

4. Wasserrwirtschaftliche Verhältnisse am flößbaren Unterlaufe.

Der für den Wasserverkehr ungünstigste Theil der flößbaren Strecken von Heilsberg bis Friedland liegt unterhalb Schippenbeil. Beispielsweise besagt ein amtliches Vereisungsprotokoll vom Juni 1857, daß zwischen Heilsberg und Schippenbeil weniger Hindernisse angetroffen worden seien als von da bis Friedland, obgleich auf dieser letzten Strecke weit mehr und kostspieligere Arbeiten vorgenommen waren als auf den oberen Strecken. Hier fanden sich nur an wenigen Stellen Buhnen, Deckwerke und Anpflanzungen vor; an anderen hatte man durch Heben von Steinen aus der Fahrrinne und Baggerungen die Floßfahrt erleichtert. Solche Arbeiten sind bisher mit einem jährlichen Aufwande von etwa 2500 bis 3000 Mark weitergeführt worden, um den Flößereibetrieb zu erhalten und die Beschädigungen der Ufer durch das Floßholz zu verhüten. Die Vorbeugung von Abbrüchen, welche das Hochwasser an den weniger widerstandsfähigen Stellen verursacht, bleibt den Anliegern überlassen.

Wie auf S. 444 mitgetheilt, hatte man 1796 mit der Schiffbarmachung der Alle bis Schippenbeil aufwärts begonnen und angenommen, daß es möglich sein würde, den Verkehr mit 10- bis 20-lastigen Schiffen bis dorthin durchzuführen zu können. Die bis zum Jahre 1806 fortgesetzten Arbeiten bestanden in der Anlage von Buhnen, Flechtzäunen und Pflanzungen, sowie in der Herstellung von 7 bis 8 m breiten Fahrinnen mittels Aushebung von Steinen an den Brästen. Durch die Kriegsjahre wurden die Arbeiten unterbrochen, ohne daß ein befriedigendes Ergebniß herbeigeführt war, da weder die Tiefe vermehrt, noch die Strömung vermindert wurde und immer wieder neue Steine zum Vorschein kamen. Bis in die vierziger Jahre beschränkte man sich darauf, ähnliche Arbeiten wie an den oberhalb gelegenen Strecken auszuführen, sorgte aber wenig für die Unterhaltung der älteren, wohl auch zu leicht gebauten Werke, so daß dieselben verfielen. Bei den 1848/49 wieder mit größeren Mitteln aufgenommenen Flußbauten plante man eine Ausgleichung des Gefälles durch die Anlage weit vorgestreckter Buhnen ober- und besonders unterhalb der an den Brästen vertieften und erweiterten Fahrinnen.

Obgleich dies bis zu gewissem Grade gelang und von dem als Bauunternehmer thätigen Besitzer der Gubermühle in Schippenbeil 1850/51 Rähne zu Berg getreidelt wurden (freilich an der Grasmarkter Brast mit Zuhülfenahme eines Flaschenzugs), blieben die günstigen Ergebnisse nicht von langem Bestand. Die Peilungen während einer im Oktober 1851 bei Mittelwasser ausgeführten Vereisung hatten fast überall Fahrtiefen über 1,2 m ergeben. Bis zum Juni 1857 waren dieselben aber bereits auf 0,8 m, bis zum September 1861 auf 0,6 m zurückgegangen, obgleich die Buhnen gut erhalten und die Ufer durch üppigen Weidenwuchs und Schilfgras vortrefflich gedeckt waren. Die Schifffahrt auf der Strecke Schippenbeil—Allenburg hatte längst wieder aufgehört, und man kam damals bereits zur Ueberzeugung, daß oberhalb Friedland eine Schiffbarmachung nur durch Kanalisierung zu ermöglichen sei. Ein Entwurf hierfür ist 1890 ausgearbeitet, aber nicht in nähere Erwägung gezogen worden, da die Kosten viel zu hoch für den zu erwartenden Nutzen erschienen. Um weiteren Ver-

wilderungen zu begegnen, begnügte man sich seit den sechziger Jahren mit Instandhaltung der wichtigsten Werke. Auch mußte die Räumung von Geröllen und Steinen dauernd fortgesetzt werden, da jedes Hochwasser wieder neue Hindernisse in der Flößerei-Fahrrinne erzeugt.

