

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II

4410

L. inv. ....

Entstehung  
und  
Entwicklung  
des  
Einkuhnen-Seckenburger  
Deichverbandes.

---

Dargestellt  
von dem Deichhauptmann  
Hermann Bof.

---

Eilsit  
Dezember 1913.

---

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294556

Entstehung  
und  
Entwicklung  
des  
Linfuhnen-Seckenburger  
Deichverbandes.

---

Dargestellt  
von dem Deichhauptmann  
Hermann Voß.

---

Dezember 1913.

---

Tilsit  
Buchdruckerei Pawlowski.





114410

Akc. Nr. \_\_\_\_\_

2239/50

Die Niederung südlich der Gilge, welche heute zum Linkuhnen-Seedenburger Deichverbande gehört, war gegen Ende des 16. Jahrhunderts noch eine vollständige, mit undurchdringlichem Gestrüpp bedeckte Wildnis, welche man zu Pferde zur Not und mit großer Mühe durchqueren konnte und in welcher sich zahlreiche Wasserarme, größere Seen und grundlose Sümpfe vorfanden. Feste von Menschen bewohnte Ansiedlungen gab es nicht in dieser unwirtlichen Gegend, die jährlich von Ueberschwemmungen heimgesucht und sowohl von den Christen, als auch von den Heiden auf ihren Eroberungs-, Raub- und Vernichtungszügen gemieden wurde. Hin und wieder mag ein Jäger die Gegend durchstreift haben, um dem zahlreichen Wild, namentlich dem Muer-ochsen und Elch, den Bären, wilden Rossen, Wölfen, Luchsen, Wildkazen und Wildschweinen nachzustellen; auch Beutener suchten vielleicht im Walde nach dem Wachs und Honig der wilden Bienen oder raublustige christliche und heidnische Freibeuter (Struter) verbargen sich mit ihren schnellen Rossen in den dichten Waldungen, um je nach Gelegenheit die höher gelegenen Ansiedlungen auszuplündern (auszupochen), die Saaten zu verbrennen oder beladene Fahrzeuge zu berauben; zuweilen werden auch Späher oder Rundschafter des Ordens den gefährvollen und mühseligen Weg durch diese Wildnis gewagt haben, um die Gegend zu erforschen oder Botschaft zu bringen nach den festen Schlössern in

Zustand  
vor der  
Eindeichung.

Lauf  
der Gilge  
um 1576.

Ragnit und Labiau. Aus der Hennebergerschen Karte vom Jahre 1576 ersieht man, daß damals die Memel sich erst bei Perwallfischken in Ruß und Gilge teilte. Die Gilge schlängelte sich über Sköpen nach Kaufehmen hin, sandte von hier einen großen Teil ihres Wassers durch einen Nebenarm (die Kaufe) in den Rußstrom und setzte ihren Lauf etwa drei Kilometer nördlich von der heutigen Gilge dem Zuge der Chaussee Lappienen—Kaufehmen in zahlreichen Krümmungen folgend bis Lappienen fort, von wo sie sich über Kryhanen und Marienbruch nach vielfach gekrümmtem Laufe bei dem Dorfe Gilge ins Haff ergoß. Der Schalteikfluß trennte sich auf der linken Seite vom Memelstrom bei Jägerischken, stand mit vielen kleinen Wasserzügen, Teichen und Seen (Kockensee, Wenkensee, Schleitsee u. m. a.) in Verbindung und vereinigte sich schließlich mit der Ufleit und Schnecke zum Memonienstrom (Mümmelin), der in zwei Armen ins Haff ausmündete. Die Wiesen an dieser alten Gilge gehörten im 17. Jahrhundert größtenteils noch dem Kurfürsten und wurden für den kurfürstlichen Marstall, Schirrhof und Schlachthof in Königsberg benutzt. Auf einer Karte vom Jahre 1663 wird die ganze heutige Niederung am Ruß- und Gilgestrom und die Gegend bis Labiau hin Thro kurfürstliche Durchlaucht Wildnis genannt.

Die bequemsten Wege durch ein solches Gebiet waren die von Natur vorhandenen Wasserläufe und von diesen ist daher auch die erste Besiedlung der ganzen Gegend ausgegangen. Mit Vorliebe benutzte der Orden die Wasserwege zu seinen Heidenfahrten, aber bereits vor dem Eindringen der Ordensritter in Litauen werden die Wasserstraßen recht häufig von dem Handelsverkehr in Anspruch genommen

worden sein; denn wahrscheinlich fand, obgleich Urkunden darüber fehlen, schon seit den ältesten Zeiten in friedlichen Jahren zwischen Preußen und Litauen ein Austausch der beiderseitigen Landes-Erzeugnisse statt. Dieser Austausch scheint im 14. Jahrhundert bereits sehr rege gewesen zu sein und namentlich von litauischer Seite wurde auf den Verkehr mit den preußischen Händlern ein so hoher Wert gelegt, daß in dem Frieden, den Herzog Witowd von Litauen 1398 auf Sallintwerder an der Memel mit dem deutschen Orden abschloß, ausdrücklich den Bewohnern des Ordenslandes in ganz Litauen freier Handelsbetrieb unter dem Schutze des Herzogs zugesichert wurde und zwar frei von allen Zöllen und Ungeldern mit Ausnahme der alten, bisher immer gebotenen Zölle und Satzungen, wozu auch die eigenen Untertanen des Herzogs verpflichtet seien. Der Handelsverkehr wurde infolge einer solchen Begünstigung nach und nach so lebhaft, daß damals der preußische Kaufmann in Litauen goldene Tage erlebte. Neben den Straßen, welche zu Lande über Liefland und Samaiten ins Innere Litauens und Rußlands führten und welche von deutschen Kaufleuten trotz der damit verbundenen erstaunlichen Schwierigkeiten zahlreich besucht wurden, ward bald auch die Wasserbahn, durch welche die Natur die preußischen Seestädte mit Litauen in Verbindung setzte, mit großer Vorliebe von beiden Seiten benutzt, weil das Hauptbedürfnis Litauens, das Salz, und das Haupterzeugnis desselben, das Holz, auf dem Wasserwege am leichtesten und wohlfeilsten zu befördern war. Es war dies die schon von den Kriegszügen des Ordens her bekannte Wasserstraße, welche von dem Memelstrom ausging und von Kowno (Kauen) in Litauen her die Komturei Rag-

Handelsver-  
kehr mit  
Litauen  
im 14. Jahr-  
hundert.

nit durchschnitten und unterhalb Tilsit in mehreren Armen ins Kurische Haff einmündete. Nach einer längeren Fahrt auf diesem gefürchteten Gewässer fuhr man in die während der Jahre 1395 bis 1407 begradigte und mit Schleusen versehene Deime ein, von der man über Labiau und Tapiau in den Pregel und über Königsberg ins frische Haff, über letzteres sodann in die östlichen Mündungsarme der Weichsel nach Danzig gelangte, welches den Handel mit Litauen zunächst fast ausschließlich an sich gezogen hatte, da die drei Städte von Königsberg erst im Aufblühen begriffen waren. Diese Wasserstraßen wurden im Zusammenhange damals allgemein als polnische Wittinnenfahrt bezeichnet.

Handels-  
fahrten nach  
Kowno.

Alljährlich wurden im Sommer und Herbst von Danzig nach Kowno die Salzschiffe „Weichselkähne“ abgeschickt, welche erst nach mehreren Monaten in Kowno anlangten; die Teilnehmer nannte man Kauenfahrer. Mit dem Salz, welches meistens aus Lüneburg bezogen wurde und welches damals in Litauen gänzlich fehlte, gingen aber zugleich viele andere Waren nach Litauen hinauf, ganz besonders gegen Bernstein eingetauschte holländische und englische Tuche, zum Teil schon zu Hosen und Mützen verarbeitet; Seidenzeuge, Seringe, Zucker, allerlei Spezereiwaren und die mannigfachen Erzeugnisse des preussischen Gewerbefleißes: „es gab nicht ein Handwerk in Preußen, das nicht davon Nutzen zog“. Im Frühjahr kehrten diese Salzschiffe, zu einer Flotte vereinigt, beladen mit den Einkäufen nach Danzig zurück, begleitet von litauischen Fahrzeugen, auf welchen Litauer und Juden ihre Waren persönlich zu Markte brachten. Diese Waren bestanden hauptsächlich aus geschnittenem Eichen- und Buchenholz zum Bootsbau sowie zu Zimmermanns-

und Böttcherarbeiten, Asche in Fässern, Wachs in bis zu 30 Stein schweren Stücken, Pelzwerk, rohes Leder, Hanf und Garn, wozu in späteren Zeiten noch Getreide kam. Die litauischen Fahrzeuge, Strusen und Wittinnen, waren viel länger und ebenso breit, als die jetzt gebräuchlichen größten Fahrzeuge, hatten aber wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Wasserstraßen nur einen mäßigen Tiefgang und trugen etwa 200 bis 225 Tonnen; gegen den Strom mußten sie durch eine zahlreiche Mannschaft vermittelt einer Leine fortbewegt werden. Für die Fahrt von Tilsit zum Kurischen Haff standen zwei Wege offen, Ruß und Gilge; für die Flußschiffahrt war der Weg durch den Ruß- und Utmathstrom bis zum Haff jedenfalls der bequemste; aber die großen und in heutigem Sinne keineswegs haßtüchtig gebauten Fahrzeuge mußten alsdann von der Utmath- bis zur Deimemündung einen Weg von 57 Kilometer Länge über das oft sehr stürmische Kurische Haff zurücklegen, wobei häufig Verluste und Beschädigungen vorkamen. Um diesen Weg abzukürzen, fuhren manche Wittinnen durch die Gilge, obgleich hier die vielfachen Krümmungen und das leichte Wasser die Fahrt im Sommer zuweilen unmöglich machte oder doch ganz ungebührlich verzögerte und verteuerte; die Strecke von der Gilgemündung beim Dorfe Gilge über das Kurische Haff bis zur Deimemündung betrug alsdann nur noch 18 Kilometer. Aber trotzdem erforderte das Haff alljährlich erhebliche Opfer an Menschen und Gütern.

Im Jahre 1313 wurde eine Flotte von zwölf Wittinnen, welche der Hochmeister Karl von Trier zur Besetzung und Befestigung des neu angelegten festen Hauses Christmemel in der Nähe des heutigen

Unglücksfälle  
auf dem  
Kurischen  
Haff.

Zurborg am Memelstrom von Elbing und Königsberg ausgesandt hatte, mit vier Ordensbrüdern, 400 Mann nebst Lebensmitteln und Baugeräthschaften, sowie Armbrüsten, Harnischen, Pfeilen und Spießsen von einem heftigen Sturm im Haff in der Nähe der Deimemündung überrascht und von den Wellen ganz verschlungen. Im Jahre 1394 machte der Hochmeister Konrad von Jungingen, begleitet von dem Ordensmarschall und einer Streitschar, eine Kriegsreise nach Litauen, fuhr von Labiau zu Schiff über das Kurische Haff durch die Gilge in den Memelstrom nicht ohne große Beschwerden und Verluste, denn ein starker Sturm hatte auf dem Haff den Kriegsleuten einen Teil ihrer Waffen versenkt und sonst auch manchen Schaden gebracht.

Ordens-  
graben 1418.

Derartige Verluste des Ordens bei seinen Heidenfahrten führten bereits um 1418 zu einem Versuch, das Kurische Haff durch Grabung eines eigenen Kanals von Labiau nach dem Memonienstrom zu umgehen. In der Gegend von Labiau wurde zu dem Zwecke ein neuer großer Graben (Ordensgraben) gezogen, eine Arbeit, die durch das theils mit Holz und Gesträuch verwachsene, theils sumpfige und morastige Land außerordentlich schwierig war und während des Jahres 1418 viele Hunderte von Menschen beschäftigte. Das Unternehmen wurde wohl wegen der sonstigen Bedrängnisse des Ordens nicht weitergeführt und geriet allmählich in Vergessenheit; erst nach mehr als 200 Jahren wurde der zugrunde liegende Gedanke durch Grabung des Großen Friedrichsgrabens verwirklicht. Der Orden unternahm seine Kriegsfahrten, wenn es irgend anging, im Winter, weil dann die Gewässer und Sümpfe zugefroren waren und die Mannschaften bei der Landwirtschaft eher entbehrt werden konn-

ten. Für den Orden wurden daher die Wasserwege erst nach Eintritt friedlicherer Zeiten von größerer Bedeutung, als es sich zur Befestigung seines Besitzes darum handelte, den eroberten Gebieten Ackergerät, Vieh, Getreide und andere Lebensbedürfnisse zuzuführen und als die grauenvollen Kriegsfahrten mehr und mehr durch friedliche Handelsfahrten abgelöst wurden. Aber auch bei diesen erforderte das Kurische Haff alljährlich erhebliche Opfer; allein im Jahre 1612 sind 40 Wittinnen aus Litauen mit wertvollen Gütern beladen, daselbst untergegangen, wodurch mehrere polnische Edelleute große Verluste erlitten.

Wie es scheint, hat man in früheren Zeiten die Fahrt über das Haff entweder von der Altmath- oder hauptsächlich von der Gilgemündung aus als unvermeidlich angesehen und die daraus entspringenden Unglücksfälle als höhere Fügung hingenommen, denn die vielen Beschwerden von polnischer Seite richteten sich ausschließlich auf die schlechte Beschaffenheit der Gilge, welche zu viele Krümmungen aufwies und im Sommer zu wenig Wasser hatte, so daß auch dort zuweilen Schiffe verloren gingen oder beraubt wurden, während sie im Sande festsaßen. Man erkannte bald, daß durch die bei Kaufehmen in den Ruß abzweigende Kaufe der Gilge zu viel Wasser entzogen wurde und machte mit Unterbrechungen 80 Jahre hindurch viele kostspielige, aber vergebliche Versuche, diesen Nebenarm abzuschließen, bis man es 1550 zunächst aufgab. „Der Gilge aber zu helfen, soll wohl ein Thonnen Goldes in der Kaufe verbaut sein, das auslauffen zu wehren. Aber es hilft nichts, obschon eine unsiegliche Arbeit daran geschehen ist“. Mehrmals wurde erwogen, an Stelle der Gilge die Schalteif zu einer

Abschließung  
der Kaufe.

Herstellung  
des Run-  
heimischen  
Grabens.  
1607.

Schiffahrtsstraße umzugestalten, bis man sich schließlich nach langen Erwägungen und vielfachen Besichtigungen seitens preußischer und polnischer Bevollmächtigten entschied, die Krümmungen der Gilge durch einen künstlich gegrabenen Wasserlauf von Sköpen bis Lappienen abzuschneiden. Bereits 1607 hatte der Amtshauptmann von Tilsit v. Runheim wahrscheinlich zur Entsumpfung und Urbarmachung des Landes auf Anraten des Mühlenmeisters Sebaldt Möller einen Probegraben, vier bis fünf Meter breit und 1,25 Meter tief von Lappienen nach Sköpen zu herstellen lassen, der noch 1612 in etwa 2,2 Kilometer Länge vorhanden war (der Runheimische Graben) und der in der Folge weiter ausgebaut worden ist. Auf Drängen Polens, welches damals noch eine Oberlehnsherrschaft über Preußen ausübte und auf Betreiben der drei Städte Königsberg, welche infolge ihrer günstigen Lage den größten Teil des Handels mit Litauen an sich gezogen hatten, kam man nach langen Verhandlungen und mit Genehmigung des Kurfürsten endlich dahin überein, daß die drei Städte Königsberg sich verpflichteten, einen neuen schiffbaren Graben von Sköpen bis Lappienen im Anschluß an den von Runheim ausgeführten herzustellen und zu erhalten und zugleich eine Bedeichung der Ufer vorzunehmen; dafür wurde ihnen das Recht verliehen, auf 20 Jahre hinaus von den stromab gehenden Fahrzeugen, also hauptsächlich von den polnischen Erzeugnissen, in Labiau einen Zoll in der dreifachen Höhe des bisherigen zu erheben. Die Arbeiten wurden im Jahre 1613 mit 250 Arbeitern begonnen, in den folgenden Jahren mit 800 Arbeitern, unter denen zuweilen Unruhen ausbrachen, fortgesetzt und in vier Baujahren beendet. Der Bürgermeister im

Herstellung  
der geraden  
Gilge mit  
Deichen.  
1613 bis 1619.

