

Marienburg, den 20. Dezember 1906.

Denkschrift

über die

Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Nogat,

eines wichtigen Bindegliedes im Netze der
deutschen Binnenwasserstraßen.

Verfasser: Bürgermeister Gause in Elbing.

Euere Excellenz!

Die große wasserwirtschaftliche Vorlage ist angenommen und damit einem Kulturwerke ersten Ranges die sichere Grundlage gegeben. Freilich die Segnungen der neuen Wasserstraßen werden hauptsächlich den Anwohnern der von ihnen durchzogenen Gebiete, vornehmlich dem Westen des Königreiches zuteil werden, der Osten wird davon nur einen mittelbaren Vorteil genießen. Dennoch wollen wir neidlos das große Werk entstehen und vollenden sehen, und die westlichen Gebiete des Staates zu dem Erreichten beglückwünschen. Verhehlen können wir allerdings nicht, daß nach unserer Meinung auch den östlichen Gebietsteilen eine Förderung der Ausgestaltung ihres Wasserstraßennetzes dringend not tut. Besonders wäre zu wünschen, daß von den dort vorhandenen Wasserstraßen nicht — wie dies leider der Fall ist — eine seit fast einem halben Jahrhundert allmählich dem gänzlichen Untergange anheimfällt. Und dies, obwohl sie im Gegensatz zu den ja erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit notwendig gewordenen, für den Westen projektierten Wasserstraßen Jahrhunderte lange bereits einer der wichtigsten Handels- und Verbindungswege gewesen ist. Sie wäre es auch noch, hätte man ihr diejenige Fürsorge zugewendet, deren sie sich in der Vergangenheit seitens der Regierungen zu erfreuen hatte, und auf die sie entsprechend ihrer Bedeutung nicht nur für die von ihr durchzogenen Gebiete, sondern für den gesamten Osten als ein unentbehrliches Bindeglied seiner Wasserstraßen auch heute noch einen wohlbegründeten Anspruch hat.

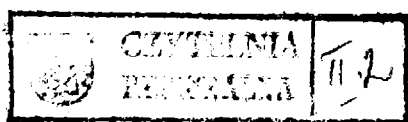
An den

Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten

in

Berlin.

Wir meinen die Nogat, die ehemals Jahrhunderte lang, als ein der Weichsel mindestens ebenbürtiger Strom, dann als Kanal den hochentwickeltesten Handelsbeziehungen zwischen den Städten Königsberg, Pillau, Braunsberg, Elbing, Marienburg, Marienwerder, Mewe, Graudenz, Culm, Thorn, usw. und den ihnen benachbarten Landgebieten sowie den Städten und ausgedehnten Landbezirken im Weichselgebiete des heutigen Russisch-Polen diente und die heute, obwohl sie für diese Städte und die zwischen ihnen gelegenen ländlichen Gebietsteile eine noch höhere Bedeutung haben würde, wie ehemals, und obwohl sie außerdem auch heute ein wichtiges Bindeglied der Wasserstraßen des Ostens sein könnte, infolge ihres vernachlässigten Zustandes als Schifffahrtsstraße nicht einmal ernstlich mehr für Holztraften in Frage kommt.



34533

3080

656.62 = 30

Wie wir in Erfahrung gebracht haben, hat die Königliche Staatsregierung getreu ihrer Zusicherung, auch für die wirtschaftliche Hebung des Ostens mehr noch denn zuvor einzutreten, ihre Fürsorge nunmehr allerdings auch der Nogat zugewendet. Es sind drei Entwürfe für die Regulierung dieses Gewässers in Bearbeitung. Der **eine** sieht ihre völlige Koupierung **ohne** Kanalisierung und damit ihre endgültige Streichung aus der Zahl der Wasserstraßen vor; die beiden anderen haben ihre **Wiederherstellung als Kanal** zum Ziele und zwar der eine die Wiederherstellung des Kanals in der **ursprünglichen** Ausdehnung der Wasserstraße **vom Haff bis zur Ausmündung der Nogat aus der Weichsel**, der **andere** indessen nur bis kurz hinter Marienburg, dort soll die Nogat „vermacht“ und jeder Verbindung zwischen ihr und der Weichsel somit für alle Zeit ein Ende gesetzt sein. Wie wir hören, soll leider diesem letzteren Entwürfe mehrfach das Wort geredet sein und deshalb ergreifen wir als die berufenen Vertreter jener Städte und Handelsvertretungen, deren Angehörige durch eine solche Koupierung der Nogat auf das Allerschwerste geschädigt werden würden, heute das Wort, um auf das Entschiedenste gegen die Ausführung dieses Projektes oder gar einer Koupierung **ohne** Kanalisierung **Widerspruch** zu erheben und Eure Excellenz inständigst und ehrerbietigst zu bitten,

das **zweite** Projekt zu verwirklichen, also die Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Hogat vom Gaff bis zur Weichsel und zwar mit aller nur möglicher Beschleunigung ins Werk zu setzen.

Wenn wir auch der Ansicht sind, daß eine Wiederausgestaltung der Hogat zur Schifffahrtsstraße insbesondere in ihrer bisherigen Länge von dem Wohlwollen der Königlichen Staatsregierung und der beiden Kammern des Landtages abhängig ist, so glauben wir doch den Umstand, daß wir auf die Wiederschiffbarmachung der ganzen Hogat unseres Dafürhaltens auch einen **begründeten Anspruch** haben, nicht verschweigen zu dürfen, weil bei seiner Begründung und Hervorhebung die Königliche Staatsregierung eher geneigt sein wird, den **weitergehenden Entwurf** dem Landtage vorzulegen und dessen Zustimmung — wie wir hoffen — leichter erreichen wird. Dieser unser Anspruch gründet sich auf den ehemaligen Jahrhunderte lang von Menschenhand nicht beeinflussten Zustand dieses Wasserlaufes, sodann auch die zu seinem Schutze und zu seinem Ausbau erlassenen Verordnungen und getroffenen baulichen Maßnahmen der Könige von Polen und später der preussischen Könige, sowie auf die anlässlich des Baues des Biedler Kanales, **seitens der Königlichen Staatsregierung** vornehmlich den Städten Elbing und Marienburg und ihren Handelsvertretungen **gemachten bündigen Zusicherungen über die Erhaltung der Hogat als Schifffahrtsweg**. Er gründet sich endlich auch auf die schon angedeutete, für die Handels- und Verkehrsbeziehungen weitester Kreise des Ostens durchaus vorhandene Notwendigkeit seiner endlichen Wiederherstellung.

Also — und dies möchten wir von vorne herein ausdrücklich betonen — **nicht um Erbauung eines neuen Kanales, sondern lediglich** um die **Wiederherstellung einer** Jahrhunderte alten **wichtigen Schifffahrtsstraße**, um die Wiederherbeiführung eines Zustandes handelt es sich, dessen wir uns vor 50 Jahren ungestört erfreuten und der erst seitdem entgegen unseren wirtschaftlichen Interessen und nicht im Einklange mit den Verheißungen der Königlichen Staatsregierung ein anderer geworden ist.