5. Wasserwirthschaftliche Verhältnisse am schiffbaren Unterlaufe.

Die Benutzung der Strecke Friedland—Allenburg zur Schiffahrt theilte das Schicksal der oberhalb anschließenden Strecke, obgleich die natürlichen Verhältnisse günstiger liegen. Bis in die sechziger Jahre waren meistens vereinzelte Bauten, aber auch einige zusammenhängende Buhnenanlagen ausgeführt worden, durch welche die geringsten Fahrtiefen stellenweise auf 0,8 bis 1 m bei mittlerem Wasserstande gebracht wurden. Ein 1864 bearbeiteter Entwurf für den planmäßigen Ausbau zielte darauf hin, durch Einschränkungswerke dieselben Tiefen in der Fahrrinne schon bei gewöhnlichem Niedrigwasser herbeizuführen. Hiermit würde ein Maß der Schiffbarkeit erreicht worden sein, wie es damals sogar in der günstigeren letzten Strecke Allenburg—Wehlau noch nicht vorhanden war, wo sich verschiedene übermäßig breite oder aus anderen Gründen verflachte Stellen vorfanden, an denen bei diesem Wasserstande die Tiefe nur 0,6 m betrug: namentlich im Unterwasser der Pinnauer Schleuse, bei Gr.-Nuhr und an der Schallener Brücke bei Allenburg. Es erschien deshalb nothwendig, zunächst hier einen besseren Zustand herzustellen, bevor mit dem Ausbaue der oberhalb anschließenden Strecke vorgegangen würde.

Mit den in der Hauptsache 1866/67 ausgeführten Einschränkungswerken ist für die Strecke Allenburg—Wehlau an allen in Frage kommenden Stellen die geringste Fahrtiefe auf 1,2 bis 1,4 m beim mittleren Niedrigwasser gebracht und erhalten worden. Nur vorübergehend treten Verflachungen ein, die aber während der Schiffahrtzeit gewöhnlich bald wieder durch tieferes Auslaufen der Fahrrinne verschwinden, z. B. am Ueberschlage bei Koppershagen. Nachdem somit die Möglichkeit geschaffen war, mit 1 m tiefgehenden Schiffen aus dem Pregelstrome zur Niedrigwasserzeit bis nach Allenburg zu gelangen, wurde 1868 die Fortsetzung des planmäßigen Ausbaues auf der oberhalb anschließenden Strecke Friedland—Allenburg begonnen, jedoch nicht auf Grund des oben bezeichneten Entwurfs, sondern durch Anlage von Buhnengruppen an den besonders verflachten Stellen. Im unteren Theile von Gr.-Wohnsdorf bis Allenburg ist die angestrebte Tiefe von 1 m bei mittlerem Niedrigwasser herbeigeführt und die schlimmste Krümmung bei Progen mit einem kurzen Durchstiche begradigt worden. Weiter oberhalb haben dagegen die bis 1875 ausgeführten Buhnenanlagen und Räumungsarbeiten das bezeichnete Ziel noch nicht zu erreichen vermocht, weshalb seit 1889 wieder jährlich 10 000 Mark für Neubauten an dieser Strecke verausgabt werden. Die Sohle ist hier meistentheils so fest, daß zur Erzielung einer für die Frachtschiffahrt genügenden Tiefe die Einschränkungswerke allein nicht ausreichen, sondern Baggerungen in größerem Umfange vorgenommen werden müssen. Um die Strecke auf das gleiche Maß der Schiffbarkeit zu bringen, wie es jetzt die Alle unter-