Aneiphof, Peter Michels, schreibt hierüber: „A. 1619. Diesen Herbst ist Gott Lob! der neue Graben mit grosser schwerer Arbeit und Unkosten hiedurch vom Dorff Lapenen biß an Schepen gebracht, welcher A. 1613 zu graben angefangen worden“. Die neue Gilge war ursprünglich 18 Meter breit und 2,5 Meter tief hergestellt und der Wasserweg von Sköpen nach Lappienen hatte jetzt eine Länge von zwölf Kilometer, während er vorher mehr als 30 Kilometer lang war. Die Folgen einer so einschneidenden Veränderung der seit langen Zeiten bestehenden Verhältnisse der Gilge traten bald hervor und waren schwer, für die Schifffahrt vielleicht ohne künstlichen Aufstau niemals ganz wieder, zu beseitigen. Das Fahrwasser wurde oberhalb des Durchstichs auf der Strecke Sköpen—Schanzenkrug, namentlich aber bei Bogdahnen, wohl infolge der Senkung des Wasserspiegels bald so flach, daß die Wittinnen nur mit großen Schwierigkeiten, oft gar nicht durchkommen konnten und wieder den Weg durch den Rückstrom einschlagen mußten. Die neue Gilge wurde immer breiter, an den Ufern entstanden große Ausrisse und die von den Ausrissen herrührenden Sandmassen verflachten weiter unterhalb den Strom, so daß in der Flußstrecke unterhalb Lappienen die Schifffahrt mit denselben Hindernissen zu kämpfen hatte, wie oberhalb Sköpen. Und auch die neue Gilge selbst wurde mit der durch die Einwirkung des fließenden Wassers allmählich zunehmenden Breite immer flacher und die Klagen der polnischen Stände über die Unzulänglichkeit des Fahrwassers in der neuen, wie in der alten Gilge nahmen kein Ende. Die Städte Königsberg wurden wiederholt an ihre Verpflichtung, die neue Gilge in schiffbarem Zustande zu erhalten, gemahnt unter der An-

Folgen für  
die Schifffahrt.

drohung, ihnen sonst das Recht der Zollerhebung zu entziehen; nach vielen Einwendungen erklärten sie sich endlich wohl dazu bereit, wenn nur erst ihre Kassen, welche der Kurfürst so erschöpft habe, dies wieder erlauben möchten und wenn gleichzeitig auch der Kurfürst die zahlreichen Verflachungen in der alten Gilge räumen würde. Wenn nun auch hin und wieder wohl einige Vertiefungen vorgenommen wurden, so waren sie doch nicht von nachhaltiger Wirkung und im Laufe einiger Jahrzehnte wurde der Zustand der Gilge so mangelhaft, daß dadurch die Handelsbeziehungen zwischen Königsberg und Litauen ernstlich gestört wurden. Im Jahre 1670 stellten die drei Städte Königsberg dem Kurfürsten die Unterhaltung der Handelswasserstraße von Königsberg nach Litauen äußerst dringend vor und sagten, daß die deutschen Ordensritter von der Notwendigkeit eines guten Wasserweges schon so sehr überzeugt gewesen wären, daß sie alle Mittel angewandt hätten, einen solchen zu schaffen, weil sich sonst die Litauer einen andern Weg zum Absatz ihrer Waren suchen würden und Königsberg dann leicht ein Dorf werden könnte; jedenfalls hänge das Gedeihen des Königsberger Handels von der Verbesserung der Gilge ab.

Folgen für  
die  
Landeskultur.

Hatte hiernach die Grabung der neuen Gilge der Schiffahrt keinen Vorteil gebracht, so ist dies für die Landwirtschaft noch viel weniger der Fall gewesen. Eine regelrechte Bedeichung der Ufer, zu welcher die Städte Königsberg sich verpflichtet hatten, ist schwerlich ausgeführt worden; man hat sich anscheinend damit begnügt, die bei Herstellung des Grabens gewonnenen Erdmassen zu beiden Seiten etwa manns hoch auszuwerfen und etwas einzu-ebnen. Diese Wälle wurden bald durch weidendes

Vieh niedergetreten, von den Anliegern an vielen Stellen durchstoßen, um mit ihren Rähnen bequem in die Gilge zu kommen und in keiner Weise unterhalten. Bereits 1618 kommen Klagen darüber, daß die Dämme nicht genügen, um die Ländereien vor Ueberschwemmungen und Versandungen zu schützen und um 1627 tauchen schon Vorschläge auf, einen haltbaren Damm zu schütten wie im Werder an der Weichsel. Die Wassermengen, welche sonst durch die Rauke in den Rußstrom gelangt waren, wurden jetzt der neuen Gilge zugeführt, überströmten und zerstörten hier die Dämme und trugen Sand auf die hinterliegenden Ländereien. Einige vom Großen Kurfürsten mit der Untersuchung der Wasserverhältnisse beauftragte Personen konnten im Jahre 1661 an manchen Stellen kaum noch die Spuren einer ehemaligen Verdämmung feststellen und einer von ihnen war der Ansicht, „daß es eine wahre Unmöglichkeit sei, von bloßer Erde daselbst wider die Grausamkeit des Wassers was Beständiges aufzuführen“. Die Ländereien an der Gilge und weit im Hinterland gingen bei den häufigen Ueberschwemmungen einer dauernden Versumpfung entgegen und es war notwendig, hier Wandel zu schaffen, wenn nicht das Werk der allmählich fortschreitenden Besiedlung ganz zum Stillstand kommen sollte. Manche Kolonisten wären mit der Wiederherstellung des früheren Zustandes wohl schon zufrieden gewesen, andere aber wollten ihre Besitzungen gerne wieder aufgeben, wenn ihnen nur ein angemessener Ersatz für ihre bisherigen Aufwendungen geleistet würde.

Nachdem der Krieg mit Schweden und Polen beendet und im Frieden zu Wehlau 1657 die polnische Oberhoheit abgeschüttelt war, so daß die fortwährenden Einreden der polnischen Stände nun-

mehr aufhörten, ging der Große Kurfürst daran, bessere Zustände an der Gilge zu schaffen. Sein erster Baumeister, der Generalquartiermeister und Oberster Philipp von Chieze, welcher vielerlei Erfahrung in Bausachen und im Wasserbauwesen hatte, wurde veranlaßt, sich nach Preußen zu begeben und seine Aufmerksamkeit auf die von der Gilge überströmten Ländereien zu richten. Im Verein mit dem Genossen seiner Unternehmungen, Karl von Rheden, Hauptmann zu Dranienburg, schloß er am 29. Juni 1669 mit dem Kurfürsten zu Königsberg einen Vertrag, wodurch er sich verpflichtete, 25 Dörfer des Amtes Tilsit, welches damals bis Kallwellen reichte, mit 203 Hufen 25 Morgen Landes durch Dämme und Wasserabzüge nach eigener Einsicht und auf seine Kosten wieder trocken und urbar zu machen und überhaupt in den früheren guten Zustand zu bringen. Als Entgelt verpfändete ihm der Kurfürst die Nutzung von 13 dieser Dörfer auf zehn Jahre und verschrieb ihm zu köllmischem Rechte mit adlichen Freiheiten 200 Hufen mit Rohr, Strauch und abgestandenem Holz bewachsene Wildnis von obigen Dörfern an bis zu Kallwellen längs und quer des rechten Gilgeufers. Schon im folgenden Jahre vertauschte von Chieze ein ihm gehörendes Gut bei Potsdam gegen weitere 150 Hufen trocken und tragbar zu machendes Land und es scheint, daß aus diesen 350 erworbenen Hufen die Rautenburgschen Güter entstanden sind.

Mit der Ein-  
deichung der  
Gilge wird  
begonnen  
1670.

Chieze und Rheden begannen im Jahre 1670 bei Andreischken mit den Arbeiten, die Deiche wurden 45 bis 60 Meter vom Gilgeufer entfernt angelegt, in der Grundfläche 4,4 Meter und in der Krone 1,4 bis 2,2 Meter breit gemacht bei etwa zwei Meter Höhe und aus guter Erde geschüttet.

Mit Hilfe von zwei Kompagnien Soldaten und einigen Hundert Arbeitern wurden die Deiche zunächst von Kallwellen bis Sköpen in einigen Jahren hergestellt mit Ausnahme weniger nicht sehr langer Strecken und von verschiedenen Besitzern niedrig gelegener Ländereien wurde um Fortsetzung der Bedeichung gebeten. Als aber infolge häufiger Niederschläge die Niederung von anhaltenden Ueberschwemmungen heimgesucht wurde und die tief gelegenen Ländereien am Ende der Deichanlage ein Jahr lang unter Wasser standen, wollte man von ferneren Eindeichungen zunächst nichts mehr wissen und behauptete, Schieze und Rheden hätten durch ihre Dammanlagen die außergewöhnlichen Ueberschwemmungen verursacht; außerdem kamen auch noch verschiedene Beschwerden darüber, daß durch die Bedeichung die Erträge aus der Fischerei in den Seen und Wasserläufen der Niederung geschmälert würden. Eine vom Kurfürsten angeordnete Untersuchung führte zu keinem Ergebnis, da die Ansichten geteilt waren und eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Mit den Arbeiten wurde aber doch fortgefahen und im Jahre 1681 scheint die Eindeichung der Gilge auf der Linkuhner Seite zum Abschluß gebracht zu sein, wenn auch namentlich zwischen Splitter und Sköpen in ganz planloser Weise und im unteren Stromgebiet nur bis an die Kryßaner Sandberge reichend. Am 22. August 1681 befahl der Kurfürst, daß die fertiggestellten Dämme gut unterhalten würden und daß jemand bestellt würde, der darauf „gute Acht habe“. Die Unterhaltungslast wurde so geregelt, daß „jedem nach Proportion ein gewisses Stück, das er unterhalten solle, zugeschrieben wurde“; während die Kosten zur Schließung der Deichbrüche und Ausriffe auf alle durch

Fertigstellung  
der Ein-  
deichung 1681.

die Deiche geschützten Ländereien verteilt wurden. Der Deich hatte, um eine Entlastung bei Hochwasser herbeizuführen und den eingedeichten Ländereien bei trockenen Jahreszeiten befruchtendes Wasser zu leiten zu können, an mehreren Stellen (bei Splitter, An der Alpeich, Seckenburg u. a. D.) noch Einlaßschleusen, deren Beseitigung aber im Laufe der Jahre veranlaßt wurde. Die Schalteik ist an ihrer Abzweigung aus dem Memelstrom schon frühzeitig (1630 oder früher) durch einen Damm abgesperrt gewesen, welcher später wieder geöffnet, schließlich aber nach langen Erörterungen endgültig geschlossen wurde.

Durch die Grabung der neuen Gilge von Sköpen nach Lappienen war nun zwar bei guten Wasserständen die Schifffahrt auf der Gilge bequemer geworden und der Weg war um etwa 20 Kilometer abgekürzt; von Kryhanen an abwärts bis zum Dorfe Gilge waren aber noch sehr viele Krümmungen und Untiefen zu überwinden und die gefährliche Fahrt über das Kurische Haff war immer noch notwendig. Um die hieraus entstehenden Unzuträglichkeiten einzufür allemal zu beseitigen, entschloß sich der Kurfürst nach vielfachen Erwägungen, einen Kanal von der Gilge bei Kryhanen bis Petricken am Memonien und von dem unteren Ende des Memonien einen solchen bis zur Deime bei Labiau graben zu lassen und zwar durch v. Chieze und Rheden, welche die Bedeichung der Gilge ausgeführt hatten. Auf diese Weise entstanden der Kleine und der Große Friedrichsgraben, durch welche unter Umgehung des Kurischen Haffs eine Wasser-Verbindung zwischen der Gilge und der Deime hergestellt wurde. Der Erzpriester Beckher in Labiau schreibt hierüber 1728 aus eigener Ortskenntnis:

Umgehung  
des Kurischen  
Haffs.

„Die Gelegenheit und Ursache, einen solchen zwiefachen Graben, zwischen so vielen in dem Labiau-  
schen Ambt gelegenen Strömen zu ziehen, ist wohl  
diese gewesen, damit die zu Wasser reisende gleich  
aus einem in den andern fähmen, und nicht durch  
das Curische Haff gehen dürften. Sonderlich ist es  
auff die sogenannte Wittinnen oder grosse Fahr  
Zeuge angesehen gewesen, welche mit sehr vielen  
reich beladenen Waaren jährlich aus dem Groß-  
Herzogthum Litthauen nach Preußen herabkom-  
men, und in Königsberg ihre Waaren niedersetzen,  
die von da weiter nach Deutschland, Holland und  
Engeland verschiffet werden. Es sind aber diese gros-  
sen Fahr Zeuge die Wittinnen auff dem Curischen  
Haff sehr unsicher gegangen, indem sie zum öfftern  
von dene daselbst brausenden starken Sturm-  
Winden, auffgethürmten Wellen und auffgetriebe-  
nen Wasser-Fluthen dergestalt verunglücket worden,  
daß sie nicht nur zuweilen gescheitert und zerschlagen  
worden, und dabey ihre Waaren und Güter dem  
Wasser überlassen müssen; sondern daß auch die  
darauff befindliche Menschen guttenteils selber ha-  
ben müssen elendiglich ersaufen und im Wasser ihren  
Geist auffgeben. Hiezu ist noch die Bosheit der  
Menschen gekommen. Denn da die Preußische Lan-  
des-Herrschaft höchstrühmlich verordnet, daß die an  
dem Curischen Haff wohnende Fischer solchen Wit-  
tinnen zu Hülffe fähmen, ihnen in dem Wasser die  
eigentliche Bahn und Gang zeigeten, und sie so viel  
möglich möchten glücklich überbringen; oder wenn  
sie ja wo auffm Sande oder im Marrast stecken ge-  
blieben und verunglücket, wenigstens Menschen und  
Waaren retten möchten; So haben unterschiedliche  
böse und gottlose Menschen solche Wittinnen mit  
allem Fleiß auff die gefährlichsten Derter gebracht,

Gefahren der  
Fahrt über  
das Curische  
Haff.

da sie am allerersten verunglücken und die Menschen ertrinken können, damit sie sich nur ihrer Waaren bemächtigen und damit bereichern möchten. Wie man denn sonderlich zuletzt, ehe der neue Graben gezogen worden, von sehr vielen traurigen Begebenheiten auf dem Curischen Haff gehöret, und von sehr vielen scharffen Inquisitionen und Executionen gottloser Räuber und Menschen-Mörder, die man theils auffhengen, theils mit dem Schwerdt hinrichten, theils rädern und verbrennen, und sonst auff andere Weise vom Leben zum Tode bringen, und ihnen ihren verdienten Lohn ertheilen müssen.“

Herstellung  
der Grei-  
tuschke.  
1688 bis 1696.

Ueber den Bau des Kleinen und Großen Friedrichsgrabens und die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten sind ausführlichere Berichte von Zeitgenossen auf uns gekommen. Da der Kleine Friedrichsgraben die westliche Begrenzung des Linfuhnen-Seckenburger Deichverbandes bildet, wie die Gilge ihn nach Norden zu begrenzt, so soll nachfolgend die Beschreibung des Baues durch den Erzpriester Beckher im Auszuge wiedergegeben werden: „Der kleine Friedrichs-Graben fängt sich in dem Gilge-Strom an, ohnweit Rautenburg, unten am Fuß eines Berges, allwo der sehr weitläufftige Kirchhoff und Gottes-Acker Krischanen lieget, nahe dem Dorff gleiches Namens, daher er auch der Krischanische Graben pflegt genennet zu werden, zur rechten ist gerade über der Zoll-Krug angebauet. Dieser kleine Graben ist eine starcke Meile lang, und endet sich bey dem Fischer-Dorf Petriccen, allwo er fast in der Mitte dieses Dorffes in den Memmonin-Strom hinein fällt. Die ganze Gegend ist damals ein weitläufftiges mit dickem Strauch und Bäumen bewachsener Bruch und Wiese gewesen, doch ist der Canal fast in der Mitte durch ein Strömchen Viehn-

fen (heute Bönke-Fluß) genannt, welches ein Arm des Gilge-Stromes ist, und sich mit einer kleinen See gleiches Namens vereiniget, ingleichen durch einige Teiche in den Memmonin-Strom hineinge-  
 leitet worden. Man hat aber diesen Canal dazumal die ganze Meile herunter etwa 3 Fuß tieff, und was die Breite anlanget, nur so schmal gegraben, daß ein klein Rähnchen durchgehen können, nachhero aber hat ihn die Gewalt des Gilge-Stroms, durch eine sonderlich dazu verfertigte Maschine, nemlich vermittelst gewisser durch einen Baum gezogener hölzerner Schaufel, die das Wasser getrieben, immer tiefer und breiter ausgegraben, und von selbst dergestalt erweitert und vergrößert, daß man ihn jezo 9 Werk-Schuh tieff und 6 Ruthen breit rechnen kan, so daß sich darauff zwey Wittinnen ganz commode einander begegnen und aus dem Wege weichen können. Wie denn auch der Strom dieses kleinen Grabens über die massen schnell fließet, daher er auch von den Lithauern in ihrer Sprache Greituschke genannt wird. Die Situation dieses Grabens ist sehr lustig, und bestehet meistentheils aus lauter Wiesen, die aber zur Herbst- und Vorjahrs-Zeit sehr überschwommen und unter Wasser gesetzt werden. Zur linken Hand dieses Grabens, wenn man von oben herabgefahren kommt, liegt auff einem kleinen Berge der so genannte Trehel-Thamm (Treideldamm), etwa drey Ruthen weit vom Graben abgelegen, der sich vom Kirchhoff Krischanen anfängt, und beym Einfluß des Grabens in den Memmoninstrom herabgeheth, allwo die Wittinnen und andere Fahr-Zeuge von Menschen und Pferden mit Trehel-Linien gezogen werden, damit sie desto geschwinder fortkommen können“. Die Herstellung des Großen und Kleinen Friedrichsgrabens hatten von Chieze und Rheden

durch Vertrag vom 10. Mai 1671 mit dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm gegen Zusicherung von Zolleinnahmen übernommen; von Chieze starb 1673 und seine Witwe Catharina Luise Gräfin Truchses zu Waldburg führte, um das Erbe ihres ersten Mannes nicht aufzugeben und den Rautenburgischen Gütern durch Erleichterung des Verkehrs nicht unwichtige Vorteile zuzuwenden, das schwierige Unternehmen in den Jahren 1688 bis 1696 durch, nach mannigfachen Vorerhebungen und nachdem ein vom Mühlenmeister Stawinsky hergestellter Probegraben die Möglichkeit der Ausführung dargetan hatte. „Daher es denn geschehen, daß dieser neue Graben A. 1696 mitten im Sommer völlig fertig geworden; weil nun solches eben an dem Geburtstags-Tage Seiner höchstseligsten Königl. Majestät von Preussen, des grossen Friedrichs geschehen, und also an einem recht solennen Tage, an welchem ohnedem vor 8 Jahren dazu der Anfang war gemachet worden, so hat man ihn unserm höchstseligsten Könige Friedrich zu Ehren den Friedrichs-Graben zu nennen, kein Bedenken tragen wollen.“

Der vorher erwähnte Treideldamm am linken Ufer der Greituschke war ursprünglich so niedrig angelegt, daß das Hochwasser darüber hinwegströmen konnte, so daß die im Jahre 1681 fertiggestellte Bedeichung der Linkuhnen-Seckenburger Niederung bei Splitter, wo sie sich an hohes Ufergelände anschloß, anfing und zunächst in Kryßanen endete; hier strömte das Hochwasser ungehindert in die Niederung hinein und verlief sich allmählich, namentlich durch den Remonien und theils auch durch die Gilge ins Haff.