Wenn wir nun zwecks näherer Begründung dieser von uns vertretenen Auffassung jenen Gedanken weiter verfolgen, so führt dies notgedrungen zu einer Erörterung des früheren, des jetzigen und desjenigen Zustandes der Rogat, den wir von der Zukunft erhoffen, sowie zu einer Betrachtung der an diese Zustände sich knüpfenden wirtschaftlichen Folgen und, wenn wir demgemäß uns nunmehr zunächst einer Darstellung des Aussehens der Rogat in früheren Zeiten und des auf ihr sich damals vollziehenden Verkehrs zuwenden, so läßt sich eine — wenn auch kurz gefaßte — Aufzeichnung ihres Entwicklungsganges nicht vermeiden.

Ueber den **Urzustand** der Rogat gehen die Ansichten etwas auseinander.

Bindemann in Heft XII der Abhandlungen zur Landeskunde der Provinz Westpreußen hat nachzuweisen versucht, die Rogat sei ursprünglich ein vom Wasserlaufe der Weichsel getrenntes und mit ihm nur zu Hochwasserzeiten in vorübergehende Verbindung tretendes Gewässer gewesen, das in der Gegend von Garnsee entspringend, durch vielerlei Nebenflüsse, insbesondere die bei Marienwerder einmündende Liebe zu einem bedeutenden Strom erstarkt sei.

Löppen in Heft VIII ebendieser Abhandlungen hingegen legt unseres Erachtens überzeugend dar, die Rogat sei — etwa in der Gegend von Wolz — der Weichsel als ein Seitenarm entströmt, sei dann bis zum Weißen Berge mit ihr parallel geflossen und habe nach kurzer Wiedervereinigung beider Ströme, durch den Zufluß eines Teiles des Weichselwassers verstärkt, als östlicher Mündungsarm des großen Doppelstromes sich wieder von ihr getrennt.

Wir meinen übrigens, daß es durchaus dahingestellt bleiben kann, welche dieser Auffassungen die richtige ist. Das nämlich, worauf es uns ankommt, steht jedenfalls fest, daß die Rogat von der Zeit an, da sie — sei es durch Naturereignisse, sei es durch Menschenhand, vermutlich durch Beauftragte der Stadt Danzig — mit der Weichsel am Weißen Berge (dicht an der heutigen Montauer Spitze) etwa im Laufe des 14. Jahrhunderts in dauernde beide Gewässer zu einem einheitlichen Stromsystem verschmelzende Verbindung getreten ist, bis etwa zum Beginn des vorigen Jahrhunderts regelmäßig etwa **zwei Drittel** des gesamten Weichsel- und Rogatwassers ins Frische Haff geführt hat. Beweis hierfür liefern die etwa mit dem Zeitpunkte jener Verbindung beider Ströme beginnenden und bis ins 19. Jahrhundert sich erstreckenden dieserhalb hauptsächlich zwischen Danzig einer- und Marienburg, Elbing und Königsberg andererseits auftauchenden Streitigkeiten über die der Weichsel und die der Rogat zukommenden Wassermengen, die dieserhalb ergehenden Schiedssprüche der staatlichen Organe und die zu deren Verwirklichung errichteten, die Verteilung der Wassermenge in beide Stromläufe bezweckenden Wasserbauten. Diese, mit den geringen Geld- und technischen Mitteln der damaligen Zeit ins

Werk gesetzt, vermochten freilich immer nur für ganz kurze Weile den von der Natur nun einmal vorgezeichneten Lauf des Wassers in von ihm nicht erstrebte Bahnen zu lenken, worauf dann wieder die bei weitem größere Wassermasse durch die Nogat abzog. Der Weg durch die Nogat zum Haff war kürzer als der durch die Weichsel an Danzig vorüber zur See; Haff- und Seespiegel befanden sich in gleicher Höhenlage; das Nogatbett war schmaler und tiefer als das der Weichsel. Dies alles bewirkte ein stärkeres Gefälle und somit ein schnelleres Fließen der Nogat und mußte ein schärferes Ansaugen und den größeren Verbrauch der ungeteilten Wassermengen durch die Nogat bei ihrer Abzweigung zur Folge haben. Die Tendenz der Ströme zur Verlegung ihrer Mündung ostwärts mag dabei ebenfalls von Einfluß gewesen sein. Danzig fürchtete von diesem, allen Strombauten zum Troste durch die Jahrhunderte sich immer wiederholenden mangelhaften Abflusse des Wassers durch die Weichsel die Verflachung seines Hafens. Der Wojwod von Marienburg wollte den von der Natur nun einmal erstrebten und bei der Anlegung des Hochmeister Schlosses mit in Berechnung gezogenen starken Wasserlauf in der Nogat der Füllung der Schloßgräben wegen nicht missen; ebensowenig die Stadt Marienburg ihre Zufahrtsstraße zur See und zum Hinterlande. Elbing sah seine Verbindung mit den Weichselstädten bedroht, desgleichen Königsberg, dem außerdem bei vermindelter Wasserzufuhr durch die Nogat vor der Versandung des Pillauer Tiefes bangte. Die Weichselstädte wollten ebenfalls die für sie äußerst wertvolle Verbindung mit Marienburg, Elbing, Braunsberg, Pillau und Königsberg und deren Hinterland nicht missen. Die Streitigkeiten vornehmlich zwischen Danzig, Elbing und Marienburg nahmen deshalb Jahrhunderte lang kein Ende und ein gewisser Stillstand tritt erst ein, als König Wladislaus 1641 eine Kommission zur Untersuchung einsetzt und deren Schiedsspruch am 12. August 1642 bestätigt, laut welchem eine Teilung des gesamten Weichselwassers dergestalt stattfinden sollte, daß vermittels Abänderung der bestehenden und Errichtung neuer Wasserbauten ein Drittel der Nogat zugewiesen werden, zwei Drittel der Weichsel verbleiben sollten. Diese Anordnung, der damals höchsten Staatsgewalt, wird auch für die zukünftige Gestaltung der Nogat nicht außer Betracht gelassen werden dürfen und dies umsoweniger, als in der Folgezeit die Regierungen insbesondere die Regierung Friedrichs des Großen und seiner Nachfolger bis in das 19. Jahrhundert hinein, bei ihren auf die Regulierung der Nogat gerichteten Maßnahmen diese Rechtsgrundlage zu Ungunsten der Nogat niemals verlassen haben.

Die im Jahre 1642 zwecks dementsprechender Teilung der Wassermengen an der Montauer Spitze begonnenen und während mehrerer Jahre fortgesetzten umfangreichen Bauten waren jedoch nur von geringem Erfolge begleitet. Das Wasser ließ sich aus den oben geschilderten Gründen seinen Weg auf die Dauer

nicht vorschreiben.¹⁾ Bereits eine 1662 vorgenommene Untersuchung ergab, daß die Nogat noch immer bedeutend mehr als ein Drittel²⁾ des Weichselwassers erhielt und der im Anfange des 18. Jahrhunderts stattfindende Durchbruch des Weichselwassers durch den Montauer Werder nach der Nogat hin, bewirkte eine derartige andauernde Vermehrung der Wassermenge in dieser, daß 1719 der Intendant Braun in seinem Berichte an die Regierung in Königsberg feststellen mußte, es gehe vom Weichselwasser nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ durch die Weichsel³⁾, alles übrige laufe durch die Nogat. Auch die in den folgenden Jahrzehnten ausgeführten Regulierungsarbeiten an der Montauer Spitze vermochten hierin Wandel nicht zu schaffen. Das von dem Kriegs- und Domänenrat Lilienthal und dem Oberdeichinspektor v. Morstein 1772 verfaßte und Friedrich d. Gr. vorgelegte Promemoria stellt fest, daß die Nogat immer noch besser schiffbar sei, als die Weichsel⁴⁾, denn alle aus Polen kommenden Fahrzeuge könnten wohl die Nogat, aber nicht die Weichsel passieren. Der König, trotzdem besorgt um die Pillauer Hafenzölle und von dem Bestreben geleitet, Elbings Handel zu heben, befahl durch Kabinettsordre vom 21. April 1773, man solle bei allen Strombauten an der Montauer Spitze so verfahren, daß „der Strom successive immer mehr und mehr nach der Nogat gezwungen und geleitet werde.“⁵⁾ Dementsprechend sind dann diese Bauten ausgeführt worden.

