

des Drewenzflusses zur Voraussetzung haben, worauf wir unten noch zurückkommen. Die zum Oberländischen Kanal gehörigen Schiffahrtrinnen im Drewenzsee werden im folgenden Kapitel betrachtet.

2. Flußbauten an der Drewenz. Benutzung als Wasserstraße.

Angeblich bestand zur Ordenszeit ein beträchtlicher Schiffsverkehr zwischen Osterode, Strasburg, Gollub und der Weichsel. Auch nachdem der größte Theil des Drewenzflusses mit fast ganz Westpreußen in polnischen Besitz gerathen war (1466), erlosch die Schifffahrt auf der Drewenz noch nicht, zu deren Erhaltung in einer Urkunde von 1436 das Verbot von Mühlenanlagen ausgesprochen war. Erst 1527 fand der Schiffsverkehr, der wohl nur von sehr kleinen Fahrzeugen ausgeübt worden sein kann, sein Ende durch das an die Stadt Thorn ertheilte polnische Privileg zur Anlage einer Schneide- und Stampfmühle nebst Kupferhammer bei Leibitsch. Die dortige Stauanlage ist übrigens die einzige am Drewenzflusse geblieben. Nachdem der zwischen Preußen und Russisch-Polen abgeschlossene Grenzvertrag vom 11./30. November 1817 in Aussicht genommen hatte, dieses Hinderniß zu umgehen und auf gemeinsame Kosten die Drewenz schiffbar zu machen, sind späterhin die auf Errichtung von Mühlen gerichteten Anträge abgelehnt worden, auch für die ganz in Preußen liegenden Flußstrecken, z. B. 1836 der Antrag wegen einer Mühlenanlage bei Kauernik. Thatsächlich zur Schifffahrt benutzt wird jedoch nur die 10 km lange Mündungstrecke unterhalb Leibitsch.

Flößbar ist dagegen die Drewenz in ihrer ganzen Länge vom Drewenzsee bis Leibitsch, wo das Stauwerk mit einer 6,6 m weiten Flößschleuse versehen ist, um die aus etwa 6 Stämmen in der Breite bestehenden, 16 bis 22 m langen Flöße durchzulassen. Der Flößverkehr war früher bedeutend lebhafter als jetzt, da in den Jahren 1842/58 durchschnittlich 27 800 Stämme durch die Leibitscher Schleuse gegangen sind, hauptsächlich aus der Braniza und den Wäldern an der mittleren und unteren Drewenz. Im Frühjahr und Herbst bei höheren Wasserständen findet noch gegenwärtig ein zwar geringer, aber immerhin nennenswerther Holzverkehr (etwa 2500 t im Jahr) statt, obgleich die scharfen Krümmungen und die zahlreichen Steine im Flußbett große Hindernisse für die Flößerei und manche Verluste bereiten.

Eigentliche Flußbauten sind zwischen dem Drewenzsee und Leibitsch nicht ausgeführt, abgesehen von geringen Arbeiten zur Räummung des Bettes durch Baggerung und Beseitigen von Steinen. Besonders seien die 1883/85 und 1891 ausgeführten Baggerarbeiten bei Bergfriede an der Ausmündung aus dem Drewenzsee erwähnt. Die Baggerrinne verschlammte und versandete dort durch Wellenschlag indessen so rasch, daß der früher hergestellte reichliche Querschnitt längst wieder verloren gegangen ist. An einigen Stellen des Drewenzflusses haben die Anlieger ihre Ufer gegen die Angriffe der Strömung mit Packwerkdeckung gesichert (z. B. bei Lissowo und an der Golluber Schneidemühle) oder kleine Schutzbuhnen angelegt (z. B. bei Blotterie) oder Bohlwerke hergestellt (z. B. am rechten Ufer in Strasburg). Gewöhnlich bleiben jedoch die Ufer der Willkür des Flusses überlassen, der seine scharfen Schleifen immer mehr ver-