Diese Bedeichung ist nun im Laufe der Zeiten vielfach geändert, verlegt, erhöht und verstärkt wor-

den, weil sie sich nach und nach als unzulänglich und nicht zweckentsprechend erwies. Bis zum Jahre 1753 wurde der Deich 17 Mal an den verschiedensten Stellen durchbrochen, wodurch die Niederung mehrere Fuß hoch unter Wasser gesetzt und großer Schaden angerichtet wurde; zuweilen soll die Ueberflutung so groß gewesen sein, daß man von Tilsit bis Linkuhnen und Heinrichswalde mit großen Rähnen habe fahren können (1698). Die Ursachen der vielen Deichbrüche lagen wohl in erster Linie in den geringen Abmessungen des Deichkörpers, dann aber auch darin, daß die Gilgedeiche nicht weit genug von einander entfernt angelegt waren, um den Wasserfluten freien Abfluß zu sichern und endlich in der mangelhaften Deichverteidigung, bei der die größte Unordnung herrschte und niemand wußte, was er tun und lassen sollte. Um eine Entlastung der Deiche herbeizuführen, plante man zunächst die Herstellung von Oeffnungen in den Kuferneeser Dämmen in der Nähe von Sköpen, wogegen aber die Bewohner des Amts Kuferneese entschieden Bewahrung einlegten; schließlich führte man im Jahre 1753 einen Durchstich von 435 Meter Länge und etwa 9 Meter Breite in der Gilge von Kryhanen nach der Tawelle zu aus, um die Wassermengen der Gilge mehr durch die Tawelle ins Haff abzuleiten und von der Greituschke abzuhalten, welche nach und nach eine so starke Strömung erhalten hatte, daß dieser Teil der Wittinnenfahrt der schwierigste der ganzen Strecke war und daher immer mit besonderen Andachtsübungen begonnen wurde; es war in der Greituschke notwendig, zur Fortbewegung von 2 bis 3 aneinander gehängten Wittinnen außer der auf den übrigen Flußstrecken erforderlichen Mannschaft noch 20 Mann anzumieten. Der Damm am

Deichbrüche  
bis 1753.

Durchstich von  
Kryhanen  
nach  
der Tawelle.  
1753.

Erhöhung des  
Treibeld-  
dammes an  
der  
Greituschke.

linken Ufer der Greituschke, welcher ursprünglich lediglich als Treibeldamm angelegt, nach und nach aber (bis 1713) zu einem Deich erweitert und verstärkt wurde, ist öfter durch Hochwasser der Gilge zerstört und zuweilen absichtlich durchstochen worden, um das Ueberschwemmungswasser aus der Einkuhner Niederung abzuleiten; er hatte auch häufig unter dem durch anhaltende Nordweststürme erzeugten Rückstau aus dem Saß zu leiden und wurde infolge des dabei erzeugten Wellenschlages wiederholt zerstört, so daß sich der Rückstau bis weit in die Niederung hinein fortpflanzte.

Dammeister.  
Damm-  
geschworene.  
Dammkasse.  
1731.

Zur besseren Unterhaltung der Dämme und Aufrechterhaltung der Ordnung bei der Deichverteidigung wurde 1731 ein Dammeister nebst den erforderlichen Dammgeschworenen bestellt; ferner wurde um diese Zeit eine Dammkasse errichtet und wahrscheinlich auch die erste Dammrolle aufgestellt, in welcher die Beitragspflichtigen aufgeführt waren; die früheren Dammrollen bezogen sich nur auf die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten und die Schließung von Deichbrüchen, während in der neuen Dammrolle die Niederungsländereien in vier Klassen eingeteilt und dementsprechend zu verschiedenen Deichbeiträgen veranlagt waren. Mit der Sicherheit der Deiche war es aber noch auf lange Zeit hinaus schlecht bestellt, denn bis zum Jahre 1800 wurden sie noch 18 Mal durchbrochen, wobei besonders der Dammbruch bei Sköpen im Jahre 1771 erwähnt werden soll, der eine Weite von 60 Meter hatte. In einer Nacht überströmten die Fluten den Damm und setzten die ganze Einkuhner Niederung unter Wasser; während die Männer auf den Dämmen zur Wache waren, mußten die Weiber und Kinder die Dächer der Häuser besteigen und schrien hier mit

Deichbruch  
bei Sköpen.  
1771.

ausgesteckten Zeichen um Hilfe. Die Saatsfelder wurden gänzlich verdorben und noch am 29. Mai standen fast in sämtlichen Dörfern die Acker, Wiesen, Weiden und Gärten 2 bis 2½ Fuß tief unter Wasser; das Futter wurde so knapp, daß das Vieh mit Sichelkraut, gemischt mit Häcksel von Dachstroh, gefüttert werden mußte. Um die zu eng eingedeichte Gilge zu entlasten und das Memelhochwasser mehr dem Rußstrom zuzuleiten, wurde im Jahre 1773 unterhalb Schanzenkrug bei Perwallkischken, welches auf einer Halbinsel am linken Ufer des Rußstromes lag, ein Durchstich ausgeführt, der aber zunächst in der Sohle höher zu liegen kam als das Kleinwasser, so daß er nur bei höheren Wasserständen zur Wirkung gelangte, also einen Ueberfall bildete. Hierdurch wurden aber wieder in der oberen Gilge die Wassertiefen für die Schiffahrt ungünstig beeinflusst, so daß 1776 einhundert Wittinnen weniger in Königsberg ankamen, als im Vorjahre, wodurch die Zolleinnahmen erheblich zurückgingen. Um einen günstigen Wassereinflaß für die Gilge zu erzielen und zugleich das Flutwasser schneller abzuleiten und den Boden besser zu entsumpfen, entschloß man sich, die Abzweigung der Gilge gegenüber Perwallkischken weiter nach oberhalb zu verlegen; man führte zu dem Zwecke im Jahre 1778 einen Durchstich bis Neu-Schanzenkrug (Jägerischer Kanal) von etwa 1250 Meter Länge aus, schüttete mit der ausgegrabenen Erde die beiderseitigen Dämme und sicherte die Teilungsspiße mit einem stark verammten Steinkasten. Durch alle diese Maßnahmen wurde aber eine Verminderung der Deichbrüche nicht herbeigeführt. Im Jahre 1786 wurde der Deich oberhalb Lappienen durchbrochen, wobei zwei Gebäude fortgerissen, die massive tief gegründete Kirche zu Lappienen an

Durchstich bei  
Perwallkisch-  
ken. 1773.

Jägerischer  
Kanal. 1778.

Verlangen  
nach Nieder-  
legung der  
Deiche.  
1783.

einigen Stellen „bis auf den Pfahlgrund“ unterwühlt und viele Gräber bloßgelegt wurden. Auch in anderen Jahren hatte die Niederung oft unter Wassersnot zu leiden und außerdem klagten die älteren Leute, welche die Zustände vor der vollständig durchgeführten Eindeichung noch gekannt hatten, bitter über den steten Rückgang der Erträge, weil die befruchtenden Ueberschwemmungen durch die Deiche ferngehalten würden. Es ist daher wiederholt erörtert worden, alle Dämme wieder abzutragen; bei einer Abstimmung im Jahre 1783 erklärten sich 24 Einkuhner Ortschaften für die Schleifung der Deiche, 44 aber dagegen, während fast alle Kurfürstlichen Insassen dafür waren; selbst die Gumbinner Kammer erklärte 1795, daß es allerdings für die Niederung wohl besser gewesen wäre, wenn man sie gar nicht eingedeicht hätte; daß jetzt aber, da die Dämme so wie sie sind einmal bestehen, es mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft sein würde, sie wieder zu beseitigen.

Mängel der  
Deichanlagen.

Man sah allmählich ein, daß die Bedeichung an beiden Seiten der Gilge ordnungslos und ohne Plan ausgeführt war und vielfach nur aus der Verbindung einzelner Dämme, welche verschiedene Ansiedler zum Schutze ihrer Gehöfte vor zerstörenden Eisgängen aufgeführt hatten, entstanden sein könne, weil sonst so zweckwidrige Anlagen gar nicht zu erklären wären. An manchen Stellen hat man vermutlich zuerst damit begonnen, die niedrigen Ufer durch Bewallungen zu erhöhen, um das Ueberstauen der umliegenden Ländereien bei gewöhnlichen Fluten zu verhindern. Die Zwischenräume zwischen diesen Bewallungen blieben zunächst offen und das höhere Flutwasser konnte sich durch diese Oeffnungen in die Niederung ergießen, von wo es sich bald ab-

zog. Auf diese Weise war man gegen die gewöhnlichen Fluten geschützt und hatte doch den Vorteil der jährlichen Ueberschlickung, so daß die Ländereien ohne besondere Düngung gute Erträge abwarfen; auch von den Gefahren des Hochwassers und Eisganges hatte man nicht allzusehr zu leiden. Dieser günstige Zustand änderte sich, als man nach und nach dazu überging, die Lücken zu schließen und die einzelnen Verwallungen miteinander zu verbinden; die befruchtenden Ueberschlickungen blieben aus und die Dämme mußten erhöht werden, weil die Wassermassen nicht mehr seitlich austreten konnten und allein zwischen den Dämmen abgeführt werden mußten. Auf diese Weise wurde der Ertrag aus den Ländereien geringer und die Gefahr bei Hochwasser größer, so daß es wohl begreiflich erscheint, wenn eine große Anzahl Niederungsbewohner die Niederlegung der Dämme wünschten. Dazu war es jetzt, nachdem sich viele Ansiedlungen im Schutz der vorhandenen Deiche gebildet hatten, offenbar zu spät, und man mußte daher während der hohen Wasserstände die künstlich und planlos eingedeichte Niederung gegen die andringenden Wasser- und Eismassen verteidigen wie eine vom Feind hart bedrängte Festung und während der niedrigen Wasserstände darauf bedacht sein, die in der elendesten Verfassung befindlichen Deiche an sich widerstandsfähig zu machen durch Verstärkung der Dammkrone und Abflachung der Böschungen, sowie durch Anlegung von Grundbetten am Strom vor denjenigen Deichstrecken, welche kein Vorland hatten. Bei Ausföhrung der Grundbetten in Faschinenpackwerk machte sich der Mangel an Faschinen in so empfindlicher Weise fühlbar, daß der Oberpräsident der Litauischen Kammer 1792 anordnete, sämtliche Vorländer

und Inseln mit Weiden zu bepflanzen; noch im Jahre 1803 mußte man die Weiden aus Neuostpreußen herbeischaffen und sie 15 mal so teuer bezahlen, als in dem Kriegsjahr 1761.

Linkuhnen-  
Seckenburger  
Deich-  
Sozietät.  
1790.

Seit 1790 bildete die Linkuhner Niederung, die bis dahin mit der Ruß-Ruferneeser Niederung einheitlich verwaltet worden war, einen eigenen Deichinspektionsbezirk unter der Leitung des Deichinspektors Weiß, der dieses Amt mit Unterbrechungen bis 1831 wahrgenommen hat. Der Name Linkuhnen-Seckenburger Deichsozietät wurde dem Verbande nach den Domänenämtern, zu denen diese Niederung gehörte, gegeben. Um das Jahr 1800 hatte der Linkuhnen-Seckenburger Deich etwa die Lage, wie sie heute noch besteht.

Strom-, Deich-  
und Ufer-  
Ordnung.  
1806.

Zur Ordnung des Deichwesens wurde im Jahre 1787 eine Damm- und Uferordnung erlassen, nach welcher altem Herkommen gemäß der Staat die Kosten der Uferdeckungen zu tragen und zur Schließung von Deichbrüchen sowie zu den kleineren Unterhaltungsarbeiten Holz und Strauch unentgeltlich herzugeben hatte, welche aber wegen der großen Begünstigung der Privatinteressen und weil sie zu verschiedenen Mißdeutungen und Beschwerden Anlaß gab, bereits 1806 durch die Allgemeine Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung für Ostpreußen und Litauen ersetzt wurde. Die Einführung der letzteren, in welcher zwar die Domänengrundstücke zu den Lasten herangezogen, die früher vom Staate allein getragenen Uferbaulasten aber den Deichverbänden aufgebürdet werden sollten, stieß namentlich in der Linkuhner Niederung auf hartnäckigen Widerstand, welcher so weit ging, daß noch 1809 die Wahl der Deichdeputierten verweigert und entweder die Herstellung der alten Verfassung oder die völlige Nie-

derlegung der Dämme verlangt wurde. Ein im Jahre 1809 bei Mokwethen entstandener Deichbruch und ein solcher im Greituschtedamm wurden erst im Jahre 1810 geschlossen, weil die Bevollmächtigten sich weder zur Deichschau, noch zu einer anberaumten Versammlung einfanden. Erst im Jahre 1822, nach 13 jährigem Widerstand, entschlossen sich die Bewohner der Linkuhner Niederung zur Wahl der Deichdeputation. Im Anschluß an die neue Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung wurde 1808 eine neue Dammrolle aufgestellt; darin wurden alle diejenigen Ländereien nachgewiesen, welche ohne die Dämme der Ueberschwemmung ausgesetzt waren unter gehöriger Rücksichtnahme auf die dem Rückstau aus dem Haff ausgesetzten Grundstücke. Die Grenzen der Ueberschwemmung und die Grundlagen zu einer Klasseneinteilung waren bereits 1783 unter Zuhilfenahme einer alten Karte und durch Vernehmung der ältesten Wirte festgestellt worden; jedenfalls sind Neuvermessungen zur Aufstellung der Dammrolle nicht ausgeführt worden. Die hauptsächlich in Naturalleistungen (Erdfuhren, Dammtwachen) und nur zum kleinsten Teil in Geldbeiträgen bestehenden Lasten waren in kleine Dammbesserungen, welche von den einzelnen Losinhabern, und in außerordentliche Lasten, welche von der Gesamtheit zu tragen waren, geschieden. Um eine einigermaßen gerechte Verteilung dieser Lasten herbeizuführen, waren für die kleinen Besserungen die Grundstücke je nach dem ihnen gewährten Schutz in acht Klassen eingeteilt und hiernach die Anteile an der Ausbesserung der Dammlose für jedes Grundstück bemessen. Für die Heranziehung zu den außerordentlichen Lasten bestand eine besondere Einteilung in drei Klassen. Die Dammrolle für den Linkuhnen-

Dammrolle  
1808.

Seckenburger Deichverband wies ungefähr 75 000 preußische Morgen beitragspflichtiges Land nach und setzte die Zahl der zu stellenden Dammwächter auf 902 fest. Gelegentlich der Aufstellung der neuen Dammrolle wurden den Deichverbänden diejenigen Vorländer überwiesen, deren Deichen sie am nächsten lagen; der Kuferneeser Verband erhielt auch noch das Vorland bei Kallwen, wie es damals bestand; die später hier sich ansetzenden Anlandungen, welche das Kuferneeser Vorland jetzt ganz umschließen, fielen später dem Vinkuhnen-Seckenburger Deichverbande zu.

Verlangen  
nach Nieder-  
legung der  
Deiche.  
1829 und 1837.

Als im Jahre 1829 außergewöhnliches Hochwasser eintrat und die Dämme überströmt wurden, große Quellungen zeigten und teilweise brachen, wurde wieder die Frage aufgeworfen, ob es nicht zweckmäßiger sei, die Dämme zu schleifen. Von einer Erhöhung und Verstärkung der Deiche, so daß sie den höchsten Fluten widerstehen könnten, befürchteten die Bewohner der Blaschkener Niederung große Schwierigkeiten; sie behaupteten, daß für sie die Deichbrüche ein Glück gewesen seien und daß selbst die höchsten und stärksten Dämme nicht imstande sein würden, die Niederung zu schützen. Die Dämme wurden indessen unter großen Opfern alsbald wieder ausgebessert, streckenweise auch wohl erhöht und verstärkt. Eine weitere Erhöhung und Verstärkung wurde im Jahre 1837 nach einem gewaltigen Hochwasser, welches bedeutende Beschädigungen an den Vinkuhnen-Seckenburger Deichen anrichtete, ausgeführt und zwar ohne Staatsbeihilfe, welche nur den Kuferneeser Deichgenossen gewährt wurde. Hierüber beklagten sich die Vinkuhner mit der Begründung, daß die Kuferneeser die Deichbrüche nicht als ein Mißgeschick, sondern wegen der

milden Beiträge und Staatsunterstützungen, die sie umgebenden Ströme als „ergiebige Quellen und Erhalter ihres sorglosen Lebens“ betrachteten. Auch im Jahre 1837 wurden namentlich infolge von Vorstellungen der Bewohner der Plaschkener Niederung wieder Bedenken gegen die Wiederherstellung der Dämme erhoben und es wurde angeregt, die Winterdeiche in Sommerverwallungen unter Verzicht auf den Bau von Wintergetreide umzuwandeln; man meinte, daß eine Erhöhung der Deiche auf 24 Fuß am Pegel zu Sköpen, welche für die Sicherung der eingedeichten Niederungen notwendig wäre, unfehlbar den Untergang der Plaschkener Niederung zur Folge haben müßte; wozu bemerkt wird, daß jetzt die Linkuhnen-Seckenburger Deiche auf 25 Fuß am Pegel zu Sköpen erhöht sind, ohne daß sich Nachteile irgend welcher Art bemerkbar gemacht haben. Als aus Anlaß des letzten Hochwassers den Linkuhnern im Jahre 1838 aufgegeben wurde, die Böschungen des Dammes von Sköpen bis Schanzenkrug flacher zu machen und an verschiedenen Stellen Nebenwege anzulegen, wurden die Zahlungen zu diesen Bauten auf Verabredung nicht gutwillig geleistet und die Vollziehungsbeamten und Gendarmen tätlich angegriffen; jedenfalls wurde die Einrichtung von Nebenwegen behördlicherseits zunächst nicht weiter betrieben. Im Jahre 1842 hatten die Gilgedeiche noch überall zu steile Böschungen. Die hohen Sommerwasserstände des Jahres 1844 erzeugten eine Mißernte und großen Notstand unter der Bevölkerung der Niederung; um die Arbeitsmöglichkeit zu vermehren, sollten die Linkuhnen-Seckenburger Deiche an verschiedenen Stellen zurückverlegt und die hierzu erforderlichen Mittel von 140 000 Mark zur Hälfte vom Staat bereitgestellt werden. Diese

Arbeiten waren noch nicht ganz beendet, als im Jahre 1845 bei Neuendorf ein etwa 117 Meter langer und 2,6 Meter tiefer Deichbruch eintrat, durch welchen der untere Teil der Niederung überschwemmt wurde; zur Abführung des Wassers mußte der Greituschkedamm durchstoßen werden.