Der Gang der Dinge war also der gewesen: Ursprünglich war der größte Teil des Weichselwassers durch die Nogat geströmt, König Wladislaus hatte 1641 der Nogat ein Drittel des gesamten Weichselwassers zugesprochen; trotz aller Strombauten war aber nach wie vor fast ununterbrochen eine bei weitem größere, sehr häufig die größte Wassermenge durch die Nogat geflossen. Friedrich der Große sanktionierte diesen Jahrhunderte alten natürlichen Zustand, indem er die Zuweisung des größeren Teiles des Weichselwassers nach der Nogat befahl und bewirken ließ.

Mangel an Geld ließen diese Arbeit aber nicht so gründlich und dauerhaft gestalten, wie es erwünscht war. Ein unterm 9. August 1786 abgefaßtes Reiseprotokoll des Konsistorialrates und Mitgliedes des Ober-Bau-Departements Silberschlag⁶⁾ stellt fest, daß die Wassermengen der Weichsel und der Nogat fast die gleichen seien, weil „die Geschwindigkeit der Nogat in jeder Sekunde 2'9“, die der Weichsel aber 3' betrug“. Drei Jahre später aber berichtet der Oberbaurat Schulz⁷⁾, der Zustand sei derartig, daß nach Ablauf weniger Jahre

1) Bindemann in Heft XII der Abhandlungen zur Landeskunde der Provinz Westpreußen S. 34 f.

2) ebd. S. 35.

3) ebd. S. 36.

4) Akta generalia betr. Einrichtung in den neuen Provinzen Preußens (Bd. 1 Blatt. 82, im Danziger Staatsarchiv).

5) Kopie der Kab.-Ordre an die Kammer zu Marienwerder v. 21. 4. 1773 im Danziger Staatsarchiv.

6) Blatt 14 der Akten betr. die Verbesserung der Weichseldämme und der großen Werder bei der Montauer Spitze (1786 bis 1797 Westpreußen Wasserbauwesen Nr. 31). Aufbewahrt im Geh. Staatsarchiv in Berlin.

7) Blatt 131 der Akten des Generaldirektoriums wegen Verfassung der Weichsel- und Nogatdämme in den West-Preuß. Kammer-Departements Bd. I 1775 bis 1792 (Westpreußen, Wasserbauwesen Nr. 6). Aufbewahrt im Geh. Staatsarchiv in Berlin.

das gesamte Weichselwasser sich durch die Nogat ergießen werde, ein Zustand der allerdings insbesondere wegen der, der fruchtbaren Nogatniederung drohenden Ueberschwemmungsgefahren und der völligen Versandung des Weichselbettes unerwünscht und zu dessen Beseitigung die Inangriffnahme weiterer Strombauten erforderlich sei. Es geschah aber nichts und 1791 wird festgestellt, daß der Querschnitt der geteilten Weichsel nur 7275 Quadratfuß beträgt, derjenige der Nogat aber 8050.⁸⁾ Am 12. August desselben Jahres gab auf Veranlassung des Ober-Baudepartements der Oberbaurat (Gilly⁹⁾) ein ausführliches Gutachten über den Zustand beider Stromläufe und die Gefahren ab, welche daraus der Schifffahrt aber auch wegen der Eis- und Ueberschwemmungsgefahr dem inzwischen ja von Preußen annektierten Elbinger Territorium drohten und damit den reichen Territorialgefällen, welche im Falle einer Ueberschwemmung dem Staatsfädel verloren gegangen wären.

Er empfahl¹⁰⁾ die zu ergreifenden Maßnahmen dergestalt zu treffen, daß selbst bei „kleinem“ Wasser der Nogat eine zur Schifffahrt geeignete Wassermenge zugeführt werde und das „hohe“ Wasser soviel als möglich, so zu leiten, daß es sich in Weichsel und Nogat nach Lage der Eindeichungen proportionierlich und möglichst unschädlich verteile. Diesen Vorschlägen haben die mit dem Jahre 1792 staatlicherseits begonnenen Regulierungsarbeiten durchaus Rechnung getragen. Der Erfolg der Arbeiten war freilich nicht von Dauer. Der unglückliche Krieg mit Frankreich wenigstens scheint bewirkt zu haben, daß man die an der Abzweigung der Nogat errichteten Werke versallen ließ. Nicht ohne Einfluß mag hierbei auch gewesen sein, daß in der nach dem Tilsiter Frieden geschlossenen Konvention vom 12. Juli 1807 bestimmt wurde, daß für das inzwischen unter französischem Schutze zur freien Stadt avancierte und zu einem französischen Waffenplatz gewordene Danzig von Napoleon das Recht erzwungen wurde, „an der Montauer Spitze den größten Teil des Wassers der Weichsel in den Weichselfluß und nur den kleinsten Teil davon in die Nogat zu leiten.“¹¹⁾

Damit hat möglicherweise der alte, durch das Edikt des Königs Wladislaus 1642 geschaffene und von Preußens Königen alsdann sanktionierte klare Rechtszustand, daß $\frac{2}{3}$ der Wassermenge der Weichsel und $\frac{1}{3}$ der Nogat zuzuführen sei, durch einen weniger klaren zu Gunsten Danzigs ersetzt werden sollen. Denn, daß die Zumessung des Wassers in einen „größten“ und einen „kleinsten“ Teil, nicht eine so klare und zweifelsfreie war, wie die in $\frac{2}{3}$ und $\frac{1}{3}$, liegt auf der Hand. Dieses von Napoleon zum Nutzen des französischen Interesses dienenden Danziger Hafens und zum Schaden der an der Nogat

⁸⁾ Bericht des Oberbaudepartements an den Minister von Maaßowitz vom 3. Februar 1791, Seite 111 ff. der bei Anm. 6 aufgeführten Akten.

⁹⁾ Blatt 258 ff. der bei Anm. 7 zitierten Akten.

¹⁰⁾ Blatt 266 ebenda.

