

größere Lichtweite als die zunächst ober- und unterhalb befindlichen Brücken. Allerdings entstehen in ihrer Nähe zuweilen kleine Eisverfetzungen, die sich aber bald wieder lösen und selbst bei dem großen, nach plötzlichem Thauwetter entstandenen Eisgangshochwasser vom Frühjahr 1888 keine Gefahren hervorgerufen haben.

An anderen Stellen ist das Hochwasser von 1888 weniger gefahrlos verlaufen. Vielmehr wurden mehrere Straßenbrücken erheblich beschädigt und die Eisenbahnbrücke bei Broddydamm oberhalb Strasburg, welche früher geringere Durchflußweite hatte, sogar zerstört. Auch die Strasburger Straßenbrücke erlitt solche Beschädigungen, daß sie im folgenden Jahre neu gebaut werden mußte. Ein unterhalb derselben befindliches Speichergebäude stürzte ein; seine Trümmer bildeten nebst den Kies- und Sandanhäuerungen förmliche Inseln im Flußbette, die mit beträchtlichem Kostenaufwande weggebaggert werden mußten. Für die Abführung des gewöhnlichen Hochwassers haben sich die angegebenen Lichtweiten überall als genügend erwiesen. Bei ungewöhnlich großen Anschwellungen werden an den Brücken bei Ruda, Kauernik, Strasburg, Mszanno und Gollub die tiefliegenden Stellen der anschließenden Straßen auf mehr oder weniger große Länge überströmt. Eine besondere Fluthbrücke mit 12,0 m Lichtweite ist nur im Zuge der Straße D.=Gylau—Osterode unweit Bergfriede vorhanden. Außer den in der Tabelle genannten führen über die Drewenz noch mehrere andere hölzerne Brücken von einfacher Bauart, deren Zufahrtwege schon bei minder hohen Anschwellungen theilweise unter Wasser kommen. Die über den Drewenz-Quellbach führenden Brücken haben meistens nur 6 bis 8 m Lichtweite, abgesehen von den beiden Eisenbahnbrücken bei Osterode, die 15,0 und 17,3 m weit sind.

4. Wasserwirthschaftliche Verhältnisse an der Drewenzstrecke Bergfriede—Kofen.

Am ungünstigsten liegen die wasserwirthschaftlichen Verhältnisse an der Strecke des Oberlaufs vom Drewenzsee bis in die Nähe der Eilenzmündung (Bergfriede—Kofen). Wie auf S. 34, 40 und 341/2 erwähnt, entstehen gerade hier öfters unzeitige Ueberschwemmungen von langer Dauer, welche die Erträge der Wiesen schädigen oder vernichten. Stellenweise liegen die Ländereien so niedrig und ist das Gefälle so gering, daß schon beim gewöhnlichen Sommerwasserstande die Entwässerung Schwierigkeiten findet, jede kleine Anschwellung aber bereits umfangreiche Ausuferungen verursacht. In Folge der mangelhaften, vom Floßverkehr beträchtlich erschwerten Unterhaltung der Ufer und durch Einschwemmung aus den Nebenbächen ist das Flußbette vielfach arg verlandet. Hierzu kommt, daß der Abfluß ohnehin durch die zahlreichen scharfen Krümmungen und während der Sommermonate durch üppig wuchernde Wasserpflanzen behindert wird. Nach Meinung der Anlieger soll die Wasserpest von den Oberländer Kanalschiffen aus dem Drausensee nach der Drewenz verschleppt worden sein; jedoch ist zu beachten, daß sie auch in vielen Gewässern auftritt, wo von solcher Uebertragung durch Schiffsgefäße nicht die Rede sein kann.

Klagen über diese Mißstände sind schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts erhoben worden und nie ganz verstummt. In den fünfziger Jahren

wurden sie erneuert und gaben Veranlassung zu einem Gutachten, das eine Senkung des Drewnzseespiegels um 0,63 m und die Vertiefung des Flußbettes oder Anlage eines Abzugkanals empfahl. Die in den achtziger Jahren wieder häufig gewordenen Beschwerden führten 1885 zur Bearbeitung eines Entwurfes für die Verbesserung der Vorfluth, zu dessen Verwirklichung eine Genossenschaft mit 15,8 qkm (nach einem abgeänderten Entwurfe mit rd. 10 qkm) Beteiligungsfläche begründet werden sollte, die aber wegen der hohen Kosten nicht zu Stande kam. Dieser Entwurf hatte eine Senkung der Wasserstände vorgesehen, welche am Anfange der Strecke 0,3 m, an den niedrigsten Stellen unweit der Griesfließmündung bis zu 0,65 m und am Ende der Strecke 0,2 m betragen sollte. Herbeizuführen wäre sie durch Begradigung, Räumung, Vertiefung der Sohle und Herstellung eines zur Aufnahme des Sommerhochwassers geeigneten Bettes mit befestigten Ufern. Um diese Frage nicht mit der vielleicht noch schwierigeren einer Senkung des Drewnzseespiegels um 0,3 m zu vermengen, war zunächst angenommen, daß oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Bergfriede ein 40 m langes festes Wehr mit 12,5 m weiter Floß- und Freischleuse anzulegen sei.

Wie auf S. 352 bereits mitgetheilt, wird von anderer Seite eine Senkung des Drewnzseespiegels angestrebt, welche den planmäßigen Ausbau der unterhalb anschließenden Drewnzstrecke zur Voraussetzung haben würde. Daß eine solche Senkung kostspielige Umbauten an den Oberländischen Wasserstraßen nach sich ziehen müßte, wird im folgenden Kapitel dargelegt. Dem Vorhandensein und Betriebe des Oberländischen Kanals schreiben aber die Anlieger der Drewnzstrecke Bergfriede—Rosen die mißlichen Zustände in erster Linie zu. Hauptsächlich wird darüber geklagt, daß durch rasches Ablassen der bei starken Regengüssen gefallenen Wassermassen im Sommer oft eine zu hohe Anhebung des Wasserstandes im Drewnzsee und in der oberen Drewnz verursacht werde, sowie daß nach schnee-armen Wintern in Folge des Kanalbetriebs den Wiesen das besonders dungstoffreiche Frühjahrshochwasser entzogen sei, dessen Ausuferungen den Graswuchs begünstigt hätten. Bei der Beschreibung des Oberländischen Kanals (Kapitel 3, S. 367/8) kommen wir nochmals auf diese Frage zurück.