Zustände an  
der  
Greituschke  
um 1800.

Die Greituschke hatte sich seit ihrer Herstellung infolge der starken Strömung stellenweise außerordentlich vertieft — es waren Tiefen von mehr als 12 Metern vorhanden — und dadurch wurde der Treideldamm am linken Ufer gefährdet; außerdem hatte der durchschnittliche Wasserstand im Nemonien durch die Greituschke eine für die Abwässerung ungünstige Erhöhung erfahren, so daß die Seckenburger Niederung stark an Versumpfung und häufiger Uberschwemmung litt. Im Jahre 1808 wurde der Treideldamm am linken Ufer der Greituschke durch den Wellenschlag der aus dem Haff durch anhaltende Nordwestwinde rückgestauten Fluten fast vollständig zerstört und konnte in demselben Jahre nicht wieder hergestellt, sondern nur notdürftig eingeebnet werden. Im folgenden Jahre wehte der Wind wieder lange aus Nordwesten, staute das Wasser über den im Vorjahre beschädigten Damm und trieb es über umfangreiche Flächen der Niederung, wo es bis gegen den Herbst stehen blieb. In den Ortschaften Elbings = Kolonie, Bolenzhof, Ginkelsmittel und anderen ging das Wasser durch die Fenster und die Spitzen der Kornähren ragten im August kaum über das Wasser. Auch im Jahre 1821 war durch anhaltende Masse der Notstand in der Gegend sehr groß und die Hauptschuld hieran wurde der Einwirkung der Greituschke zugeschrieben. Man entschloß sich endlich, die Greituschke dadurch ganz entbehrlich zu machen, daß man die Gilge bei Tawell-

ningken durch einen neuen Schiffahrtskanal mit dem unteren Lauf des Memonien, wo der Große Fried- richsgraben sich abzweigte, verband. So entstand 1833 bis 1836 der sogenannte Seckenburger Kanal mit dem fiskalischen Treideldamm an seiner linken Seite. Vorläufig wurde die Greituschke indessen noch nicht abgesperrt, weil man befürchtete, der neue Kanal allein könne die Hochwassermengen nicht genügend abführen und wegen seiner geringen Was- fertiefe den Schiffsverkehr nicht bewältigen. Die Absperrung, über welche das Hochwasser noch hin- wegfließen konnte, kam erst im Jahre 1841 nach ver- schiedenen mißlungenen Versuchen zur Ausführung; daneben wurde aber in dem anschließenden fiska- lischen Treideldamm der Kryßaner Ueberfall ange- legt, um bei der noch nicht genügenden Tiefe des Seckenburger Kanals eine unschädliche Abführung des Gilgehochwassers zu ermöglichen. Der Sperr- damm der Greituschke wurde wiederholt durchbro- chen und beschädigt und ist erst im Jahre 1851 durch den Linkuhnen-Seckenburger Deichverband hoch- wasserfrei aufgeführt worden gegen eine Vergütung von 3000 Mark aus Staatsmitteln und gegen die Verpflichtung, diesen Damm gleich den übrigen Dämmen auf ewige Zeiten zu unterhalten. Die Schließung und hochwasserfreie Aufhöhung des Kryßaner Ueberfalles ist im Jahre 1890 durch den Linkuhnen-Seckenburger Deichverband erfolgt, weil infolge Abströmens des Hochwassers über den Ueberfall die herabtreibenden Eismassen sich fast all- jährlich bei Kryßanen zu gefahrdrohenden Eis- stopfungen festsetzten. Zu dieser Abschließung gab der Staat die erforderliche Erde unentgeltlich her und der Verband übernahm die Verpflichtung zur Unterhaltung des Dammes und des darauf befind-

Bau des  
Seckenburger  
Kanals.  
1833 bis 1836.

Absperrung  
der Greituschke  
1841.

Hochwasser-  
freier Abschluß  
der Greituschke  
1851.

Schließung  
des Kryßaner  
Ueberfalls.  
1890.

lichen Fahrweges (Beschluß des Deichamts vom 15. Oktober 1888). Auf diese Weise ist der Deichverband dazu gekommen, den Deich noch über die in der Mitte der Greituschke liegende Grenze des Verbandes hinaus auf 424 Meter Länge unterhalten zu müssen. Da die Ländereien westlich der Greituschke in der Dammrolle nicht enthalten sind und deshalb zu Deichbeiträgen nicht herangezogen werden, so bildet die Mitte der Greituschke die westliche Begrenzung des Lintuhnen-Seckenburger Deichverbandes. Inzwischen ist nun das Gebiet zwischen dem Seckenburger Kanal und der Greituschke durch den neu errichteten Memonien-Deichverband gegen Rückstau aus dem Haff geschützt worden und es gehört das vorerwähnte 424 Meter lange Deichstück daher eigentlich zu den Schutzdeichen dieses Verbandes und müßte auch von diesen unterhalten werden; es ist aber nicht gelungen, die Unterhaltungslast in diesem Sinne zu regeln.

Während man bemüht war, am unteren Ende des Lintuhnen-Seckenburger Deiches durch Verbauung der Greituschke die Niederung von Hochwasser frei zu halten und Wasser und Eis unschädlich abzuführen, machte sich in der oberen Strecke am Gilgeeinlauf bei Jägerischken das Bestreben geltend, dafür zu sorgen, daß der Gilge möglichst wenig Wasser und Eis zugeführt werde. Seit der Aenderung der alten Gilgeabzweigung bei Schanzenkrug durch Herstellung des Jägerischer Kanals im Jahre 1778 hörten die Klagen darüber nicht auf, daß die Gilge infolge dieser Umgestaltung zuviel Wasser aufnehme und dadurch die Kosten für die Unterhaltung der Deiche von Jahr zu Jahr größer würden. Bereits 1829 und dann wieder 1837, 1840 und 1844 wurde verlangt, den Jägerischer Kanal auf ein Drittel

seiner Breite einzuschränken oder ihn ganz abzuschließen und den früheren Auslauf bei Alt-Schanzenkrug wieder herzustellen; damit waren aber die Anlieger am Rußstrom durchaus nicht einverstanden. Inzwischen war die Einfahrt in den Jägerischer Kanal zwischen Kallwen und Neu-Schanzenkrug gänzlich versandet, namentlich wohl durch Strauchpflanzungen und Schlicksäume, die vom Lintuhnen-Seckenburger Deichverbände angelegt waren. Zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt wurde deshalb ein eigener Lauf für die Gilge von Kallwen bis Neu-Schanzenkrug hergestellt und im Jahre 1850 die früher bei Neu-Schanzenkrug befindliche Stromteilung nach Kallwen verlegt, wo sie sich heute noch befindet. Um den Buhnen im Rußstrom einen sicheren Anschluß zu gewähren, wurde in den Jahren 1852 und 1853 auf der Galanterieinsel ein bis Neu-Schanzenkrug flach ansteigender Damm errichtet, welcher im Jahre 1865 auf Kosten der drei Deichverbände hochwasserfrei erhöht wurde; der auf den Lintuhnen-Seckenburger Verband entfallende Anteil mußte indessen zwangsweise eingezogen werden, weil der Verband mit den Arbeiten nicht einverstanden war und die bei Kallwen vorgenommene Einschränkung des Wassereinflusses zur Gilge nicht für genügend hielt.

Seit dem Jahre 1800 sind die Deiche des Lintuhnen-Seckenburger Verbandes noch 16 Mal durchbrochen worden, allein im Jahre 1829 an 9 Stellen; seit Errichtung der Deichanlagen (um 1683) sind im ganzen etwa 51 Deichbrüche aufgezeichnet worden. Der letzte Deichbruch fand im Jahre 1845 bei Neuen-  
dorf statt; von dieser Zeit an ist der Verband von Deichbrüchen gänzlich verschont geblieben, obgleich es nicht an bedeutenden Hochwassern gefehlt hat.

Verlegung der  
Gilge-  
abzweigung  
nach Kallwen.  
1850.

Trennungs-  
damm  
zwischen Ruß  
und Gilge.  
1865.

Letzter Deich-  
bruch 1845.

1855 verstopfte sich der Seckenburger Kanal ganz mit Eis und das Wasser erreichte bis oberhalb Lappien eine bedenklich Höhe, so daß die Dämme durch Aufschlagbretter erhöht werden mußten; der Dammbruch am rechten Gilgeufer beim Vorwerk Endreischken rettete die Einkuhnen-Seckenburger Niederung und das gesamte Memeleis ging durch die 135 Meter breite Bruchstelle, da auch der Flußstrom bei Schanzenkrug verstopft war. Im Jahre 1884 war die Gilge von Seckenburg bis zur Lappiener Kirche durch Eis verstopft, und da sich an dem Einkuhnen-Seckenburger Deiche oberhalb Lappien starke Quellungen und Abrutschungen an der Binnenseite zeigten und man glaubte, den Deich nicht länger halten zu können, erbat und erhielt man die Genehmigung, den Deich an der rechten Seite bei Bretterhof durchstechen zu dürfen, um das Hochwasser über die dahinter liegenden Wiesen und Weiden ohne allzu große Schädigung abführen zu können. Kaum hatte man die Räumung der bedrohten Ortschaften unter dem lebhaften Widerspruch der Einwohner angeordnet, als die Eisstopfung sich von selbst löste. Bei dem Hochwasser im Jahre 1888 war besonders der Deich bei Keatischken bedroht, wo das Wasser schon das fünfte Aufschlagbrett erreicht hatte und die Verteidigung durch Mangel an nüchternen Arbeitern erschwert wurde; als die Not am größten war, brach der rechtsseitige Deich bei Budwethen in einer Gesamtlänge von 130 Metern und entlastete dadurch die Gilge.

Zur Beaufsichtigung der Dämme während des Eisganges waren bislang technische Hilfskräfte stets für Rechnung des Staates zugezogen worden; seit dem Jahre 1882 wurde es indessen dem Einkuhnen-Seckenburger Deichverbände überlassen, derartige

Kräfte auf eigene Kosten anzunehmen, da auch die Stellung der Dammwächter seit dem Bestehen der Dammrolle vom Jahre 1808 Sache des Verbandes war. Diese alte Dammrolle litt an erheblichen Mängeln, welche dringend der Abstellung bedurften und welche nachstehend im wesentlichen aufgeführt werden sollen. Die Dämme waren in verschiedene Lose eingeteilt und jeder Losinhaber mußte die auf ihn entfallenden kleineren Ausbesserungen und sogenannten Damm-Krautungen ausführen, wofür ihm als Gegenleistung die Nutzung der Deichböschungen zugebilligt war. Die Inhaber der Lose hatten nun zwar das Gras auf den Böschungen regelmäßig gehauen und genutzt, sonst aber nicht das geringste zur Unterhaltung des Deiches getan; denn durch Rechnungen seit dem Jahre 1820 konnte nachgewiesen werden, daß die Ausbesserungen an den Deichen, das Bekleiden, Einebnen und Besamen der Böschungen u. dgl. m. stets auf Kosten der Deichkasse unter erheblichen jährlichen Aufwendungen ausgeführt waren; die Losinhaber hatten unter der Bezeichnung „Krautung der Deichböschungen“ nur das Abhauen des Grases und das Wegfahren des Heues verstanden. Ferner waren die in der alten Dammrolle angegebenen Größen der Grundflächen, welche der Verteilung der Erdfuhren und der alljährlich zu leistenden haren Geldbeiträge zu Grunde gelegt wurden, auch nicht annähernd mehr zutreffend. Ganz und gar unhaltbar war aber das alte Verhältnis bezüglich der bei Eisgang und Hochwasser zu stellenden Dammwächter. Jeder Deichgenosse mußte für je 1 Hufe Besitz einen Dammwächter unentgeltlich stellen; wer weniger als 1 Hufe besaß, war hiervon befreit. Bei den häufigen Teilungen der größeren Besitzungen in kleinere Grundstücke unter 1 Hufe wurde

Mängel der  
alten Damm-  
rolle.

Stellung der  
Dammwächter

die Verteilung der Wächter immer schwieriger und schließlich hatten nur die größeren Besitzer, welche teilweise weit entfernt vom Damm wohnten, diese Lasten allein zu tragen. Der Zustand der Dämme war aber seit 1808 so verbessert worden, daß die vorgeschriebene Zahl von Dammwächtern jedenfalls nicht mehr erforderlich war. Trotzdem sind jährlich stets die in der Dammrolle vorgesehenen 902 Dammwächter, also etwa 1 Wächter für 45 Meter Dammstrecke, gestellt worden, welche beispielsweise im Jahre 1878 annähernd 31 Tage hindurch bei der Dammbewachung beschäftigt und ihrer sonstigen Tätigkeit entzogen waren. Das eigentliche Geschäft der Wächter bestand darin, Tag und Nacht wechselweise zu zwei und zwei auf der ihnen zugewiesenen Deichstrecke auf- und abzugehen und nachzusehen ob der Deich „qualme“, d. h. ob sich das Wasser irgendwo siebartig durchsauge, ob sich Quellungen, Mäuse- und Maulwurfslöcher zeigen, ob der Damm vom Wasser beschädigt werde und ob eine Gistopfung irgendwo stehen bleibe; sie hatten in vielen Jahren während der ganzen Wachtzeit eigentlich nichts zu tun und verfielen aus Langerweile zum Teil dem Trunk oder trieben allerlei Unfug. Die größeren Besitzer hatten also fast ganz zwecklos für Stellung der Dammwachen jährlich Aufwendungen zu machen, welche mindestens ebenso hoch waren, als die jetzt von der Gesamtheit zu leistenden Deichbeiträge. Bereits 1857 waren Erhebungen darüber angestellt worden, diese ganze Lastenverteilung in anderer Weise zu regeln; die Sache blieb aber, da sich ihr erhebliche Schwierigkeiten in den Weg stellten, einstweilen auf sich beruhen und kam erst um 1880 wieder in Gang, weil die Verwaltung der Deichangelegenheit auf Grund der alten Dammrolle sich im-

mer schwieriger gestaltete und zuletzt beinahe unmöglich wurde. Zunächst wurde durch die Katasterämter ein genaues Verzeichnis der vom Deich geschützten Ländereien nach Größe, Grundsteuerreinertrag und nach ihrer Zugehörigkeit zum Entwässerungsverbände aufgestellt und öffentlich ausgelegt, nachdem an verschiedenen Stellen, unter anderen bei Kallwen, die Grenzen des Deichverbandes berichtigt waren. Die anfangs beabsichtigte Einteilung der Grundstücke in drei Zonen mit verschieden abgestuften Deichbeiträgen wurde nach mehrfachen Verhandlungen fallen gelassen und unterm 15. März 1884 eine neue Dammrolle in Kraft gesetzt, welche noch heute gültig ist und rund 24 900 Hektar beitragspflichtige Flächen nachweist, von denen 12 683 Hektar zugleich dem Einkuhnen-Seckenburger Entwässerungsverbände angehören. Die Aufbringung der Deichlasten war nach folgenden Gesichtspunkten geregelt:

Neue Dammrolle. 1884.

1) Die Verteilung der Deichlasten unter die Genossen erfolgt ausschließlich nach dem bei der Veranlagung zur Grundsteuer ermittelten Reinertragswerte mit der Maßgabe, daß bei den auch zu dem Einkuhnen-Seckenburger Entwässerungs-Verbände beitragspflichtigen Deichgenossen nur 75 v. H. des Grundsteuer-Reinertrages der Veranlagung zu Grunde gelegt werden.

2) Die Beschaffung der zum Schutze der Deiche erforderlichen Materialien und Erdfuhren, sowie die Unterhaltung der Deichböschungen durch Ausbesserungen, Krautungen, Einebnen und dergl. wird auf Kosten des Verbandes aus der Deichkasse bewirkt.

3) An Stelle der bisher von den Deichgenossen für Deichverteidigungszwecke zu stellenden Dammwächter werden unbeschadet der in Gefahrsfällen

aufzurufenden Nothilfe fortan, sobald das Hochwasser an den Fuß der Deiche tritt oder der Eisgang eine Bewachung der Deiche erfordert, jedem Dammgeschworenen 10 oder nach Umständen mehr Wächter, welche aus der Deichkasse Zahlung erhalten, zugewiesen.