¹¹⁾ Provinzialrecht von Westpreußen (herausgegeben von Strombeck Band III (Geschichte der Danziger Statutarrechte § 13 S. XXIV.)

interessierten preussischen Städte erzwungene Recht hat freilich praktischen Wert nie erlangt. Das Gebiet, auf dem die Arbeiten an der Abzweigung der Rogat vorgenommen werden sollten, war preussisch geblieben, die Stadt Danzig aber, der das Recht zur Vornahme jener Bauten auf eigene Kosten eingeräumt ward, hierzu unermügend. Es geschah nichts. Die vorhandenen Werke ließ man sogar verfallen und dieser Verfall bewirkte, daß sich das Wasser in immer steigendem Maße nach der Rogat zog, sodaß der an der Montauerspitze abzweigende Weichselarm bereits 1813 vollständig versandet und 1817 derart verlandet war, daß man ihn zu bepflanzen begann,¹²⁾ während die Rogat naturgemäß sich mehr und mehr vertiefte und 1815 eine größte Tiefe von 24 Fuß, 1816 eine solche von 28 Fuß erlangt hatte.

An diesen Zuständen änderte sich im wesentlichen nichts bis zu dem Durchbruche der Weichsel bei Neufähr im Jahre 1840. Aber auch dieser war für die Umgestaltung der Wasserabführung in beiden Strömen von nur kurzer Wirkung. Zwar mußte sich, da die neue Weichselmündung fast 2 Meilen oberhalb der bisherigen lag, in dem unteren Stromlaufe infolge seiner erheblichen Verkürzung das Gefälle und die Geschwindigkeit des Wassers und damit die Tiefe des Strombettes bedeutend vermehren. Die Vertiefung des unteren Stromlaufes mußte eine solche des oberen aber im Gefolge haben und die Aushöhlung des Flußbettes hat sich auch allmählich tatsächlich bis zur Abzweigung der Rogat fortgesetzt. Aber gerade diese oberhalb eintretenden Vertiefungen bewirkten infolge der abwärts geführten und im unteren Stromlaufe sich ablagernden größeren Sinkstoffmengen dessen allmählich wiederum eintretende Verflachung und bereits 1846 war die Weichsel unterhalb der Stromteilung wieder so flach, daß die stromab schwimmenden Kraften sitzen blieben. Trotz der Vermehrung des mittleren Gefälles in der geteilten Weichsel — und hierauf sei besonders aufmerksam gemacht — führte die Rogat bei kleinen und mittleren Wasserständen immer noch mehr Wasser ab als jener Stromarm. Durch die damaligen Messungen steht fest, daß das Verhältnis der durch die Rogat und durch die Weichsel abfließenden Wassermengen bei niedrigem und mittlerem Wasserstande war: etwa 3 : 2 bis 2 : 1¹³⁾.

Durch die bisherigen Darlegungen ist festgestellt, daß seit dem Zeitpunkte, von dem ab mit einiger Sicherheit Nachweise über die Verteilung der Wassermengen in Weichsel und Rogat möglich sind, bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die staatlichen Gewalten begannen, durch Rechtspruch und durch Regulierungsarbeiten eine Verteilung der Wassermenge auf die beiden Stromläufe

¹²⁾ Die im Besitze der Danziger Strombauverwaltung befindliche Köhler'sche Karte der Weichsel und Rogat zwischen Montauerspitze und Bieckel vom Jahre 1817.

¹³⁾ Bindemann S. 62.

der Weichsel und der Nogat vorzunehmen, d. h. bis zum Edikte des Königs Wladislaus von 1642, regelmäßig der größere Teil des Wassers durch die Nogat abfloß. Ferner ist festgestellt, daß seit 1642 bis 1846 (Beginn des Baues des Piedler Kanals), also fernere 2 Jahrhunderte hindurch trotz des Willens der staatlichen Gewalten, welche eine Abführung der Wassermengen zu $\frac{2}{3}$ durch die Weichsel und zu $\frac{1}{3}$ durch die Nogat dekretierte, allen darauf abzielenden staatlichen Regulierungsarbeiten entgegen und selbst jenem gewaltigen Naturereignis von 1840 (Durchbruch bei Neufähr) zum Trotz, regelmäßig mehr wie jenes eine Drittel, fast ständig sogar der größere Teil des Wassers seinen Ausgang durch die Nogat fand, und daß die Nogat **dauernd** eine gute, häufig eine bessere Schifffahrtsstraße war als die untere Weichsel.

So also lagen die Verhältnisse als 1846 mit der Abschließung der Nogat an ihrer bisherigen Ausmündung aus der Weichsel und der Herrichtung einer neuen in Gestalt des Piedler Kanals begonnen wurde. Hierdurch erst ist eine völlige Veränderung des bisherigen Zustandes, eine völlig andere Verteilung der Wassermenge auf die beiden Ströme und eine gänzliche Umgestaltung der Schifffahrtsverhältnisse auf ihnen herbeigeführt worden.

Diese völlige Veränderung der Schifffahrt der Nogat, welche der Bau des Piedler Kanals im Gefolge hatte, das gänzliche Aufhören, **die völlige Unmöglichkeit aller Schifffahrt ja sogar des Holzflößens**, auf ihr **und die Fortdauer dieses Zustandes**, welcher für den weiten Kreis der an ihr als einer einst vorzüglichen starkbelebten Schifffahrtsstraße Interessierten unerträglich ist, und der **jetzt schon durch mehrere Jahrzehnte währt**, steht nicht im Einklange mit den bündigen Zusicherungen über die Erhaltung dieses Schifffahrtsweges, welche die königliche Staatsregierung den Beteiligten, insbesondere der Stadt Elbing und ihrer Kaufmannschaft gegeben hat.

Den Anlaß zum Bau des Piedler Kanals bot bekanntlich die Erbauung der Eisenbahn Berlin—Königsberg. Sie sollte — wie ja dann auch geschehen — bei Marienburg auf einer großen Brücke die Nogat überschreiten und zum Schutze dieser Brücken schien die Fernhaltung des Weichseleises von der Nogat erforderlich. Die Abhaltung des Weichseleises von der Nogat sollte ihre Abschließung an ihrer bisherigen Ausmündung aus der Weichsel, der Piedler Kanal und die in Verbindung mit ihm zu errichtenden Eiswehre schaffen. Abschluß, Kanal und Eiswehre haben das Weichseleis von der Nogat bisher nicht abzuhalten vermocht, wie die großen mit Deichbrüchen und Ueberschwemmungen verbundenen Eisgänge der Jahre 1854, 1855, 1871, 1876, 1879 und 1888 beweisen, die Schifffahrt auf der Nogat aber gänzlich unmöglich gemacht. Der Marienburger Eisenbahnbrücke haben die Eisgänge nicht den mindesten

Schaden getan. Während die Nogat bis 1846 fast im Zuge der Weichsel mit einer nur ganz kleinen Absehwenkung nach rechts aus dieser ausmündete, hat man unter Abdämmung dieser die neue Ausmündung in Gestalt des Pöckler Kanales ein gut Stück unterhalb jener Stelle fast lotrecht mit der Weichsel in Verbindung gebracht, sodaß also das Weichselwasser statt wie bisher in fast geradem Zuge in die Nogat nunmehr an ihr vorbei zu strömen genötigt ist. Die Folge war selbstverständlich eine außerordentlich starkverminderte Wasserzufuhr, ein völliges Versanden des Flußbettes und das Aufhören jeglicher Schiffahrt und sogar der Flößerei.

