen Zustand des Wasserverkehrs auf der Alle zunächst kurz die Brückenanlagen, sodann die sonstigen wasserwirthschaftlichen Verhältnisse am Ober- und Mittellaufe, an der flößbaren Strecke des Unterlaufs von Heilsberg bis Friedland und an der schiffbaren Strecke von Friedland bis zur Mündung.

1. Gegenwärtiger Zustand des Wasserverkehrs.

Wie auf S. 406 schon erwähnt, gilt die Alle von ihrem Austritt aus dem Gr. Kernossee, streng genommen von der dicht dahinter befindlichen Grenze der Kreise Neidenburg und Allenstein bei Kurken ab als flößbar, wird aber vor ihrem Eintritt in den Lansker See nicht zur Flößerei benutzt. Von diesem großen Seebecken und besonders vom waldumkränzten Ustrichsee ab dient der Fluß einem ziemlich lebhaften Floßverkehr, der jedoch in der Hauptsache sein Ende bei Allenstein findet. 1895 gingen durch die am Ausgange des Ustrichsees liegende Ustrichschleuse 4754 Stück Langholz und 6650 Raummeter Klobenholz, wogegen in den siebziger und besonders in den achtziger Jahren der Verkehr weit bedeutender war; beispielsweise wurden 1879 auf der oberen Alle 5604 Stück Langholz und 9655 Raummeter Klobenholz, 1884 sogar 29 768 Stück Langholz und 15 859 Raummeter Klobenholz gefloßt. Ein amtlicher Bericht bezifferte damals den mit der Alle beförderten Antheil auf $\frac{3}{4}$ des ganzen Einschlags der fiskalischen Forstreviere Lanskerosen und Ramuck. Nachdem seit Anlage der Eisenbahn Allenstein—Soldau bei der Haltestelle Stabigotten zwei Dampfschneidemühlen errichtet und bessere Kunststraßen angelegt worden sind, hat der Floßverkehr erheblich abgenommen. Die Aufsicht über denselben führte früher ein Unterbeamter der Forstverwaltung, zuletzt unter Leitung des Kreisbauinspektors

in Allenstein der dortige Strommeister, welcher die zur Erleichterung der Flößerei nothwendigen Bauten zu beaufsichtigen hat. Eine am 27. August 1833 erlassene Flößereiordnung war nach Bildung der Meliorationsgenossenschaft durch die vorläufig gültige vom 19. Juli 1878 ersetzt worden, an deren Stelle seit dem 11. August 1894 eine endgültige Flößereiordnung für die obere Alle vom Lansker See bis Allenstein getreten ist. Danach dürfen Trasten mit höchstens 200 Stück Langholz, nicht mehr als 500 m lang, 3 m breit und 0,8 m tief, während der ganzen betriebsfähigen Zeit des Jahres geflüßt werden. Hingegen ist auf der Strecke Reussen—Alenstein die Flößerei von losen Kloben, die nicht über 2 m Länge haben sollen, wegen der Krantungsarbeiten des Meliorationsverbandes in der Zeit vom 1. bis 28. Juni und vom 11. bis 31. August verboten.

Das in Allenstein angelangte Holz wird von den sieben dortigen Dampfschneidemühlen und in der Stadt verbraucht oder geht auf die Eisenbahn über. Ausnahmsweise setzt ein geringer Prozentsatz den Wasserweg fort. Auch der nördliche, an der Wadangmündung gelegene Theil der Allensteiner städtischen Forsten und die Wälder des Wadanggebiets, aus denen früher ziemlich viel Holz verflößt wurde, liefern keine frische Zufuhr mehr, da die jetzt vorhandenen Eisenbahn- und Straßenverbindungen bessere Gelegenheit zur Verfrachtung bieten. Erst unterhalb Guttstadt beginnt wieder ein schwacher Verkehr aus dem fiskalischen Wichertshofer Forste und den benachbarten, von der Alle berührten Wäldern, 1895 etwa 1200 Raummeter Klobenholz, wovon die Hälfte in der Stadt Heilsberg blieb, sowie 2513 Stück Langholz in Trasten, die größtentheils durch die Heilsberger Flößschleuse weiter gingen. Aus den in Nähe des Allethals, von den Eisenbahnlinien weitab gelegenen Privatwäldern zwischen Schippenbeil und Friedland, in welchen neuerdings größere Abtriebe stattgefunden haben, ist der Floßverkehr 1895 auf 10 210 (bei Friedland gezählten) Stück Langholz vergrößert worden. Durch die Pinnauer Schleuse bei Wehlau passirten in demselben Jahre 13 111 Stämme, theilweise zu Berg. In den Jahren 1896/98 war der Floßverkehr wieder bedeutend schwächer, da bei Friedland durchschnittlich nur 2035, bei Schallen 1972, bei Leisnien 3540 und bei Wehlau 5137 Stämme Floßholz gezählt worden sind.