Diese anderweitige Regelung der Verteilung der Deichlasten stand im Widerspruch mit einzelnen Bestimmungen der für die Verwaltung der Deichangelegenheiten sonst noch gültigen Allgemeinen Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung für Ostpreußen und Litauen vom 14. April 1806 und da letztere auch nicht überall in Einklang stand mit den Vorschriften des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848, so wurde ein neues Statut für den Linkuhnen-Seckenburger Deichverband unterm 10. August 1888 erlassen, durch welches alle Anstimmigkeiten beseitigt wurden und neben welchem die Allgemeinen Bestimmungen für künftig zu erlassende Deichstatute vom 14. November 1853 Gültigkeit haben sollten. Im § 6 des neuen Statuts wurden alle seitherigen, auf den Bestimmungen der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung oder auf sonstigen Rechtstiteln beruhenden Befreiungen oder Vorrechte in Ansehung der nach diesem Statut den Deichgenossen obliegenden Beiträge und Leistungen aufgehoben, unbeschadet der den seither befreit oder bevorrechtet Gewesenen etwa zustehenden Entschädigungsansprüche. Von Damm-lasten befreit gewesen waren bislang vornehmlich die Kirchen-, Pfarr- und Schulländereien, sofern sie von den Geistlichen oder Schullehrern selbst oder ihren Zeitpächtern genutzt wurden. Bei Aufstellung der ersten Dammrolle des neu organisierten Verbandes im Jahre 1888 war es versehentlich unterblieben, diese Ländereien mit aufzunehmen; es ge-

Neues  
Deichstatut.  
1888.

Veranziehung  
der Kirchen-  
gemeinden zu  
den Damm-  
lasten. 1897.

schah dies aber im Jahre 1897 bei der ersten, in Zeiträumen von 10 Jahren vorgeschriebenen Revision der Dammrolle und seit dieser Zeit kommen Befreiungen von den Dammlasten nicht mehr vor. Es war indessen notwendig, die neubelasteten Kirchengemeinden entsprechend zu entschädigen; es wurden die Deichbeiträge ermittelt, welche die Kirchengemeinden in den letzten 10 Jahren zu zahlen gehabt hätten, wenn sie zu den Deichlasten mit ihren sämtlichen Ländereien herangezogen worden wären und der 20fache Betrag des hieraus sich ergebenden jährlichen Durchschnitts wurde in gegenseitigem Einverständnis als Abfindungssumme festgesetzt. Die Kirchengemeinde Lappienen erhielt 1734,40 Mark und die Kirchengemeinde Neukirch 4240,20 Mark aus der Deichkasse.

Wenn auch infolge günstiger äußerer Umstände und großer Anstrengungen bei den Deichverteidigungen die Lintuhnen-Seckenburger Deiche seit nahezu 50 Jahren dem Andrang des Wassers und der Eisschollen standgehalten hatten, so waren doch die Deiche durchweg noch in einem mangelhaften Zustande, namentlich waren die Außen- und Innenböschungen zu steil und die Deichkappe lag nicht genügend hoch über dem höchsten Hochwasser. Es wurde deshalb allgemein für notwendig gehalten, die Deiche in einen ordnungsmäßigen Zustand zu bringen, zu normalisieren, aber der Verband wollte diese einen ganz erheblichen Aufwand erfordernden Arbeiten nur dann ausführen, wenn ihm dafür beträchtliche Staatsbeihilfen gewährt würden. Eine unmittelbare Unterstützung aus öffentlichen Mitteln konnte damals aus verschiedenen Gründen zwar nicht erlangt werden, es wurde aber dem stark verschuldeten Lintuhnen-Seckenburger Entwässerungs-

Notwendigkeit  
der Normali-  
sierung.

verbande, dessen Mitglieder zum größten Teil auch dem Vinkuhnen-Seckenburger Deichverbande angehörten, die geschenkweise Hingabe eines Betrages von 250 000 Mark aus der Staatskasse unter der Bedingung gewährt, daß der Deichverband die notwendige Verbesserung und Normalisierung seiner Deiche in einem angemessenen Zeitraum zur Ausführung bringe. Wenn auch der Deichverband nunmehr geneigt war, diese Arbeiten innerhalb 20 Jahren auszuführen, so behielt er sich doch in der Sitzung am 1. Juni 1892 die endgültige Beschlußfassung vor bis zur Aufstellung eines genauen Anschlages über die aufzuwendenden Kosten. Der Verband wollte zunächst, um die Kosten herabzumindern, dem Deiche nach außen nur 2 bis 2 $\frac{1}{2}$  fache, nach innen eine 1 $\frac{1}{2}$  fache Böschung geben. Man hatte aber bereits im Jahre 1806 bei Aufstellung der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung erkannt, daß derartige Abmessungen für die Standicherheit der Deiche nicht immer genügten und deshalb im § 40, der von der Stärke der Dämme handelt, festgesetzt, jedem neuen Deich wenigstens 12 Fuß (3,8 Meter) Kronenbreite, dreifüßige Vorder- und zweifüßige Hinterdossierung zu geben und auch die alten Deiche, wo es nur irgend anginge, bis zu demselben „Besteck“ zu verstärken. Da auch die Erfahrungen der letzten 100 Jahre immer und immer wieder darauf hingewiesen hatten, daß die Böschungen der Deiche namentlich nach außen gar nicht flach genug hergestellt werden konnten, so entschloß man sich endgültig, die in der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung festgesetzten Abmessungen auch für den Umbau der Deiche zu Grunde zu legen. Die Kosten eines derartigen Umbaus wurden auf 830 000 Mark veranschlagt. Das Deichamt weigerte sich beharrlich, diese

Stärke der  
Deiche.

erheblichen Kosten ganz allein ohne staatliche Beihilfe aufzubringen und als die Aufsichtsbehörde schließlich dazu überging, die Normalisierung zwangsweise ausführen zu lassen, legten die Mitglieder des Deichamts in der Sitzung am 18. Juli 1894 ihr Amt nieder mit der Erklärung, daß sie die Verantwortung nicht auf sich nehmen könnten, die Kosten der Normalisierung der Deiche, zu welcher sie sich in keiner Weise verpflichtet hätten, auf den Verband allein zu übernehmen. Die Aufsichtsbehörde veranlaßte nun den Deichhauptmann, die Normalisierung des Memeldeiches von Splitter bis zur Teilung in Ruß und Gilge bei Kallwen ohne Zustimmung des Deichamts auszuführen und die entstehenden Kosten auf die Deichkasse anzuweisen. Der Gilgedeich wurde zunächst von den Arbeiten ausgeschlossen, weil von verschiedenen Seiten die Frage wieder aufgeworfen war, die Gilge gegen Hochwasser und Eisgang abzuschließen und dadurch die Gilgedeiche vor jeder Gefahr zu schützen, so daß ihre Normalisierung nicht mehr erforderlich sein würde. Bis zur Entscheidung dieser Frage sollten die Gilgedeiche ganz außer Betracht bleiben.

Das inzwischen neu gewählte Deichamt, welches im wesentlichen übrigens wieder aus den früheren Mitgliedern bestand, beschloß in der Sitzung am 24. September 1894 die Kosten für die zwangsweise durchzuführenden Normalisierungsarbeiten von Splitter bis Kallwen durch eine Anleihe aus der Provinzial-Hilfskasse zu decken, erhob aber gleichzeitig Widerspruch gegen die Normalisierung überhaupt. In den 4 Jahren 1894 bis 1897 ist nun die Deichstrecke von Station 0 bei Splitter bis Station 7,2 bei Kallwen nach außen mit dreifachen und nach innen mit zweifachen Böschungen und mit einer

Die Deich-  
repäsentanten  
legen ihr  
Amt nieder.  
1894.

Normali-  
sierung des  
Memeldeiches.  
1894 bis 1897.

Rappenbreite von 3,8 Meter ausgebaut worden. Welchen Fortschritt dieser Ausbau gegenüber der erstmalig hergestellten Deichanlage bedeutet, geht daraus hervor, daß die von Chieze und Rheden ausgeführten Deiche bei 2,0 Meter Höhe unten 4,4 Meter breit angelegt waren, während sie jetzt eine untere Breite von 13,8 Meter hatten, also mehr als dreimal so breit waren. Die Deichkrone war in ihrer Höhenlage entsprechend einem Wasserstande von + 8,0 Meter an den Pegeln zu Tilsit und Schanzenkrug (Gilge) angelegt, war also mindestens 0,70 Meter über dem höchsten je beobachteten Wasserstand und hatte ein Gefälle von 1 : 8936. Zur Bestreitung der Kosten wurde eine Anleihe von 93 500 Mark aufgenommen.

Wegen eines später zu erörternden Streitverfahrens mußte die Weiterführung der Normalisierungsarbeiten zwar auf mehrere Jahre ausgesetzt werden, es ruhten jedoch die Arbeiten des Deichverbandes inzwischen nicht, da erhebliche Aufwendungen für den Uferschutz notwendig wurden. Die Unterhaltung der Ufer und der vor ihnen angelegten Strombauwerke war in der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung von 1806 zwar grundsätzlich, aber nicht klar und einfach genug geregelt, so daß häufig Streit über die Unterhaltungspflicht entstand. Die Strombauwerke waren hinsichtlich ihres Zweckes und ihrer Instandhaltung in folgende drei Klassen geschieden:

1) Werke, welche lediglich zur Erhaltung oder Verbesserung der Schifffahrt, nicht aber zur Deckung abbrüchiger Ufer dienen, so daß es für die Uferbesitzer gleichgültig ist, ob sie angelegt werden oder nicht, sind ausschließlich vom Staat zu unterhalten.

Schutz der  
Ufer durch  
Deckwerke.

2) Werke, welche sowohl die Sicherung der Ufer, als auch zugleich die Verbesserung der Schifffahrt bezwecken, so daß sie weder ohne Nachteil für die Uferbesitzer, noch ohne Nachteil für die Schifffahrt unterbleiben können, sind nach einem von der Aufsichtsbehörde zu bestimmenden Verhältnis sowohl vom Staat, als vom Uferbesitzer zu unterhalten.

3) Werke, die allein zum Schutz der Ufer und der darauf befindlichen Anlagen bestimmt sind, so daß die Ausführung oder Nichtausführung dieser Werke für die Schifffahrt gleichgültig ist, sind allein vom Uferbesitzer zu unterhalten.

Die Auslegung dieser Bestimmungen hat zu vielen Meinungsverschiedenheiten geführt, da es nicht immer ganz einfach war, die Interessen der Schifffahrt, welche mit der Zeit immer größere Anforderungen stellte, und die der Uferbesitzer gegeneinander abzuwägen. Als der Staat den Flußlauf von Tilsit bis Milchbude und von Schanzenkrug bis Sköpen durch Herstellung von Buhnen verbesserte, wurden die Unterhaltungslasten dieser Bauwerke, um jeden Streit zu vermeiden, von vorneherein durch Vertrag vom  $\frac{10. \text{Februar}}{8. \text{Dezember}}$  1854 in der Weise geregelt, daß der Deichverband sich verpflichtete, den nötigen Raum vorlängs der Ufer zum Aufstellen und Zubereiten der Baustoffe, die nötige Erde zu den Regulierungswerken und die auf den Verbands-Borländern und am Ufer in der Nähe der Baustelle vorhandenen Bindeweiden ohne irgend eine Entschädigung zu verabsolgen und außerdem zu allen Regulierungswerken vor Verbandsländereien  $\frac{1}{10}$  und zu solchen vor Deichen  $\frac{1}{5}$  der erforderlichen Faschinen unentgeltlich herzugeben. Dagegen wurde

Unterhaltung  
der Strom-  
bauwerke.  
1854.

dem Deichverbande der alleinige Anspruch auf die zwischen den Werken entstehenden Verlandungen zugesichert. Diese klaren und unzweideutigen Bestimmungen haben in der Folge zu irgend welchen Mißhelligkeiten keinen Anlaß gegeben und es sind dadurch dem Verbande keine besonders drückenden Lasten auferlegt worden. Leider bezogen sich diese Vereinbarungen nur auf einige kurze mit Buhnen ausgebaute Flußstrecken, während der ganze übrige Teil nach den Festsetzungen der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung zu unterhalten war. In der Gilge hatten durch Abänderung des Einlaufs bei Schanzenkrug und durch die im Interesse der Schifffahrt ausgeführten Baggerungen und Stromregulierungen Strömung und Wassertiefe stetig zugenommen, so daß die ursprünglich 18 Meter breit angelegte gerade Gilge von Sköpen bis Lappienen sich nach und nach auf 65 Meter verbreitert hatte; das früher zwischen dem Flußufer und dem Deiche vorhandene Borland war weggespült und der Verband hatte, um seine Deiche vor Unterwaschungen zu schützen, allein unterhalb Sköpen Deckwerke von 11,1 Kilometer Länge erbauen und regelrecht unterhalten müssen. In den Jahren 1885 bis 1894 sind lediglich für Uferschutz jährlich durchschnittlich 20 900 Mark verausgabt worden, etwa 40 v. H. der gesamten Ausgaben einschließlich der Deichverteidigung. Die Kosten für die Unterhaltung der Deckwerke wurden von Jahr zu Jahr größer, was neben der größeren Tiefe und stärkeren Strömung der Gilge hauptsächlich der steten Zunahme des Dampferverkehrs zuzuschreiben war. In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts verkehrten auf der Gilge regelmäßig 4 Personendampfer und außerdem zahlreiche Fracht- und Schleppdampfer, so daß die Zahl der

täglich die Gilge befahrenden Dampfer auf 8 im Durchschnitt anzunehmen war. Der Schaden, welcher durch den Wellenschlag der Dampfer bei niedrigen Wasserständen in dem engen Flußbett und namentlich auf der durch keine Bühnen geschützten Strecke von Sköpen bis Lappienen, sowie an der Stromteilung bei Kallwen am Deichfuß entstand, war sehr bedeutend und der Deichverband konnte mit den bisher für Uferschutz angewendeten Mitteln nicht mehr auskommen. Dazu kam noch der Umstand, daß die Deichböschung bei Kallwen am Einlauf der Gilge bei jedem Eisgang auf längerer Strecke mehr als an jeder anderen Stelle beschädigt wurde und daß alle bisherigen Versuche, diese Böschung durch Flechtzäune, Rasen, Spreutlage und Raubwehr zu sichern, sich nicht bewährt hatten, so daß man sich entschließen mußte, hier eine mit ganz bedeutenden Kosten verbundene Abpflasterung auszuführen. Der Deichverband war der Ansicht, daß der vermehrte Angriff auf diese Böschung lediglich veranlaßt sei durch den im Jahre 1865 ohne sein Einverständnis errichteten Hochwasserfreien Teilungsdamm zwischen Ruß- und Gilgestrom von Neu-Schanzenkrug bis Kallwen, den sogenannten Galanteriedamm, welcher an der Abzweigung der Gilge die Hochwasserströmung in ihrer Richtung nachteilig verändert habe und mehr als vorher auf den Linkuhnen-Seckenburger Deich hinüberleite. Der Deichverband hat in seiner mißlichen Lage unter eingehender Darlegung der Verhältnisse durch Eingabe vom 21. November 1893 den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, die fernere Unterhaltung der Deckwerke auf den nicht mit Bühnen versehenen Strecken der Gilge, sowie die Abpflasterung und Unterhaltung der Deichstrecke an der Gilge-

Abpflasterung  
der Deich-  
böschung bei  
Kallwen.  
1895/96.

abzweigung, wo die Unterhaltung des Deckwerks bereits der Wasserbauverwaltung obliege, auf Kosten des Staats zu übernehmen oder, falls dies nicht angängig sein sollte, dem Deichverband einen jährlichen Zuschuß von 14 000 Mark zur Unterhaltung seiner Uferdeckwerke zu gewähren. Der Herr Minister bewilligte unterm 21. August 1894 zu den Kosten, welche durch die Abpflasterung der Außenböschung des linksseitigen Gilgedeiches gegenüber der Spitze des Galanteriedamms bis auf zwei Drittel der Höhe der Böschung entstehen, eine Beihilfe von 20 000 Mark, lehnte aber eine staatliche Beteiligung an der Unterhaltung der Deckwerke ab, weil der Staat für den den Uferbesitzern durch die Dampfschiffahrt zugefügten Schaden nicht aufzukommen habe. Die Abpflasterung wurde in den Jahren 1895/96 mit einem Kostenaufwande von 21 500 Mark ausgeführt; das davorliegende Deckwerk unter Wasser hat die Wasserbauverwaltung zu unterhalten.

Unterhaltung  
der Deckwerke  
in der Gilge.  
1904.

Die Frage der Unterhaltung der Ufer in der geraden Gilge unterhalb Sköpen war nun immer noch nicht klargestellt. Der Deichverband berief sich zwar in mehreren gerichtlichen Verhandlungen darauf, daß er sich der Herstellung und Unterhaltung von Uferdeckwerken an der Gilge bislang aus Unkenntnis der einschlägigen Vorschriften der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung unterzogen habe; es erschien aber die Annahme begründet, daß bei Herstellung dieser Werke sowohl bei dem Deichverbände als auch bei den Staatsbehörden die Ansicht maßgebend gewesen sei, daß die Werke nur für die Sicherung der Ufer und die Erhaltung der Deiche unbedingt notwendig, für die Schifffahrt indessen vielleicht wohl entbehrlich seien. Da nun der Deich-

verband zunächst lediglich in Wahrnehmung seiner Interessen die Herstellung dieser Werke bewirkt und es leider unterlassen hatte, vor deren Ausführung eine Bestimmung darüber herbeizuführen, ob die Bauten auch derart zur Verbesserung der Schifffahrt erforderlich wären, daß sie ohne Nachteil für diese nicht hätten unterbleiben können, und wie die Kostenverteilung zwischen dem Staat und dem Deichverband geregelt werden sollte, so war es schwierig für den Verband, einen Rechtsanspruch gegen den Staat auf Ersatz der aufgewendeten Kosten zu begründen. Zur Vermeidung eines in seinem Ausgange höchst ungewissen Rechtsstreites und zur Erhaltung der Vorteile, welche die ordnungsmäßige Unterhaltung der vorhandenen Uferdeckwerke immerhin auch für die Schifffahrt hatte, waren Staat und Deichverband einem Vergleich nicht abgeneigt und es kam durch Vertrag vom <sup>13.</sup><sub>24.</sub> November 1903 zu folgenden Vereinbarungen:

1) Der Staat übernimmt vom 1. April 1903 ab die Unterhaltung einschließlich der etwa erforderlichen Wiederherstellung der folgenden Uferdeckwerke einschließlich Klapplagen:

Deichstation		Stromkilometer		Länge m
von	bis	von	bis	
24,212	24,862	16,620	17,270	650
26,032	27,362	18,447	19,777	1330
28,236	28,536	20,610	20,910	300
28,972	29,597	21,350	21,975	625
32,344	32,694	24,690	25,040	350
33,018	33,338	25,410	25,730	320
33,427	33,549	25,798	25,920	122
34,735	35,035	27,100	27,400	300
35,825	36,160	28,210	28,545	335
36,430	36,785	28,825	29,180	355
				4 687

unter Mittel-Sommer-Wasser auf seine alleinigen Kosten und verzichtet auf alle Ersazansprüche, welche ihm aus der Zeit vor dem 1. April 1903 wegen der Herstellung oder Unterhaltung von Strombauwerken gegen den Deichverband aus dem Grunde noch etwa zustehen sollten, weil diese Werke zugleich dem Deich- und Uferschutz dienen.