Als die Absicht der Königlichen Staatsregierung, die Nogat zu schließen und den Pöckler Kanal zu bauen bekannt wurde, haben sich aus allen an der Erhaltung der Schiffahrt auf der Nogat interessierten Kreisen andauernd die lebhaftesten und eindringlichsten Gegenvorstellungen erhoben. Bittend und warnend ward auf jenen ja dann auch tatsächlich für die Schiffahrt eingetretenen unglückseligen Erfolg jenes Kanalbaues hingewiesen. Die Königliche Staatsregierung aber verblieb bei ihrer Auffassung, daß die Befürchtung grundlos, daß die ungewandelte Ausführung ihres Projektes der Schiffahrt keinerlei Eintrag tun werde, und hat den Interessenten, vornehmlich der Stadt Elbing die bestimmtesten Zusicherungen gegeben, daß an dem bisherigen Zustande der Schiffahrt nichts sollte geändert werden. Diese Ueberzeugung der Königlichen Staatsregierung ist eine irrtümliche gewesen und ihre Zusicherung bis auf den heutigen Tag unerfüllt geblieben.

Aus der Fülle des urkundlichen Materials über jene Versprechungen möchten wir nur einiges hier vortragen.

In dem an den Magistrat zu Elbing wegen unentgeltlicher Hergabe von Gelände für den Eisenbahnbau gerichteten Schreiben der Königlichen Staatsregierung vom 10. Oktober 1844 heißt es wörtlich:¹⁴⁾

„Die Schiffahrt auf der Nogat wird, da dieselbe Wasserzufluß zum Teil durch den Ueberfall sowie durch die Schleuse am Weißen Berge von der alten Nogat her erhält, nicht eingehen“.

Als der Magistrat hierauf¹⁵⁾ seine Bedenken gegen das Projekt eingehend darlegte, insbesondere darauf aufmerksam machte, daß die Erhaltung der Schiffbarkeit der Nogat für den Elbinger Handel eine Lebensfrage sei, durch Ausführung des Projektes er aber die Schiffbarkeit gefährdet sehe, erhielt er am 10. November 1844 von der Staatsregierung erneut das Versprechen, daß alles für die Erhaltung der Schiffbarkeit Erforderliche geschehen werde. In diesem Schreiben sind besonders folgende Stellen bemerkenswert:¹⁶⁾

¹⁴⁾ rep. Akten G. 371 Band I des Elbinger Magistrats Blatt 198 ff.

¹⁵⁾ ebenda Blatt 204 ff.

¹⁶⁾ ebenda Blatt 222 ff.

„Was die Frage wegen Schiffbarkeit der Mogat nach der Ausführung des in Rede stehenden Projekts anlangt, so kann dieselbe folgendermaßen beantwortet werden:

„Ein eigentlicher Ueberfall soll durchaus nicht erbaut werden, sondern es soll nur die fest konstruierte Sohle des neuen Kanales am oberen Ende höher als das jetzige mittlere Grundbett der Mogat gelegt werden, um das jetzt bestehende Mißverhältnis zu beseitigen, daß $\frac{2}{3}$ (l) des Wassers durch die Mogat (l) und nur $\frac{1}{3}$ durch die Weichsel abfließt“.

„Für abwärts gehende Fahrzeuge, desgl. Holzflöße aller Art, bietet also die Fahrt keine größern Schwierigkeiten dar, wie jetzt, da bei so kleinen Wasserständen in der oberen Weichsel nur Fahrzeuge von höchstens 2 bis $2\frac{1}{2}$ Fuß Tiefgang fortkommen können.

Aufwärts gehende Gefäße werden allerdings einen etwas größeren Kraftaufwand nötig haben, jedenfalls werden aber Einrichtungen getroffen werden, um auch die Bergfahrt zu erleichtern. In den tiefen Stromrinnen der Mogat wird stets hinreichendes Fahrwasser bleiben, und wird es gar keine Schwierigkeit haben, durch kleine Regulierungswerke und regelmäßige Bepflanzungen der vortretenden Saatsfelder die Tiefe zu erhalten, umsomehr als höhere Wasserstände zwischen den eng zusammenliegenden Ufern und Deichen stets die notwendige Tiefe im Strombett durch Räumung der Stromrinne nach wie vor erhalten werden. Sollte sich durch die Erfahrung indes herausstellen, daß die aufwärts gehende Schifffahrt durch den neuen Kanal zu sehr erschwert würde, so wird sich durch Anlage einer Schleuse leicht diesem Uebelstande abhelfen lassen“.

Die in diesem Schreiben außerdem enthaltenen technischen Darlegungen des Kanalprojektes waren aber nicht geeignet, die Auffassung, daß durch den Kanalbau die Beeinträchtigung der Schifffahrt ausgeschlossen bleiben werde, zu begründen.

Aus ihnen ließ sich vielmehr die Befürchtung ableiten, daß der Mogat etwa die Hälfte der bisher zufließenden Wassermenge entzogen werden sollte — entzogen werden, entgegen dem oben nachgewiesenen **n a t ü r l i c h e n u n d R e c h t s - Z u s t a n d e**. Daß diese Entziehung die nachteiligsten Folgen für die Schifffahrt hätte haben müssen, lag auf der Hand. Der Elbinger Magistrat¹⁷⁾ trug denn auch diese Bedenken in einem Berichte an die Königliche Regierung vom 7. Januar 1845 vor und bat um eine öffentliche Bekanntmachung des Projektes und Beleuchtung der Frage, inwieweit eine Gefährdung der Schiffbarkeit zu befürchten und dagegen auf die Fürsorge des Staates für Aufrechterhaltung dieser Schiffbarkeit zu rechnen sei. Die Antwort der Regierung¹⁸⁾

¹⁷⁾ ebenda Blatt 230ff.

¹⁸⁾ ebenda Blatt 237.

lautete unterm 22. Januar 1845 dahin, das Projekt liege ihr noch nicht vor, sei vielmehr erst in den erforderlichen sehr umfassenden Vorarbeiten begriffen, seine Veröffentlichung daher nicht möglich und fährt dann wörtlich fort:

„doch wolle der Wohlwöbliche Magistrat Sich versichert halten, daß bei Behandlung dieser wichtigen Angelegenheit gewiß mit besonderer Berücksichtigung aller Interessen auf das Allergründlichste und Sorgfältigste¹⁹⁾ verfahren werden wird“.

Bei der Wichtigkeit dessen, was auf dem Spiele stand — drehte es sich doch um die Unterbindung²⁰⁾ einer der Hauptverkehrsadern für Elbings Handel — glaubte der Magistrat, gedrängt durch die Stadtverordneten, auch hierbei sich nicht beruhigen zu dürfen, sondern richtete nochmals unter eingehender Darlegung der ganzen Sachlage unterm 13. Mai 1845 an die Königliche Regierung zu Danzig die dringende Bitte um eine rechtsverbindliche Erklärung,

„daß die Schifffahrt auf der Nogat stets und unter allen Umständen unbehindert und abgabefrei von Seiten und auf Kosten des Staates aufrecht erhalten werden.“

Als Antwort²¹⁾ hierauf nicht erfolgte, wiederholte er mit eingehender Begründung diese Bitte unter dem 11. August 1846 und erhielt am 11. Oktober desselben Jahres den Bescheid, jene Bittschriften seien der Königlichen Kommission für die Strom- und Deichbauten an der Weichsel und Nogat sowie dem Finanzminister mitgeteilt worden.