Die Instandhaltung der Flößbarkeit bis Buchwalde gehörte bisher zu den Obliegenheiten des in Allenstein wohnenden Beamten. Die Strecke von da bis Heilsberg war dem Strommeister in Guttstadt, von Heilsberg bis Schippenbeil dem Strommeister in Bartenstein übertragen. Die Strommeisterbezirke Allenstein und Guttstadt gehörten zur Kreisbauinspektion Allenstein, der Strommeisterbezirk Bartenstein zur dortigen Kreisbauinspektion. Die kürzlich von der Wasserbauinspektion Friedland abgetrennte, nicht mehr als schiffbar geltende Strecke Schippenbeil—Friedland bildete einen Theil des Strommeisterbezirks Friedland, der bis Allenburg reicht, die Strecke von Allenburg bis zur Mündung den Strommeisterbezirk Wehlau. Bei dem am 1. April 1898 erfolgten Uebergang der flößbaren Alle bis Friedland an die landwirthschaftliche Verwaltung wurde die Strommeisterstelle in Bartenstein eingezogen.

Für die unteren Strecken war bereits am 10. Mai 1800 eine „Strom- und Uferordnung für die Schifffahrt auf der Alle“ erlassen worden, welche vor-

aussetzte, daß der Fluß bis Schippenbeil aufwärts für flache Gefäße von 10 bis 20 Lasten (30 bis 60 t) schiffbar sei. Für die oberen Strecken wurden auf Grund der „Allgemeinen Strom-, Deich- und Uferordnung“ vom 14. April 1806 eine Reihe von Polizeiverordnungen zur Regelung der Flößerei von losem Klobenholz und des zu Träften verbundenen Langholzes erlassen. Thatsächlich hat die Alie vorübergehend oberhalb Friedland bis nach Bartenstein der Schifffahrt gedient. Zuweilen verkehren dort jetzt noch kleine Rähne (sogenannte Timberkähne mit 1,5 bis 2 t, Spitzprähme mit Steinladungen), bei hohen Wasserständen ausnahmsweise auch größere Fahrzeuge zum Zuckerrübenransport. Da indessen die Tiefe auf den Brästen bei mittlerem Wasserstande stellenweise nur 0,5, bei niedrigen Wasserständen nur 0,3 m beträgt, kann kein eigentlicher Schiffsverkehr aufrecht erhalten werden. Selbst unterhalb Friedland bis Gr.-Wohnsdorf finden sich Stellen, an denen bei kleinen Wasserständen nur 0,5 bis 0,6 m Tiefe in der Fahrinne bleiben; bei Niedrigwasser ist die Beförderung von Frachten nahezu ausgeschlossen.

Erst von Gr.-Wohnsdorf ab besitzt die Alie einen regelmäßigen Schiffsverkehr, der von den leistungsfähigen Ziegeleien erheblich gesteigert werden könnte, wenn die in ziemlich gutem Zustand befindliche Pinnauer Schiffschleuse durch einen Neubau mit größeren Abmessungen ersetzt würde, z. B. im Falle der Anlage des Masurischen Schifffahrtkanals. Gegenwärtig kann diese Schleuse nur von Schiffen bis zu 28,3 m Länge und 6 m Breite durchfahren werden, die bei 1 m Tiefgang etwa 88 t laden. Lästig erweist sich auch, daß die von Mitte März bis Anfang Dezember dauernde Schifffahrt in jedem Frühjahr nochmals 8 bis 14 Tage lang, meistens vom 5. bis 15. Mai, zur Trockenlegung der Wiesen im Rückstaubiete des Pinnauer Wehres durch Ziehen der Grundschleuse unterbrochen wird. Durchschnittlich sind in den Jahren 1887/94 durch die Pinnauer Schiffschleuse 1130 Rähne und Wittinnen, sowie 295 Dampfer zu Berg und zu Thal gegangen. Dabei wurden jährlich 6- bis 9000 t Güter zu Berg, 40- bis 50 000 t zu Thal geschleuft. Von den Dampfern gehen nur wenige über Leisnien hinaus. Auch der Schiffsverkehr nimmt bis Leisnien schon beträchtlich ab und erlischt oberhalb Gr.-Wohnsdorf fast ganz, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

Schiffsverkehr 1895/98 (Jahresdurchschnitt)	Zu Berg			Zu Thal		
	Beladen	Unbeladen	Dampfer	Beladen	Unbeladen	Dampfer
Friedland	16	2	—	5	12	—
Gr.-Wohnsdorf	22	35	—	51	6	—
Schallen	98	37	—	94	57	—
Leisnien	148	61	24	111	81	23
Wehlau	345	379	151	610	127	138

2. Brückenanlagen.

Im Ober- und Mittellaufe ist die Alie an zahlreichen Stellen überbrückt; jedoch sind in der folgenden Tabelle nur diejenigen Brücken erwähnt, bei welchen die Lichtweiten einen Rückschuß auf die Abflußverhältnisse bei Hochwasser