2) Der Deichverband verpflichtet sich dem Fiskus und der Landespolizeibehörde gegenüber, die unter 1) genannten Uferdeckwerke (Klapplagen) über Mittel-Sommer-Wasser und alle übrigen von ihm im Gebiet der Memel und der Gilge hergestellten Uferdeckwerke, (Klapplagen) sowohl unter als über Mittel-Sommer-Wasser auf seine alleinigen Kosten zu unterhalten (wiederherzustellen) und verzichtet auf alle Ersazansprüche, welche ihm aus der Zeit vor dem 1. April 1903 wegen der Herstellung oder Unterhaltung von Uferschutzwerken aus dem Grunde gegen den Fiskus noch etwa zustehen sollten, weil diese Werke für die Schifffahrt und Stromregulierung förderlich sind.

3) Vor Herstellung neuer Strombau- und Uferschutzwerke ist in jedem Falle das Beitragsverhältnis des Staates und des Deichverbandes an den Herstellungs- und Unterhaltungskosten zu bestimmen.

4) In dem Falle, daß der Gilgestrom an seiner Abzweigung von der Memel gegen die natürliche Durchströmung, z. B. auch durch Schleusen oder Siele abgeschlossen wird, tritt dieses Abkommen, soweit es sich auf die fernere Unterhaltung (Wiederherstellung) der an ihm belegenen Strombau- und Uferschutzwerke bezieht, außer Kraft.

Nach diesem Uebereinkommen ist seit 1903 verfahren worden; außer kleineren Beiträgen für ver-

schiedene kurze Deckwerke wurde in den Jahren 1906 bis 1910 für die Erbauung eines 1200 Meter langen Uferdeckwerks von Deichstation 31,0 bis 32,2 ein Beitrag von 4500 Mark geleistet.

Inzwischen waren die Normalisierungsarbeiten wieder in Gang gekommen, nachdem ein Streitverfahren beendet war, welches folgende Veranlassung hatte. Der öffentliche Verkehr von Splitter bis Kallwen vollzog sich bislang größtenteils oben auf der Deichkappe, obgleich südlich vom Deich teils unmittelbar neben, teils in geringer Entfernung von ihm ein öffentlicher Weg entlang ging, welcher allerdings während der nassen Jahreszeit so gut wie unbenutzbar war. Die Deichkappe war nun bei der Normalisierung nur 3,8 Meter breit angelegt worden und da diese Breite für den öffentlichen Verkehr nicht genügte und es überdies für den Bestand des Deiches nicht erwünscht war, daß die Kappe fortwährend befahren wurde, sperrte der Deichverband im Jahre 1896 den Deich für den öffentlichen Verkehr und verwies ihn auf den vorhandenen Nebenweg. Gemäß § 61 der Kreisordnung gab der Amtsvorsteher von Bokraten dem Deichverband auf, die auf dem Memeldeich angebrachten Schlagbäume zu entfernen und als der Verband gegen diese Anordnung beim Kreis-Ausschuß Klage erhob, entwickelte sich aus dieser Angelegenheit ein Verwaltungsstreitverfahren, welches erst im Jahre 1902 beendet wurde und dem Verbande, der die Normalisierung nur ungern und mit Widerstreben ausführte, einen nicht unerwünschten Anlaß gab, die Arbeiten bis zum Austrag des Streites auszusetzen. Der Deichverband wurde vom Kreis-Ausschuß und vom Bezirks-Ausschuß mit seiner Klage zunächst

Streit wegen  
des Befahrens  
der Deich-  
kappe.

abgewiesen, weil sich durch das seit undenklicher Zeiten fortgesetzte Befahren der Dämme ein Gewohnheitsrecht ausgebildet habe und weil die Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung das Befahren der Dämme nur dort untersage, wo Nebenwege vorhanden seien und die Unpassierbarkeit des Nebenweges ebenso gut wie das Nichtvorhandensein eines solchen ein Verbot des Befahrens der Dämme ausschließen müsse. Das Oberverwaltungsgericht entschied aber, daß der Begriff des Gewohnheitsrechts von den beiden Vorinstanzen verkannt sei, da es ein Gewohnheitsrecht des Inhalts, daß ein bestimmter Weg ein öffentlicher Weg sei, nicht geben könne und verwies die Sache zur weiteren Entscheidung an den Bezirks-Ausschuß zurück, welcher am 15. Oktober 1902 die Verfügung des Amtsvorstehers zu Pöfraken aufhob. Das Befahren der Deichkappe von Splitter bis Kallwen seitens der Beteiligten ist aber vom Deichamt bis zum 1. Juli 1908 noch geduldet worden, weil erst zu diesem Zeitpunkt der völlig verwahrloste Nebenweg ordnungsmäßig instandgesetzt war.

Instand-  
setzung des  
Weges  
Splitter-  
Kallwen.  
1907.

Zu dieser vom LandkreiseTilsit bewirkten Instandsetzung hat das Deichamt, welches beim Ausbau des Deiches den Nebenweg an mehreren Stellen stark eingeengt hatte und an dessen Unzulänglichkeit also teilweise selbst die Schuld trug, ein Drittel der Kosten, rund 14 000 Mark, beigetragen. Die Anlieger wünschten allgemein, daß der Weg von Splitter nach Kallwen überall unmittelbar an den Deich herangelegt würde, also auch von Station 1,8 bis 2,3, von Station 2,6 bis 2,8 und von Station 4,4 bis 5,4, wo der Weg in einiger Entfernung neben dem Deich herläuft, und das Deichamt schloß sich diesem Wunsche an, weil dadurch der Deich selbst an

seinem Fuße erheblich verstärkt worden wäre und die zwischen Deich und Weg liegenden Geländestücke eine bessere Entwässerung hätten erhalten können. Die Aufsichtsbehörde bestimmte aber, daß der Weg überall an seiner alten Stelle belassen würde mit der Begründung, daß der erhöhte Weg an den oben genannten Stellen als ein Drängschloßdeich zur Wirkung gelange und durch Festhalten des Drängwassers bei anhaltenden hohen Wasserständen ein übermäßiges Durchsickern durch den Deich verhindere. Eine wesentliche Verbesserung des Weges Splitter-Kallwen wurde gelegentlich des Ausbaues dadurch herbeigeführt, daß der an der Schule zu Kallwen früher oben auf dem Deich entlang führende Weg von Station 6,4 bis 6,7 neben den Deich gelegt wurde, obgleich zu diesem Zwecke ein kleines Wohnhaus beseitigt werden mußte. Der Deich hat auf dieser Strecke seine alte Kronenbreite von 5 Metern behalten, weil er hier gelegentlich erheblich von den andrängenden Eisschollen zu leiden hat, so daß eine vermehrte Sicherheit erreicht ist. Es ist zuweilen vorgekommen, daß die Deichkappe in der Nähe der Schule zu Kallwen hoch mit Eismassen bedeckt wurde. Der Ausbau des Weges zog sich sehr in die Länge wegen des überaus schwierigen Grunderwerbs, dessen Regelung das Deichamt übernommen hatte und weil die erforderliche Schüttungserde nirgends freiwillig hergegeben wurde, sondern zwangsweise entnommen werden mußte.

Nachdem nun der Rechtsstreit wegen des Befahrens der Deichkrone zu Gunsten des Deichverbandes und durch das Schreiben des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 6. April 1897 Nr. I V 696 mitgeteilt war, daß der Plan eines Abschlusses der Gilge gegen Hochwasser keine Aussicht auf Ver-

Normalisierung des  
Gilgedeiches.  
1903.

wirklichung habe, konnte das Deichamt die Weiterführung der Arbeiten zur Verbesserung der Deiche an der Gilge nicht weiter hinausschieben; in der Sitzung am 16. Februar 1903 wurde daher beschlossen, die hierzu erforderlichen Gelder durch eine Anleihe bei der Provinzial-Hilfskasse zu Königsberg aufzubringen. Der Gilgedeich sollte wie der Memeldeich mit 3,8 Meter Kronenbreite, dreifachen Außen- und zweifachen Innenböschungen ausgebaut und überall da, wo es irgend anging und sonst kein anderer Weg vorhanden war, mit einem 6 Meter breiten Nebenwege versehen werden, so daß ein Fuhrwerksverkehr auf dem Deiche selbst nicht mehr stattzufinden brauchte; ferner sollte die dreifache Außenböschung ganz mit Rasen abgedeckt werden zur Sicherung gegen Ausspülungen bei hohen Wasserständen und auslandigen Winden. Die Höhenlage der Deichkappe wurde auf + 8 Meter an den Pegeln zu Schanzenkrug und Sköpen bemessen, wodurch die Kappe von Splitter bis Sköpen ein gleichmäßiges Gefälle von 1 : 8936 erhielt; von Sköpen sollte sich die Deichkrone mit einem gleichmäßigen Gefälle von 1 : 5621 bis auf den hochwasserfreien Treideldamm am linken Ufer der Gilge bei Tawellingken herabsenken. Die Deichkappe sollte hier nach überall etwa 0,60 bis 0,70 Meter über dem höchsten je beobachteten Hochwasserstand zu liegen kommen, welcher am Pegel zu Tilfit auf + 7,09 Meter, zu Schanzenkrug (Gilge) auf + 7,28 Meter, zu Sköpen auf + 7,42 Meter, zu Lappienen auf + 4,91 Meter (seit 1904) und zu Seckenburg auf + 4,06 Meter festgesetzt war. Diese Grundsätze sind bei Weiterführung der Normalisierungsarbeiten streng innegehalten worden und es ist namentlich, trotz vieler entgegenstehenden Schwierigkeiten und unter er-

Höhenlage der  
Deichkappe.

Höchstes Hoch-  
wasser an den  
Pegeln.

heblichen Aufwendungen gelungen, den Nebentweg bis auf einige kurze Strecken, wo dies aus örtlichen Gründen nicht anging, überall neben dem Deich anzuordnen.

Der Weg ist oben auf der Deichkappe verblieben am Anfang von Station 0 bis 0,08 auf 80 Meter Länge, um eine Verlegung des anschließenden Kreisweges zu vermeiden und einer schwierigen Geländeerwerbung aus dem Wege zu gehen; von Station 21,29 bis 21,7 auf 410 Meter Länge, weil zur Kreuzung der Chaussee und Kleinbahn bei Sköpen ohnehin eine Hochführung des Weges erforderlich war und die Benutzung des vom Deichverbande angelegten Ladeplatzes an der Gilge nicht unnötig erschwert werden sollte; ferner von Station 23,33 bis 23,45 auf 120 Meter Länge zur Vermeidung der kostspieligen Beseitigung eines ganzen Gehöfts und endlich von Station 34,2 bis 34,77 auf 570 Meter Länge, weil hier die Anlegung des Weges neben dem Deich von den Anliegern wegen Verkleinerung ihrer Gärten unter keinen Umständen gewünscht wurde. Die Deichstrecke von Station 37,5 bis 38,5 ist zwar ebenfalls mit einem Wege auf der Kappe versehen, doch hat der Verkehr hier nur eine örtliche Bedeutung, da für den Durchgangsverkehr eine Chaussee unweit des Deiches vorhanden ist, auf deren ausschließliche Benutzung das Deichamt wegen des zu erwartenden Widerstandes der Bevölkerung nicht dringen wollte. An allen vorgenannten Stellen ist die Deichkappe 5 Meter breit angelegt und an beiden Seiten mit Brellsteinen versehen worden, so daß für die Sicherheit des Verkehrs ausreichend gesorgt ist. Der Weg auf der Deichkappe unterhalb Lappienen war in den ersten Jahren nach der Fertigstellung infolge des lebhaften Verkehrs

Weg oben  
auf der  
Deichkappe.

Weg von  
Seckenburg  
nach Lawell-  
ningten.

stark ausgefahren und wurde deshalb einschließlich der Rampe im Jahre 1913 mit einem Aufwande von 7000 Mark mit einer 4 Meter breiten, 0,25 Meter starken Kiesbedeckung versehen. Der öffentliche Weg von Seckenburg nach Lawellingten, soweit er für den Einfuhrnen-Seckenburger Deich in Betracht kommt, sollte ursprünglich oben auf der Deichkrone liegen bleiben, weil noch nicht feststand, ob auf der anschließenden Strecke ebenfalls ein Nebenweg eingerichtet würde. Bei dem lebhaften Verkehr zwischen Seckenburg und den weiter stromab gelegenen Ortschaften war aber der Wunsch nach einem guten Verbindungswege allgemein und es kam schließlich zwischen dem Deichverbande und dem Kreis Heinrichswalde (Beschluss des Kreistages vom 3. April 1911) ein Uebereinkommen dahin zustande, daß der Deichverband auf seiner Strecke einen 6 Meter breiten Nebentweg herstellen und der Kreis diesen Weg mit einer Kiesdecke versehen und in Zukunft auch unterhalten solle. Auf der Strecke von Station 12,8 bis 15,9 sowie von Station 17,5 bis 18,56 war ein Weg unmittelbar neben dem Deich nicht erforderlich, weil unweit vom Deiche ein öffentlicher Weg vorhanden war, zu dessen Erhöhung und weiterem Ausbau den Gemeinden Moxwethen und Jedwilten eine Beihilfe von 3000 Mark vom Deichverbande bewilligt wurde. Den von dem öffentlichen Wege abgeschnittenen Besitzern der Gehöfte bei Station 17,7, 17,85 und 18,2 mußte aber die Genehmigung erteilt werden, die Deichkrone zwischen Station 17,5 und 18,56 befahren zu dürfen.

Verlegung  
des Deiches bei  
Lappienen.

Die Anlegung des Nebenweges von Station 33,5 bis 33,9 stieß bei der Kirchengemeinde Alt-Lappienen auf Widerspruch, weil der Weg zu nahe am Pfarrinsthause vorbeiführe und weil die Benutzbar-

feit und Sicherheit dieses Hauses dadurch erheblich beeinträchtigt werden würde. Eine geringe, sonst wohl auch zulässige Verschiebung des Deiches nach außen, hätte diesem Uebelstande abgeholfen und es sollte gerade mit der Bauausführung begonnen werden, als die Kirchengemeinde in einer Eingabe an den Herrn Ober-Präsidenten mit dem Wunsche hervortrat, den Deich an dieser Stelle um etwa 50 Meter nach der Gilge hin zu verschieben und in eine parallele Lage mit dem gegenüberliegenden Deich zu bringen, weil hierdurch die Möglichkeit geboten würde, die „wunderschöne Kirche in Lappienen, welche der einzige berühmte und viel studierte Zentralbau in Ostpreußen“ sei, dem unleidlichen Verkehr der Landstraße zu entziehen und dem vielbesuchten Gotteshaus einen freien Kirchenplatz zu verschaffen. Die Kosten der gewünschten Verlegung würden nach genauer Veranschlagung 24 855 Mark ohne Grunderwerb betragen, während der vorher geplante Ausbau dieser Strecke unter Anordnung des Nebenweges oben auf der Deichkappe vor dem Pfarrinsthause nur 8 200 Mark kosten würde. Der Unterschied der Kosten beider Ausführungen belief sich demnach auf 16 655 Mark. Es war dem Deichverbande nicht zuzumuten, diese Mehrkosten lediglich im Interesse der Kirchengemeinde Alt-Lappienen allein auf sich zu nehmen, überdies wurde noch befürchtet, daß die Verlegung des Deiches den Besitzern der am linken Gilgeufer beim Dorfe Lappienen vor der Deichlinie vortretenden Häuser und den Uferbesitzern oberhalb der Lappiener Fähre Gelegenheit geben könnte bei schweren Eisgängen, mit Schadenersatzansprüchen an den Deichverband heranzutreten. Das Deichamt wollte aber den vereinten Wünschen des Herrn Ober-Präsidenten, des

Herrn Regierungs-Präsidenten und der Kirchengemeinde Alt-Lappienen nach Möglichkeit entgegenkommen und erklärte sich bereit, die Verlegung auf eigene Gefahr auszuführen, falls bis zum 1. Mai 1911 der Grund und Boden frei zur Verfügung gestellt, die Verzichtleistung der Beteiligten auf etwaige Schadenersatzansprüche in rechtsverbindlicher Form bewirkt und ein Zuschuß von 14 000 Mark zu den Mehrkosten an die Deichkasse eingezahlt sei; den Rest der Mehrkosten von 2 655 Mark wollte das Deichamt alsdann aus eigenen Mitteln zuschießen. Der unermüdlischen Tätigkeit des Vorstandes der Kirchengemeinde gelang es, alle gestellten Bedingungen rechtzeitig zu erfüllen und so wurde die vielumstrittene Verlegung nach dreijährigen Verhandlungen im Jahre 1911 ausgeführt. Da nach dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches für einen Besitzer ein Verzicht auf Ersatz desjenigen Schadens, welcher seinem Grundstück durch die Begrädnung des Deiches bei Lappienen entstehen könnte, nicht mehr ins Grundbuch eingetragen werden durfte, so hat man sich in der Weise geholfen, daß für alle diejenigen Besitzer, welche nach dem Ermessen des Deichamts mit etwaigen Ansprüchen demnächst an den Verband herantreten könnten, folgender Vermerk in Abteilung II des Grundbuchs eingetragen wurde: „Der Lankuhnen-Seckenburger Deichverband ist, ohne deswegen Schadenersatz leisten zu müssen, berechtigt, das Grundstück des Eigentümers durch den auf näher bezeichneten Parzellen zu errichtenden Deich Ueberflutungen durch Hochwasser der Gilge und dem Eisgange der Gilge auszusetzen.“

Kirche zu  
Lappienen.