„Die Stadtbehörden“²²⁾ — so schließt jenes Schreiben — „können daher vertrauen, daß Seitens des Herrn Finanzministers Excellenz die Interessen der Stadt Elbing und namentlich die ausgesprochenen Besorgnisse für den dortigen Handel eine sorgfältige Erwägung finden werden.“

Entgegen allen diesen Versprechungen staatlicherseits und trotz aller Proteste der Interessenten ist aber die Abschließung der Nogat an ihrer bisherigen Ausmündung aus der Weichsel und der Bau des Piedler Kanals dergestalt bewerkstelligt worden, daß der viele Jahrhunderte alte natürliche und Rechtszustand hinsichtlich der der Nogat zukommenden Wassermenge ohne jeden Rechtsgrund und damit die Schifffahrt der Nogat völlig beseitigt worden ist. Die Baulichkeiten wurden 1846 in Angriff genommen und 1853 beendet.

Ihre verderblichen Folgen machten sich schon während der Bauzeit bemerkbar. Schon 1850 zeigte sich, daß die Schifffahrt derartig gelitten hatte,

¹⁹⁾ die unterstrichenen Worte sind auch in der Urschrift unterstrichen. ?

²⁰⁾ ebenda Blatt 262 v.

²¹⁾ ebenda Blatt 294.

²²⁾ ebenda Blatt 296.

daß der Schiffsverkehr fast gänzlich eingestellt werden mußte. Auf die am 17. September jenes Jahres²³⁾ seitens des Elbinger Magistrats an die Königliche Regierung gerichtete Bitte um Abhilfe, welcher sich der Marienburger Magistrat anschloß, verhielt diese²⁴⁾ hinsichtlich der größten Übelstände sofortige Abhilfe und versprach wegen der Beseitigung der übrigen und etwa später noch auftauchenden Mißstände ebenfalls stets Wandel zu schaffen. Die eingetretenen Übelstände aber waren so große, die Abwehrmaßregeln anscheinend so geringe, daß beide Magistrate noch im November desselben Jahres erneut vorstellig wurden. Wiederum vergeblich. Die Schifffahrtsmöglichkeit auf der Hogat verlor sich mehr und mehr. Die Hogat, welche Jahrhunderte lang eine der wichtigsten Wasserstraßen des östlichen Teiles des Königreiches gewesen, hatte in ganz kurzer Zeit aufgehört, ein schiffbares Gewässer zu sein.

Noch 1844²⁵⁾ hatten auf ihr allein nach Elbing, obwohl Handel und Wandel damals dort stark danieder lag, 656 große mit den mannigfachsten Gütern beladene Flußfrachtschiffe und von Elbing 225 solcher Schiffe ihren Weg genommen, darunter nach Elbing: mit Getreide 229, Mais 53, Spiritus 60, Pflaumen 22, Gips 9, Pottasche 5, Eisen 6, Eisenwaren 3, Tabak 17, Thee 3, gemischte Kaufmannsgüter 163, usw. Die Zahl der damals an Elbing vorbei nach und von Königsberg, Pillau, und den Haffstädten und Dörfern über die Hogat gegangenen Fahrzeuge sowie derjenigen von und nach Marienburg, Graudenz und Thorn läßt sich nicht feststellen, ist aber selbstredend insgesamt ein Vielfaches einer Elbinger Verkehrsziffer gewesen.

Das also war noch 1844, also kurz vor Inangriffnahme der Arbeiten an der Hogat gewesen. 1856, also kurz nach ihrer Beendigung zeigt sich ein gänzlich verändertes Bild. Im Juli jenes Jahres berichtet der Schleusenmeister²⁶⁾ an der Kraffohl-Schleuse²⁷⁾ folgendes:

„Im Laufe dieses Sommers haben bis zum 1. d. Mts. [Juli] Strom ab nur 60 und Strom auf nur 25 mit Gütern beladene Ockerfähnen die Schleuse passiert, die Uebrigen waren entweder leere oder mit Faschinen, Rohr, Holz, Steine und Brand beladene Fahrzeuge. Die Mehrzahl der eigentlichen Güterfahrzeuge haben demnach ihre Fahrt über Haff nehmen müssen.

Wie zeitraubend und kostspielig letztere Fahrt für die Schiffer ist, geht daraus hervor, wenn ich erwähne, daß die Tour von

²³⁾ ebenda Blatt 318.

²⁴⁾ ebenda Blatt 323.

²⁵⁾ ebenda Blatt 233.

²⁶⁾ ebenda Blatt 401 ff.

²⁷⁾ Der Kraffohl ist die kurze Verbindung zwischen Hogat und Elbingfluß. Die an seiner Ausmündung aus der Hogat befindliche Schleuse — 1897/8 mittels einer Staatsbeihilfe von 216000 M. erneuert — soll dem Eintritte des Hogat-Hochwassers und Eises in ihn und die Elbingniederung wehren.

Bieckel bis Elbing vorläugs der Mogat ca. 7 Meilen, dagegen durch den Tiegenhöfer Kanal²⁸⁾ 13 bis 14 Meilen beträgt. Sie haben demnach den doppelten Weg und müssen außerdem sehr oft bei ungünstiger Witterung 2 sogar bis 6 Tage am Haf liegen, bevor sie die Ueberfahrt machen können.

Die Kosten der beladenen Rähne betragen bei der hiesigen Schleuse für eine Hin- und Rückfahrt 3 bis 4 rtr., dagegen auf jener Tour an Kanal- und Hafengelder ca. 9 bis 12 rtr.

Hieraus läßt sich wohl annehmen, daß die Schiffer nur notgedrungen jene Wasserstraße passieren und jederzeit den kürzesten und billigsten Weg wählen würden, wenn der Wasserstand es zuließe.

Es liegt daher nicht nur im Interesse der hiesigen Schleusengelder-Einnahme, sondern wohl vielmehr im Interesse des Handel- und Schiffahrt treibenden Publikums, daß die Schiffahrt auf der Mogat vollständig wieder hergestellt und die zu dieser Stromregulierung geeignetesten Mittel von Seiten der königlichen Regierung zur Ausführung kommen, da überdem nur die Koupierung der Mogat, sowie die fortwährenden, selbst noch in diesem Sommer fortgesetzten Einstücklegungen in dem Kanal bei Bieckel zu diesem Wassermangel beigetragen haben.

Durch das anhaltende Regenwetter war das Wasser seit dem 2. d. Mts. bis auf 4' 10" hiesiger Pegelhöhe gestiegen, ist indes jetzt im Fallen und markiert heute 4' 3". Die Schiffahrt war daher für einige Tage wieder hergestellt und wurde auch gleich von einigen mit Wolle beladenen ODERfähen zu ihrer Fahrt benutzt. Es ist jedoch wohl anzunehmen, daß der frühere niedrige Wasserstand bald wieder eintreten und die alten Uebelstände hervorrufen wird."

Daß es sich hier²⁹⁾ nicht um ein Zufallsbild handelte, sondern um eine andauernde Erscheinung, beweisen folgende Zahlen. Es passierten die Kraffohlschleuse beladene Flußschiffe, die — wie eben dargetan — fast ausschließlich den Weg übers Haf und nur ausnahmsweise denjenigen über die Mogat an Marienburg vorbei gewählt hatten:

	stromauf und stromab;		dazu leere in beiden Richtungen
Von Eröffnung der Schiffahrt bis Ende Juni 1852	279	363	360
Im gleichen Zeitraum 1856 nur noch	242;	nur noch 143;	nur noch 250,

und die Schleusengeldeinnahme war für diesen Zeitraum in jenen 4 Jahren ständig sich vermindern, von rund 1181 auf rund 618 Taler, also fast um die Hälfte gesunken.