schärft, bis er schließlich den schmalen Landrücken am Ausgangspunkte der Schleife durchbricht. Bei den so entstehenden Flußverlegungen werden öfters die Wiesenbesitzer außer durch den Landverlust insofern geschädigt, als sie das Heu von den abgeschnittenen Flächen nur mit großen Umwegen werben können. Eine zweite Quelle der Schädigung sind die manchmal eintretenden unzeitigen oder zu lange anhaltenden Ueberschwemmungen, welche durch die Versandung und Verkrautung des Flußbettes begünstigt werden. Neuerdings nimmt die Versandung eher zu als ab in Folge der fortschreitenden Entwaldung der Thalwände; ihr ist z. B. kürzlich auch der schöne Karbowoer Forst, eine Zierde der Gegend oberhalb Strassburg, nach dem Verkaufe des Gutes an die Landbank zum Opfer gefallen. Auch an anderen Stellen des Drewenzthales, namentlich im Kreise Löbau, würde durch Aufforstung der fahlen, unfruchtbaren, nur als magere Weiden verwendeten Steilhänge, auf denen aber die Kiefer gut gedeiht, die Ausbildung von Wasserrißen und die Abschwemmung von Sand in das Flußbett zu vermeiden sein.

Die Bildung von Genossenschaften zur Räumung der Drewenz wird erschwert durch die Meinungsverschiedenheiten, ob sie als öffentlicher Fluß zu betrachten sei. Obgleich nur die Mündungstrecke thatsächlich zur Schifffahrt benutzt werden kann und wird, haben auch die oberhalb gelegenen Strecken früher ganz oder theilweise als schiffbar gegolten. Noch bevor die Frage der Schiffbarmachung in dem auf S. 353 erwähnten Grenzvertrage (1817) behandelt worden ist, war gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 25. Dezember 1789 ein Plan zur Schiffbarmachung der Drewenz vom Drewenzsee bis zur Mündung bearbeitet und 1798 sogar ein Geldbetrag angewiesen worden, der jedoch nicht zur Verwendung gelangte. Nach den Freiheitskriegen wurde 1816 und später nochmals 1861 dieser Gedanke wieder aufgenommen. Die in den sechziger Jahren veranstalteten Vorarbeiten erstreckten sich indessen nur auf die Drewenz unterhalb der Wellemündung, welche nach den damaligen Messungen 158 km lange Strecke mit Durchstichen um 15 km verkürzt werden sollte (Entwurf von 1872). Durch planmäßigen Ausbau mit Parallel- und Deckwerken hoffte man eine zur Beförderung von Rähnen mit 54 t Tragfähigkeit geeignete Wasserstraße mit kleinsten Krümmungshalbmessern von 57 m und stärkstem Gefälle von 0,56 ‰ herstellen zu können. Wegen der ungünstigen Betriebsverhältnisse und geringen Leistungsfähigkeit eines solchen Schifffahrtswegs wurde indessen der auf 2,2 Millionen Mark veranschlagte Entwurf nicht weiter verfolgt. Dagegen sind 1885/87 für den Ausbau der Mündungstrecke, welche bis Leibitsch der Weichselstrom-Bauverwaltung unterstellt ist, rd. 60 000 Mark zur Anlage von Bühnen und Parallelwerken verausgabt worden. Bei Kleinwasser beträgt die Fahrtiefe dort mindestens 0,8 m, was für den Schiffsverkehr von den Ziegeleien unterhalb Leibitsch nach Thorn ausreicht.

3. Stauanlagen. Hochwasser-Abflußhindernisse. Brückenanlagen.

Die 1527 errichtete Stauanlage bei Leibitsch hat seitdem allerhand Umgestaltungen erfahren und besteht gegenwärtig auf preussischer Seite aus dem etwa 2 m hoch stauenden Mühlenwehre mit steinernem Grundbau und hölzernem