Bei dem Interesse, welches das älteste Gotteshaus in dieser Gegend für die Bewohner der Niede-

zung hat, möge hier noch Erwähnung finden, daß die erste Kirche zu Lappienen — ein eigentümlicher Holzbau — von dem früher bereits erwähnten Philipp von Ghieze (de la Chaise) 1640 begonnen und nach seinem Tode von seiner Witwe, Gräfin Truchses zu Waldburg, geb. von Rauter, vollendet wurde; im Jahre 1674 zeigte sie dem Kurfürsten mit frommem Sinne an, daß ihr verstorbenen Mann die zuerst trocken gewordene Stelle der überstauten Fläche zur Erbauung eines Gotteshauses geweiht, sie das Werk auf das eifrigste fortgesetzt und mit schweren Kosten aus ihren Witwen-Mitteln so weit gebracht habe, daß die Kirche zur Gottesverehrung in demselben Jahre geöffnet werden könne. An Stelle der hölzernen Kirche hat die Witwe dann in den Jahren 1675 bis 1703 die jetzige massive Kirche erbaut nach einem Risse, den ihr erster Mann, von Ghieze, in Nachahmung einer von ihm in Ravenna in reinstem byzantinischem Stil erbauten Kirche angefertigt hatte. Der Bau der Kirche erforderte den langen Zeitraum von 28 Jahren, weil die Zufuhr der Baustoffe und sonstigen Erfordernisse in der sumpfigen Waldgegend nur bei hartem Frost möglich war. Die Baukosten sollen 30 000 Taler betragen haben, eine für damalige Zeiten außerordentlich hohe Summe.

Gelegentlich des Ausbaues der Deiche wurden einige Einbuchtungen, welche bei Schließung früherer Dammbrüche entstanden waren, so bei Station 33,4 und 35,5, erheblich abgeflacht, um eine glattere Abführung der Eisschollen zu erzielen. Auch die scharf vorspringende Deichecke an der Jedwillusbucht bei Station 32,8 wurde zurückverlegt, weil sie häufig auf die Eisabführung ungünstig einwirkte. Die hier bestehenden Mißstände rührten teils noch

Deich-  
verlegung an  
der Jedwillus-  
bucht.

aus der Zeit der Grabung der neuen Gilge von Sköpen nach Lappienen (1616) her — die neue Gilge hörte hier auf und schloß sich in der scharfen Stromkrümmung dem alten Flußlauf wieder an —, teils waren sie auf Maßnahmen der Wasserbauverwaltung zurückzuführen, welche durch Anlage von langen Bühnen am rechten konkaven Ufer den Fluß in seiner Breite zu sehr eingeschränkt hatte. Bei Mittelwasser betrug die Breite in der Bucht nur 60 Meter, weiter oberhalb aber mehr als 90 Meter und diese unregelmäßige Gestaltung des Flußbettes veranlaßte in der Regel, namentlich wenn das Eis bei kleinen Wasserständen in Bewegung kam, eine Eisversetzung. Zur Verminderung der Hochwasser- und Eisgefahren erweiterte die Wasserbauverwaltung das Strombett an der linken Seite und füllte mit den hierbei gewonnenen Bodenmassen die Bühnenzwischenräume in der rechtsseitigen Bucht und links einen tiefen binnendeichs gelegenen Kolk aus, während das Deichamt die Deichdecke zurückverlegte und der Wasserbauverwaltung den zu ihren Maßnahmen erforderlichen Grund und Boden frei zur Verfügung stellte. Dazu war eine erhebliche Aufwendung notwendig, weil ein massives Insthaus gegen eine Entschädigung von 6000 Mark beseitigt werden mußte. An der bisherigen Verpflichtung des Staates zur Unterhaltung der linksseitigen Uferdeckwerke neben der Jedwillusbucht wurde durch die Erweiterung des Strombettes nichts geändert (Vertrag vom  $\frac{17. \text{ Juli}}{1. \text{ August}}$  1906).

Um diese Zeit wurde seitens der Wasserbauverwaltung sehr darauf hingewirkt, die Eisgänge möglichst gefahrlos zu gestalten, zunächst durch Beseitigung zu enger Stellen im Strome, an welchen sich

das Eis häufig festsetzte. Für die Gilge war es nun von großer Bedeutung, wenn an der Abzweigung möglichst wenig Eis in sie hineingelangte. Im Rußstrom unterhalb der Gilgeabzweigung befand sich bei Baltruschkehmen eine sehr enge Stelle, an welcher sich oft schon bei Beginn des Eisgangs die Eismassen festsetzten, so daß der Strom versperrt und das nachkommende Eis in die Gilge hineingedrängt wurde. Die Zurückverlegung des linksseitigen dem Stromdeichverbande des Memeldeltas gehörenden Deiches und die Abgrabung und Regulierung des Vorlandes daselbst erforderten einen Kostenaufwand von 83 500 Mark; an diesen Arbeiten hatten neben der Wasserbauverwaltung und der landwirtschaftlichen Verwaltung die beteiligten beiden Deichverbände lebhaftes Interesse und es wurde daher die Ausführung dieser Arbeiten an die Bedingung geknüpft, daß die Deichverbände  $\frac{1}{3}$  dieser Kosten, also rund 27 850 Mark, aufbringen sollten; der Stromdeichverband des Memeldeltas sollte 24 750 und der Vinkuhnen-Seckenburger Deichverband 3100 Mark hiervon übernehmen. Nach längeren Verhandlungen erklärte sich der Vinkuhnen-Seckenburger Verband bereit, einen Beitrag von 3300 Mark zu leisten, während der Stromdeichverband den Rest zu bewilligen und den Bau auf eigene Gefahr auszuführen beschloß. Die Arbeiten sind im Jahre 1908 im wesentlichen beendet worden.

Auch an anderen Stellen des Rußstromes war die Wasserbauverwaltung bemüht, vorhandene Engstellen zu beseitigen und ein regelmäßiges Strombett herzustellen, um dadurch einen ungehinderten Abgang des Eises zu bewirken; aber durch derartige Maßnahmen allein war es doch nicht möglich, das Ziel zu erreichen, falls man nicht ganz außerordent-

Engstelle bei  
Baltrusch-  
kehmen.

Eisbrech-  
arbeiten.

liche Aufwendungen für eine gänzliche Umgestaltung der Deichanlagen und Borländer am Ruß- und Gilgestrom machen wollte. Für eine Verlegung und Aenderung der eben erst mit großen Kosten umgebauten Deiche wären aber die Deichverbände schwerlich zu haben gewesen. Zum größeren Schutz der Niederung entschloß sich die Wasserbauverwaltung 1906 einen Versuch mit künstlichem Eis- ausbruch in dem unteren Teil des Rußstromes zu machen und forderte die Deichverbände auf, zu den Kosten dieser Eisbrecharbeiten angemessene Beiträge zu leisten. Der Linkuhnen- Seckenburger Deichverband bewilligte 1907 einen Beitrag von 1000 Mark und 1908 einen solchen von 500 Mark; er war aber im allgemeinen nicht geneigt, sich mit weiteren Beiträgen zu beteiligen; zwar traten einige wenige Mitglieder des Deichamts lebhaft dafür ein mit der Begründung, daß durch rechtzeitiges Beseitigen der Eisdecke im Rußstrom das den Memelstrom herabkommende Eis mehr als bisher von der Gilge abgehalten werden würde; die Mehrzahl der Mitglieder war aber von der Notwendigkeit und Nützlichkeit derartiger Arbeiten, soweit die Interessen ihres Verbandes in Betracht kamen, nicht zu überzeugen. Im Deichamt herrschte vielmehr die Ansicht vor, daß die Eisbrecharbeiten nur dann vielleicht von Vorteil für die Gilgedeiche sein könnten, wenn es möglich wäre, in jedem Frühjahr vor Beginn des Eisganges die Eisdecke des Rußstromes bis zur Abzweigung der Gilge aufzubrechen; das würde aber fast niemals gelingen, da mit diesen Arbeiten wegen der Eisverhältnisse des Kurischen Haffs nicht früh genug begonnen werden könne; zu einer Beseitigung der Eisstopfungen in den oberen Teilen des Rußstromes käme man, wenn

überhaupt, meistens immer erst zu einer Zeit, wo diese Eisversetzungen im Begriff wären, sich unter der Einwirkung wärmerer Witterung oder zunehmenden Wasserdrucks von selbst zu lösen. Aber auch wenn das Eis im Rußstrom, ohne sich zu versetzen, glatt abfließen könne, so meinte man, würde die Gilge immer noch nicht mit Sicherheit von Eismassen entlastet werden, da nach den Erfahrungen früherer Jahre der Zufluß des Eises nach der Gilge hauptsächlich von der Windrichtung abhängig sei, welche durch keine Maßregel günstig beeinflusst werden könnte. Der Deich am südlichen Ufer der Gilge hatte, auch ohne daß er normalisiert war, seit 60 Jahren dem Druck des Eises und der Einwirkung sehr hoher Wasserstände standgehalten und die älteren Mitglieder des Deichamts waren der Meinung, daß dies nicht etwa einem glücklichen Zufall zu danken, sondern vornehmlich der günstigen geographischen Lage ihres Deiches zuzuschreiben sei; sie hatten nämlich bei manchem Hochwasser die Beobachtung gemacht, daß die vorwiegend nach Norden gerichtete Außenböschung des Linkuhnen-Seckenburger Gilgedeiches im April von den schräg auffallenden Strahlen der Sonne nur wenig erwärmt wurde und deshalb häufig noch eingefroren und fest war, während die nach Süden geneigte Böschung des Deiches am gegenüberliegenden Ufer ihre Festigkeit bereits vollständig verloren hatte; besonders wenn nach lang anhaltendem Frost plötzlich bei vorgerückter Jahreszeit Tauwetter eingetreten war und die gefährlichen Hochwasser sich gebildet hatten, war nach ihren Erfahrungen die Außenböschung ihres Deiches stets noch fest eingefroren und widerstandsfähig gewesen. Da in den letzten Jahren überdies der Gilgedeich erhöht, verstärkt, mit 6 Meter

breiter Binnenberme (Nebenweg) versehen und seine Innen- und Außenböschung flacher gemacht worden war, so hielt die Mehrzahl der Repräsentanten jetzt einen weitergehenden Schutz nicht mehr für unbedingt notwendig und unter diesen Umständen hat das Deichamt nur mit Widerstreben und nur mit geringer Mehrheit zu ferneren Beiträgen für Eisbrecharbeiten sich bereitfinden lassen; es sind aber für die Jahre 1910 bis einschließlich 1913 noch Beiträge von je 500 Mark bewilligt worden.

Beendigung  
der Normali-  
sierung.  
1911.

Inzwischen hatten die Arbeiten zum Ausbau der Deiche und zur Anlegung von Nebenwegen ihren Fortgang genommen und die Normalisierung gelangte, soweit es sich um Außenarbeiten handelte, im Jahre 1911 zum Abschluß; die Regelung des Grunderwerbs hat sich noch mehrere Jahre hingezögert.

Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten erfolgte durch Unternehmer. Es wurde ausgebaut:

1903	die	Strecke	von	Station	7,2	bis	11,2
1904	"	"	"	"	11,2	"	15,6
1905/6	"	"	"	"	15,6	"	21,5
1906	"	"	"	"	21,5	"	27,6
1907/8	"	"	"	"	27,6	"	33,5
1910/11	"	"	"	"	33,5	"	39,2

mit einem Kostenaufwande von insgesamt 840 000 Mark, von denen 580 000 Mark auf den eigentlichen Deich, 195 000 Mark auf die Nebenwege und 65 000 Mark auf anderweitige Anlagen entfallen. Es sind:

Bei der Nor-  
malisierung  
geleistete  
Arbeiten.

98 000 Kubikmeter Boden vom alten Deich abgegraben, um ihm eine zweckmäßigere Gestalt zu geben;

533 000 Kubikmeter Boden aus den Vorländern und aus dem Binnenlande teils aus mehr als 1 Ki-

lometer Entfernung zur Verstärkung des Deiches, zur Schüttung des Nebenweges und zur Ausfüllung von tiefen Stellen im Binnenlande angefahren;

131 000 Quadratmeter Böschungs- und Kronenflächen mit Rasen eingedeckt;

359 000 Quadratmeter mit Mutterboden bekleidet und mit Grassamen eingesät;

260 000 Quadratmeter Grund und Boden zur Verbreiterung der Deichanlage erworben und

213 000 Kubikmeter Boden zur Schüttung angekauft worden; außerdem war es notwendig, eine sehr große Anzahl Kopfweidenbäume, die den Dammsfuß binnenvärts dicht besäumten, gegen Entschädigung zu beseitigen.

Obgleich der Ankauf der zur Verbreiterung des Deiches und Anordnung des Nebenweges erforderlichen Grundflächen zuweilen recht schwierig war und stellenweise auf hartnäckigen Widerstand stieß, war es doch mit wenigen Ausnahmen möglich, die Verhandlungen mit etwa 180 Besitzern auf gütlichem Wege zum Abschluß zu bringen. Gegen die festgesetzte Vergütung ist in keinem einzigen Falle der nach dem Statut zulässige Rechtsweg beschritten und nur in ganz vereinzelt Fällen die Beschwerde an den Herrn Regierungs-Präsidenten eingelegt worden. Die Gewinnung der nötigen Schüttungserde erfolgte auf der Strecke von Splitter bis Sköppen aus den eigenen außendeichs gelegenen Ländereien des Verbandes, welche bei dieser Gelegenheit zugleich einer Einebnung unterworfen wurden; weiter nach Lappienen zu mußte aber in größerer oder geringerer Entfernung vom Deich aus geeigneten Ländereien gegen Entschädigung Erde entnommen und oft auf recht weite Strecken gefördert

Grunderwerb.

werden. Neben Station 23,8 konnte ein aus guter Erde bestehendes 6,7 Hektar großes Stück Land für 11 000 Mark angekauft und nach Entnahme von 40 000 Kubikmeter Schüttungserde für 4000 Mark wieder veräußert werden; der Rest des Kaufgeldes in Höhe von 2000 Mark ist einstweilen als 4 proz. Hypothek auf dem Grundstück stehen geblieben.

Aufbringung  
der Geldmittel  
für die Nor-  
malisierung.

Die Aufbringung der zur Verbesserung der Deichanlagen erforderlichen großen Geldmittel würde dem Deichverbande allein nur möglich gewesen sein durch Aufnahme einer Anleihe oder durch Verteilung der Arbeiten auf eine sehr lange Reihe von Jahren. Durch eine allmählich zu tilgende Anleihe des gesamten Baukapitals hätte sich der Verband aber in eine große Schuldenlast gestürzt, zu deren Tilgung und Verzinsung 30 bis 40 Jahre hindurch erhöhte Deichbeiträge hätten gezahlt werden müssen und durch einen langsamen Fortschritt der Arbeiten wäre neben der Notwendigkeit zur Erhebung erhöhter Beiträge die Sicherung der Niederung zu spät erreicht worden. Eine Eingabe an das Abgeordnetenhaus legte diese Verhältnisse dar und daraufhin stellte der Herr Minister der Landwirtschaft, Domänen und Forsten eine Staatsbeihilfe in Aussicht, wenn die Provinz Ostpreußen und die beteiligten Kreise Niederung und Tilsit-Land sich ebenfalls zu einem angemessenen Beitrage verpflichten würden. Mit Rücksicht darauf, daß ein großer Teil der zur Verbesserung der Deichanlagen erforderlichen Mittel für Begebauzwecke, deren Förderung der Provinz und den Kreisen obliegt, verwendet werden sollte, bewilligte der Provinzialauschuß aus den Mitteln des neuen Dotationsgesetzes eine Beihilfe von 30 000 Mark und die beiden Kreise Tilsit-Land und Niederung stellten zusam-

men eine Beihilfe von 20 000 Mark zur Verfügung. Als nunmehr auch noch der Staat eine Summe von 173 000 Mark hergab, waren vom Deichverbände nicht mehr als 617 000 Mark aus eigenen Mitteln zu leisten. Durch sparsame Verwendung der laufenden Einnahmen und Beschränkung der sonstigen Ausgaben gelang es dem Verbände, aus den gewöhnlichen Einkünften im Laufe der Jahre 108 500 Mark zu erübrigen, so daß nur noch der Rest von 508 500 Mark durch eine Anleihe aus der Provinzial-Hilfskasse zu Königsberg zu decken war. Die folgende Zusammenstellung gibt eine Uebersicht über die einzelnen Anleihen und ihre Tilgung:

Anleihen.