²⁸⁾ d. h. also von Bieckel **Weichsel** abwärts und dann übers Haf.

²⁹⁾ ebenda Blatt 402.

Diese Tatsachen beweisen, daß infolge jener unglückseligen Strombauten an der Nogat der bis dahin außerordentlich lebhafte Schiffahrtsverkehr schon nach ganz kurzer Zeit sich auf einen ganz geringen Bruchteil einschränkte und daß der Weg über Gaff und den Weichselhaffkanal auch nicht im allerentferntesten geeigneten Ersatz bot. Seitdem haben die Schiffahrtsverhältnisse auf der Nogat andauernd eine Verschlechterung erfahren. Handelsschiffe können sie seit vielen Jahrzehnten nicht mehr passieren, Holzflöße seit langer Zeit auch nicht mehr. Der Handel der Städte Königsberg, Pillau, Braunsberg, Elbing, Marienburg, Graudenz und Thorn hat in den letzten Jahrzehnten insofgedessen Hunderttausende verloren, die Steuerkraft dieser Städte große Summen. Alle die vielen ständig in Wort und Schrift erhobenen eindringlichen Vorstellungen der Interessenten, namentlich der Städte Elbing und Marienburg und ihrer Handels-Kreise und -Vertretungen, alle ihre Bitten um Abhilfe sind bisher wirkungslos verhallt.

Man wolle uns nicht entgegenhalten, daß in dem ja nunmehr einige Jahrzehnte umfassenden Zeitraume, der Handel für die verloren gegangene Straße andere gleich gute Wege sich gesucht und wohl auch gefunden habe. Gesucht hat er sie selbstverständlich, aber nicht gefunden. Was er fand, waren Umwege, diese aber bedeuten Mehrkosten. Und deshalb ist heute noch das Bedürfnis der Wiederherstellung dieser Fahrstraße, der Wunsch nach ihrer Wiedergangbarmachung ein mindestens gleich großer, wie ehemals, als die Nogat ihren Charakter als Schiffahrtsweg zu verlieren begann. Ein mindestens gleich großer, denn inzwischen hat die Aufnahmefähigkeit der Absatzgebiete, für welche die Nogat als Zufuhrstraße in Betracht kommt, infolge der Vermehrung der Bevölkerung und des Wohlstandes, infolge des Wachstums der bisherigen, infolge des Hinzukommens neuer Bedürfnisse, nicht unbedeutend sich gesteigert.

Es besteht kein Zweifel, daß für die dankenswerten staatlichen auch auf die wirtschaftliche Hebung des Deutschen Ostens gerichteten Bestrebungen hier eine besonders lohnende Aufgabe der Lösung harret.

Nicht einseitige kaufmännische Interessen sind es, denen die Segnungen einer Wiederschiffbarmachung der Nogat zugute kommen werden, auch die Landwirtschaft und die Industrie würden in erheblichem Maße daran teil haben.

Insbefondere würde die Landwirtschaft der von der Nogat selbst durchflossenen reichen Marienburger und Elbinger Niederungsgebiete von der Schiffbarkeit dieses Gewässers außerordentliche Vorteile gewinnen. Sie würde beim Absatze ihrer mannigfachen Erzeugnisse nicht mehr allein auf ihre Landwege angewiesen sein, in deren besonders im Frühjahr und Herbst oft unergründlichen Schmutzmassen ein Vorwärtskommen nur unter Ueberanstrengung der Zugtiere, oft sogar ein Vorwärtskommen überhaupt nicht möglich ist.

Sie würde in Zukunft ihre Produkte, vom Zustande dieser Wege unabhängig, jederzeit absetzen können, wann ihr's beliebt, würde, was jetzt oft unmöglich, die günstige Konjunktur abwarten und ausnützen können, würde auch nicht mehr wie heute auf den nächsten kleinen Markt angewiesen, sondern imstande sein, ihre Produkte auf dem Schiffswege von ihrer Türe nach entlegenen Handelsplätzen zu senden, auf denen sie besser bezahlt werden. Was insbesondere die Elbinger Niederung anlangt, so würde sie (was heute nur schwer ist), in Zukunft von ihrer reichen Ernte an Futter und Stroh die Landwirte der Elbinger Höhe versorgen und an ihnen bedürfnisreiche und gut zahlende Kunden erwerben. Andererseits würde die Niederungslandwirtschaft viel leichter und billiger ihre eigenen Bedürfnisse an denjenigen Gütern decken können, zu deren Bezuge von außerhalb sie genötigt ist. Welche Summen könnten allein die zahlreichen Vieh- insbesondere Schweinezüchter durch den unmittelbaren Bezug der Futtermittel (besonders Gerste und Mais) ersparen! Ähnliches gilt vom Bezuge landwirtschaftlicher Maschinen, Lokomobilen, Kessel u. s. w. Derzeit ist ihre Heranschaffung beim Mangel jeder Brücke von der Mogatmündung bis Marienburg wegen der dadurch bedingten ungeheuren Umwege außerordentlich verteuert und deshalb oft unmöglich. Denn mit Hilfe der nur leicht gebauten Fähren sind gewichtigere Stücke nicht zu transportieren, ihr Bezug auf dem kürzesten und damit billigsten Wege also ausgeschlossen. Sobald die Mogat wieder schiffbar ist, wird die Heranschaffung aller dieser landwirtschaftlichen Maschinen, Lokomobilen, Kessel und Maschinen für die Sämereien, Brennereien, Zuckerfabriken, Entwässerungsanlagen u. s. w. sich bedeutend schneller, leichter und daher bedeutend billiger bewerkstelligen lassen.

Es fällt ferner erheblich in's Gewicht, daß die Versorgung der Elbinger und Marienburger Niederung bis herauf nach Biedel mit Baumaterialien, die heute für deren Bewohner eine recht schwierige und kostspielige ist, nach Wiederschiffbarmachung der Mogat sich leicht und billig wird bewerkstelligen lassen. Insbesondere würde dies sich auf die Anfuhr der Ziegel beziehen. Heute sind noch für den Bahnversand eines Tausend Ziegel von den Haffziegeleien bis Marienburg 9 M. zu zahlen, auf dem Wege über die Mogat bezogen, würde sich der Preis höchstens auf die Hälfte dieses Betrages stellen. Von den Haffziegeleien gehen fortgesetzt große Mengen Ziegel mittels der Bahn in jene Gegend, (so wurden 1902 allein von der Kaiserlichen Ziegelei Cadinen und der Ziegelei Wogenab nicht weniger als 1½ Millionen Ziegel dorthin versandt.) Eine Wiederschiffbarmachung der Mogat müßte dieser Ziegel- sowie auch der Töpfer-Industrie der Haffküste zu einem gewaltigen Aufschwunge verhelfen, weil sie ihr bisheriges Absatzgebiet billiger erreichen und über dieses weit hinaus neue Absatzmärkte im oberen Weichselgebiete sich erobern könnte. Eine Abschließung der Mogat gegen die Weichsel würde die Weiterentwicklung dieser zu den

schönsten Hoffnungen berechtigenden Industriezweige in ihrer ferneren Entwicklung völlig lahm legen.