Die Anleihe ist aufgenommen im Jahre	Höhe der Anleihe M.	An Zinsen und für Tilgung sind jährlich zu zahlen M.	Die Anleihe ist getilgt
1895	30 000	1 350,—	1. Dezember 1940
1896	13 500	607,60	1. Juni 1941
1898	50 000	2 250,—	1. Juni 1943
1904	45 000	2 520,—	1. Dezember 1934
1905	60 000	3 360,—	1. Dezember 1933
1906	90 000	5 040,—	1. Juni 1936
1907	100 000	5 600,—	1. Juni 1937
1909	120 000	7 320,—	1. Dezember 1939
	508 500	28 047,50	

Sämtliche Anleihen sind mit  $3\frac{1}{2}$  v. H. zu verzinsen. Die ersten drei Anleihen im Betrage von 93 500 Mark sind mit 1 v. H. in 45 Jahren getilgt, während die letzten fünf Anleihen im Betrage von 415 000 Mark mit 2 v. H. bereits in 30 Jahren getilgt werden. Neben Verzinsung und Tilgung sind für die letzten 415 000 Mark jährlich noch 0,1 v. H. allgemeine Verwaltungskosten zu zahlen. Da im Jahre 1912 aus den Ländereien des Verbandes ganz

erheblich höhere Pachteinahmen, als in den früheren Jahren, erzielt wurden, so war es möglich, die Anleihe von 13 500 Mark aus dem Jahre 1896 zurückzuerstatten, die Schuldenlast des Verbandes beträgt daher gegenwärtig 495 000 Mark, für welche jährlich 27 440 Mark an Zinsen usw. zu zahlen sind.

Verwaltung  
der Verbands-  
angelegen-  
heiten.

Die Geschäfte des Deichverbandes sind geregelt durch das Statut vom 10. August 1888 nebst den dazu gehörenden allgemeinen Bestimmungen für künftig zu erlassende Deichstatute vom 14. November 1853. Der Sitz des Verbandes ist in Tilsit. An der Spitze der Deichverwaltung steht der Deichhauptmann, welcher den Deichverband nach außen vertritt und den Vorsitz im Deichamt führt; er wird auf je sechs Jahre vom Deichamt gewählt. Hat der Deichhauptmann die Prüfung als Regierungsbaumeister abgelegt, so leitet er als Deichinspektor zugleich die technische Verwaltung des Verbandes. Ueber alle Angelegenheiten des Verbandes hat das Deichamt zu beschließen und hält zu dem Zweck nach Bedarf in der Regel in Neukirch Sitzungen ab. Das Deichamt setzt sich zusammen aus dem Deichhauptmann und sechs Repräsentanten der Deichgenossen, welche auf sechs Jahre durch Wahlmänner gewählt werden dergestalt, daß alle drei Jahre drei von ihnen ausscheiden.

Damm-  
geschworene.

Der Deich ist in sechs Aufsichtsbezirke (Beritte) geteilt und zwar erstreckt sich bei einer Stationslänge von 1000 Metern

Beritt I	von Station	0 bis	Station	5,8
" II	" "	5,8	" "	12,5
" III	" "	12,5	" "	19,0
" IV	" "	19,0	" "	25,5
" V	" "	25,5	" "	32,0
" VI	" "	32,0	" "	39,024

Jedem Veritt ist ein auf sechs Jahre gewählter Dammgeschworener zugeteilt, welcher eine Mitaufsicht über den Zustand der Deichanlagen führt und dem Deichhauptmann von allen wichtigen Vorkommnissen namentlich während des Hochwasser- und Eiswachtienstes Meldung zu erstatten hat. Für die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Uferschutzwerke an der Memel und Gilge, soweit sie dem Schutze der Deichanlagen dienen, wird ein Bühnenmeister beschäftigt, welchem ein Wohnprahm für die Unterbringung von 10 bis 12 Arbeitern, mehrere Erdkähne, Handkähne und das sonst noch erforderliche Gerät zur Ausführung von Wasserbauten zur Verfügung stehen.

Bühnen-  
meister.

Die Kasse des Deichverbandes befindet sich in Neufirch und wird durch einen Deichrentmeister verwaltet, welcher zugleich die Kassengeschäfte des Einfuhnen-Seckenburger Entwässerungs-Verbandes mit erledigt. Am Schluß eines jeden Vierteljahrs wird eine regelmäßige und im Jahre einmal eine außergewöhnliche Prüfung des Kassenbestandes durch den Deichhauptmann und einen dazu erwählten Deichrepräsentanten vorgenommen. Hin und wieder läßt auch die Aufsichtsbehörde durch einen Beauftragten unvermutet den Bestand der Kasse und die Geschäftsführung des Rendanten prüfen.

Deichkasse

Die Einnahmen des Verbandes setzen sich hauptsächlich zusammen aus den Beiträgen der Deichgenossen und den Erträgen von den Borländern, welche nach Erlaß der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung im Jahre 1806 dem Einfuhnen-Seckenburger Deichverbände zuerteilt wurden. Die Borländer (Werder) bestehen vorwiegend aus Wiesenland und werden größtenteils alljährlich in vielen kleinen Stücken öffentlich meistbietend durch eine aus

Einnahmen  
des  
Verbandes.

den Deichrepräsentanten gewählte Kommission verpachtet. Die ungefähre Größe der einzelnen Werder und die nach dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre erzielten jährlichen Pachterträge ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

Vorland b. Blauschwarren . . . . .	0,63 ha groß,	70 M. Pacht,
Splitterer Werder . . . . .	4,10 " "	590 " "
Dwischacker Werder . . . . .	16,16 " "	2840 " "
Kallwener Werder . . . . .	46,83 " "	8920 " "
Jägerischer Werder . . . . .	44,80 " "	7720 " "
Kampinnischer Werder . . . . .	11,54 " "	850 " "
Mozwether Werder . . . . .	11,20 " "	610 " "
Jedwilleiter Werder . . . . .	6,03 " "	270 " "
Bogdahner Werder . . . . .	12,66 " "	720 " "
Sköpener Werder . . . . .	6,62 " "	560 " "

zusammen 160,57 ha groß, 23150 M. Pacht.

Auch die Böschungen der Deiche werden in einzelnen Losen von 100 Meter Länge alljährlich öffentlich meistbietend verpachtet und werfen recht gute Erträge ab. Nach dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre haben die Deichböschungen alljährlich folgende Pachterträge geliefert im

I. Beritt . . . . .	700 M.
II. " . . . . .	740 "
III. " . . . . .	500 "
IV. " . . . . .	360 "
V. " . . . . .	260 "
VI. " . . . . .	260 "

zusammen 2820 M.

Da die Deichböschungen im V. und VI. Beritt erst in den letzten Jahren ausgebaut und deshalb noch nicht genügend begrünt sind, so werden die Pachterträge hier mit der Zeit jedenfalls noch größer werden.

Die sichersten Einnahmen erzielt der Verband aus den Beiträgen seiner Mitglieder. Die Verpflichtung zur Zahlung der Deichkassenbeiträge ruht gleich der sonstigen Deichpflicht als Reallast unablässig auf den Grundstücken; sie ist den öffentlichen Lasten gleich zu achten und hat in Kollisionsfällen vor ihnen den Vorzug. Die Verteilung der Deichlasten unter die Deichgenossen erfolgt ausschließlich nach dem bei der Veranlagung zur Grundsteuer ermittelten Reinertragswerte auf Grund der geprüften Dammrolle vom 1. März 1884 mit der Maßgabe, daß bei den zum Linkuhnen - Sedenburger Entwässerungsverbande beitragspflichtigen Deichgenossen nur  $\frac{3}{4}$  des Grundsteuer - Reinertrages der Veranlagung zu Grunde gelegt werden. Die Deichkassenbeiträge scheiden sich in gewöhnliche, welche dem regelmäßigen, jährlichen Bedürfnis des Verbandes entsprechen, und in außergewöhnliche, welche durch besondere Beschädigungen des Deiches, durch Deichbrüche und dergl. veranlaßt werden. Damit nach ungewöhnlichen Ereignissen nicht gleich außerordentliche Beiträge erhoben zu werden brauchen, ist im Laufe der Zeiten eine Summe von 50 000 Mark angesammelt worden, welche in 4 prozentigen Pfandbriefen der Ostpreussischen Landschaft sicher angelegt und welche in erster Linie zur Herstellung der durch Eisgang und Hochwasser zerstörten Deiche zu verwenden ist, soweit die Herstellungskosten aus den gewöhnlichen Einnahmen nicht bestritten werden können. Mit Rücksicht auf die sonstigen Einnahmen des Verbandes beträgt der gewöhnliche Bedarf an Deichkassenbeiträgen etwa 40 000 Mark jährlich. Seit 1892 sind in jedem Jahre 40 000 Mark Beiträge erhoben worden mit Ausschluß des Jahres 1901, in welchem wegen des Ruhens der Bauarbeiten nur

Mitglieder-  
Beiträge.

20 000 Mark zur Erhebung gelangten. In den Jahren 1888 und 1890 wurden je 65 600 Mark Beiträge erhoben. Der Bedarf unterliegt daher zuweilen großen Schwankungen und es kann auch vorkommen, daß dieser Bedarf auf 10 000 Mark sich ermäßigt. Damit die Benutzung der Dammrolle sich möglichst vielseitig gestaltet, ist der Beitrag jedes einzelnen Grundstücks so bemessen, daß sämtliche Beiträge zusammen etwa 10 000 Mark ergeben, so daß bei einem Bedarf von 40 000 Mark das vierfache des in der Dammrolle ausgeworfenen Beitrages zu erheben ist; bei einem Bedarf von 50 000 Mark würde das fünffache usw. zu erheben sein. Bei einem Beitragsfoll von 10 000 Mark beträgt der jährliche Beitrag 7 Pfennige für 1 Taler Grundsteuerreinertrag. Nach diesen Grundsätzen ist der Beitrag jedes einzelnen Grundstücks in der Dammrolle festgesetzt und hier- nach werden die Deichbeiträge der einzelnen Besitzer erhoben. Nach dem Statut sind die Deichgenossen bei Vermeidung von Zwangsmaßregeln gehalten, die festgesetzten Deichkassenbeiträge in halbjährlichen Terminen an die Deichkasse abzuführen. Zur Vereinfachung dieses umständlichen Verfahrens sind die Beiträge bislang von den Gemeinde- und Gutsvorstehern gesammelt an die Deichkasse gesandt und zwar an denselben Terminen (1. Februar und 1. September), an welchen auch die sonstigen Abgaben fällig sind. Vier Wochen nach Ablauf eines Termins reicht die Deichkasse an den Deichhauptmann eine Nachweisung derjenigen Gemeinden ein, welche noch nicht bezahlt haben; durch Mahnschreiben und Androhung von Zwangsmaßregeln gelingt es in der Regel, sämtliche Beiträge acht Wochen nach dem Fälligkeitstermin beizutreiben. Die gewöhnlichen jährlichen Einnahmen des Verbandes, auf welche in

nächster Zeit wohl mit Sicherheit gerechnet werden kann, sind bei Erhebung des vierfachen Beitragsolls wie folgt zu veranschlagen:

1. Gewöhnliche Deichfassenbeiträge	40 500 M.
2. Pacht aus den Borländern . . .	24 000 „
3. Pacht aus den Deichböschungen	3 000 „
4. Zinsen von 50 000 Mark Pfand- briefen . . . . .	2000 „
5. Verkauf von Kluben, Sand und dergl., Polizeistrafen, Be- nutzungsgebühren, insgemein	500 „
Zusammen	70 000 M.

Die gewöhnlichen Ausgaben des Verbandes be-  
stehen hauptsächlich in der Verzinsung und Tilgung  
der Anleihen, sowie in der Unterhaltung der Ufer-  
deckwerke, der Deiche und der Nebenwege; ferner in  
der Deichverteidigung bei Hochwasser und Eisgang.  
Für alle Fälle werden zum Schutze der Deichanlagen  
Faschinen, Pfähle und Dung bereit gehalten und  
alsbald nach Eröffnung des Hochwasser- und Eis-  
wachtdienstes an die vorher bezeichneten Stellen ge-  
fahren, wo sie so lange liegen bleiben, bis jede Ge-  
fahr vorüber ist. Die Vorhaltung dieser Deichschutz-  
materialien ist bislang in der Regel auf fünf Jahre  
an eine größere Anzahl möglichst nahe am Deich  
wohnender Besitzer öffentlich mindestfordernd ver-  
geben worden. Für 100 Meter besonders gefährdete  
Deichstrecke werden an Schutzmaterialien etwa 1 Ku-  
bikmeter Dünger, 30 Stück 3,5 Meter lange, 0,30  
Meter starke und sechsmal gebundene Faschinen und  
90 bis 100 Stück 1,0 Meter lange, 6 Zentimeter starke  
Pfähle für erforderlich gehalten; für die Vorhaltung,  
An- und Abfuhr dieser Stoffe werden je nach der  
Entfernung 15 bis 27 Mark jährlich bezahlt. Die ge-

Ausgaben des  
Verbandes.

wöhnlichen jährlichen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

1. Besoldung der Beamten, Stellvertretungskosten und Tagegelder der Deichrepräsentanten . . . . .	9 000 M.
2. Abgaben für die Liegenschaften des Verbandes . . . . .	2 000 „
3. Unterhaltung der Uferschutzwerke und der Vorländer . . . . .	12 000 „
4. Unterhaltung der Krone, der Böschungen, der Rampen und Nebenwege am Deiche . . . . .	8 000 „
5. Verteidigung der Deiche, Wächterlöhne und Eisbrecharbeiten . . . . .	8 000 „
6. Verzinsung und Tilgung der Schulden . . . . .	28 000 „
7. Unvorhergesehenes . . . . .	3 000 „
Zusammen	70 000 M.

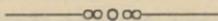
Die Ausgaben können demnach durch die Einnahmen bei Erhebung eines vierfachen Beitragsolls gedeckt werden.

Deichpolizei.

Die Notwendigkeit einer sorgfältigen Unterhaltung der Deichanlagen war schon frühzeitig erkannt worden und es hat auch nicht an Strafbestimmungen gefehlt für diejenigen, welche ihren Pflichten zur Unterhaltung nicht nachkamen oder sonstwie gegen die Sicherheit der Deichanlagen sich vergingen. In der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung von 1806 waren für Uebertretungen und dergl. 42 mehr oder minder harte Strafbestimmungen festgesetzt. Es konnten Geldstrafen bis zu 50 Reichstaler, aber auch Gefängnis-, Zuchthaus- und Festungs-Strafen und selbst körperliche Züchtigungen verhängt werden. Wer beispielsweise einen Rapportzettel, mit welchem

er abgeschickt war, aus Nachlässigkeit nicht gehörig schnell beförderte, wurde mit körperlicher Züchtigung von 12 bis 60 Peitschenhieben (letztere an 3 Tagen) oder Gefängnisstrafe von 12 Stunden bis 8 Tagen belegt. Wer aber einen solchen Zettel absichtlich zurückhielt, sollte mit spanischer Mantel- oder schwerer Gefängnisstrafe belegt werden. Strafen bis zu höchstens fünf Taler Geldbuße, acht Tagen Gefängnis oder Strafarbeit oder körperliche Züchtigungen bis zu höchstens 10 Peitschenhieben oder Rutenschlägen konnten von den Gutsherrschaften und Domänenbeamten unter Zuziehung der Schulzen, Damm- und Dorfsgezworenen durch eine „Resolution“ gegen jeden Uebertreter festgesetzt werden, dem dagegen die Berufung an die Kriegs- und Domänen-Kammer offen stand. Von allen Geldstrafen unter 20 Taler erhielt der Angeber, wer er auch war, jedesmal die Hälfte; bei höheren Strafen aber immer nur 10 Taler. Wenn diese Strafen auch nicht mehr so hart waren, wie zur Ordenszeit, wo beispielsweise jedem Schiffsknecht, der das vom Eise bedrängte Schiff vor einer bestimmten Frist verließ, ein Ohr abgeschnitten wurde, so war es doch hohe Zeit, daß die Strafbestimmungen der Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung durch das neue Statut vom 10. August 1888 ausdrücklich aufgehoben wurden. In dem neuen Statut waren für gar nicht oder unvollständig gelieferte Materialien und nicht geleistete Fuhren oder nicht gestellte reitende Boten Geldstrafen bis 15 Mark ausdrücklich festgesetzt. Für die Nutzungen im Binnenlande und im Vorlande galten nur bestimmte Beschränkungen, gegen welche oft gefehlt wurde, für welche aber bestimmte Strafen nicht vorgesehen waren. Im § 34 hieß es nur ganz allgemein, daß der Deichhauptmann befugt sei, we-

gen der deichpolizeilichen Uebertretungen die Strafe bis zu 15 Mark Geldbuße oder drei Tagen Haft vorläufig festzusetzen nach dem Gesetz betreffend den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen vom 23. April 1883. Verschiedene Personen, welche von dem Deichhauptmann wegen Zuwiderhandelns gegen die Nutzungsbeschränkungen im Binnenlande und Vorlande mit Polizeistrafen belegt wurden, trugen auf gerichtliche Entscheidung an und wurden von den Schöffengerichten mit der Begründung freigesprochen, daß in dem Statut von 1888 eine bestimmte Strafe für die begangene Uebertretung sich nicht finde und auch sonst eine Polizeiverordnung in dem gedachten Sinne nicht erlassen oder gehörig bekannt gemacht worden sei. Dies gab Veranlassung zum Erlaß der Polizei-Verordnung vom 16. Oktober 1905 zum Schutz der Deichanlagen des Dinkuhnen-Seckenburger Deichverbandes, welche im wesentlichen die Bestimmungen des neuen Statuts enthält und welche sich bis jetzt bewährt hat.



Bei der Bearbeitung der vorliegenden Darstellung sind neben den persönlichen Erfahrungen des Verfassers und den Akten des Verbandes folgende Werke benutzt worden:

Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte.

Voigt, Geschichte Preußens von den ältesten Zeiten bis zum Untergange der Herrschaft des deutschen Ordens.

Erleuterters Preußen IV.

Preußische Provinzialblätter VI und VII.

Beiträge zur Kunde Preußens IV.

Schickert, Wasserwege und Deichwesen in der Memelniederung, ein umfassendes Quellenwerk, welches für ein eingehendes Studium aufs wärmste empfohlen werden kann.





Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000294556