Auch ist als sicher anzunehmen, daß, sobald erst die Wiederschiffbarmachung der Hogat und damit ihre Regulierung gesichert ist, die Erbauung einer festen Brücke über sie auf der Strecke zwischen der Mündung und Marienburg die Frage nur einer kurzen Zeit sein kann. Die Segnungen einer derartigen Verbindung werden von unschätzbarem Werte sein, und dies umsomehr, als der langersehnte und nur wegen der mangelnden Hogatregulierung bisher immer zurückgestellte Bau einer Bahn quer durch die zu beiden Seiten der Hogat liegenden Niederungen alsdann endlich in Angriff genommen werden kann.

Daß die Wasserkräfte der Hogat nach Regulierung dieses Flusses zur Erzeugung nicht unbedeutender Mengen von Elektrizität dienen und diese den landwirtschaftlichen Betrieben in dieser bösen Zeit der Leutenot eine sichere und billige Arbeitskraft sein würden, ist ebenfalls ein Moment, dessen Bedeutung man nicht unterschätzen sollte.

Alle jene sehr bedeutenden Vorteile für die Landwirtschaft kommen in Fortfall, sobald die Hogat etwa gegen die Weichsel völlig abgeschlossen, also ein stehendes Gewässer wird. Der mangelnde Wasserzufluß würde außerdem ein Sinken des Grundwasserpiegels, ein vielfaches Versiegen der Brunnen und nicht zuletzt eine bedeutende Verminderung der Feuchtigkeit und damit der Fruchtbarkeit des jetzt so gesegneten Niederungsbodens im Gefolge haben, nicht minder aber eine Abnahme des Fischreichtums im Frischen Haff.

Die durch die Wiederschiffbarkeit der Hogat für die Landwirtschaft insbesondere der Elbinger und Marienburger Niederung erwachsenden Vorteile leichteren und billigeren Einkaufes und Verkaufes müssen zum Wachsen des Wohlstandes dieser Gebiete führen. Diese Gebiete werden somit für den Handel und die Industrie bessere Absatzmärkte werden. Es wurde bereits vorhin der Vorteile Erwähnung getan, welche schon in diesen beiden Niederungsgebieten die Ziegel- und Tonwaren-Industrie der Haffküste und diejenigen Industrien daraus ziehen werden, die sich mit der Erzeugung landwirtschaftlicher Maschinen, mit der Fabrikation von Kesseln und Maschinen für Zuckerrfabriken, Käsereien, Entwässerungsanlagen usw. befassen.

Immerhin würde diese gesteigerte Aufnahmefähigkeit der Hogatniederung nur einen kleinen Teil der Vorteile ausmachen, die dem Handel und der Industrie aus der Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Hogat erwachsen müssen. Die Wiedereinbeziehung der Hogat in das Netz der deutschen Binnenwasserstraßen, ihre Wiederausgestaltung als ein wichtiges Bindeglied derselben wird dem Handel und der Industrie und zwar nicht nur derjenigen Ost- und Westpreußens von bedeutendem Vorteile werden.

Die Antworten auf die von uns über die zukünftige Benutzung dieses Wasserweges gehaltenen Umfragen legen hierfür ein bereicheres Zeugnis ab. Ueberall gab sich der lebhafteste Wunsch nach Wiederherstellung des alten Jahrhundertlang mit großem Vorteile benutzten Schifffahrtsweges kund und wenn uns auch die Interessenten öfters mit zahlenmäßigen Angaben über die auf ihm in Zukunft zu versendenden Gütermengen nicht dienten, so haben wir damit nur dieselben Erfahrungen gemacht, wie andere bei gleichen Gelegenheiten. Die Beforgnis, die Zahlen möchten der Konkurrenz oder der Steuereinschätzungskommission einen dem Angefragten unerwünschten Aufschluß geben, hielten manchen, der gewißlich bedeutende Mengen auf jenem Wasserwege verfrachten wird, von deren Angabe ab und ließen ihn auf den meist sehr dringend geäußerten Wunsch auf endliche Wiederherstellung der alten Fahrstraße sich beschränken. Um so bemerkenswerter ist es, daß schon die von den übrigen Interessenten uns angegebenen Gütermengen recht erhebliche sind. Selbstverständlich beruhen sie nur auf Schätzung. Bedenkt man aber, daß sehr viele andere Interessenten sich aus den eben angeführten Gründen ausgeschwiegen haben, so wird man als sicher annehmen müssen, daß jene Mengen eher zu niedrig, als zu hoch gegriffen sind.

Unsere Ermittlungen haben sich auf die zunächst Beteiligten, nämlich auf die Handelskreise der Städte Königsberg, Pillau, Braunsberg, Frauenburg, Elbing, Marienburg, Marienwerder, Culm, Graudenz und Thorn erstreckt.

Der zusammenfassenden Darstellung des Ergebnisses dieser Ermittlungen möchten wir folgende Erwägung allgemeiner Art vorausschicken:

Auf den sehr erheblichen Schiffs- und Holztrafenverkehr auf der Nogat vor ihrer Versandung haben wir bereits oben aufmerksam gemacht und als Beispiel die für Elbing aus jener Zeit in Betracht kommenden bedeutenden Verkehrsziffern angegeben. Die Verkehrsziffern der übrigen an der Nogat interessierten Städte sind je nach Verhältnis der Bedeutung ihres Handels ebenfalls erhebliche gewesen. Hieraus lassen sich schon vermutungsweise Schlüsse und zwar recht günstige Schlüsse für die zukünftige Benutzung dieser Wasserstraße ziehen. Inzwischen aber hat die Bevölkerungsdichte der an ihrer Schiffbarkeit interessierten Landstriche sehr stark zugenommen, die Lebensführung ist viel reicher an Bedürfnissen, die Notwendigkeit jeglichen Warenaustausches bedeutend größer geworden. Schon hieraus ergibt sich, daß der Verkehr auf der wieder schiffbar gemachten Nogat denjenigen vor ihrer Versandung sehr erheblich übersteigen wird.

Soweit bekannt, rechnet man amtlicherseits für die erste Zeit mit einem Frachtverkehr von rund 1000000 Zentnern jährlich und hält schon bei dieser geringen Benutzung eine Rentabilität für gegeben. Diese Ziffer scheint aber

viel zu niedrig bemessen zu sein. Denn erstens hat man bei ihrer Feststellung — wenn wir recht unterrichtet sind — den Transport von Kohlen, Sand und Steinen nicht mitberücksichtigt. Gerade diese Artikel werden jedoch auf der Hogat in sehr großen Mengen verfrachtet werden. Ferner aber lassen die Ergebnisse der von uns gehaltenen Umfragen darauf schließen, daß der Verkehr auf der Hogat nach Wiederherstellung ihrer Schiffbarkeit ein viel größerer schon von Anbeginn werden wird, als dies anscheinend von amtlicher Seite angenommen wird.

So ist zum Beispiel allein für den zukünftigen Verkehr von Gütern nach und aus **Marienburg** auf der Hogat von dem Magistrat dieser Stadt folgendes festgestellt worden:

Es würden auf der Hogat befördert werden:

	A. Nach Marienburg.		B. Von Marienburg.
Brennholz	4 550 000 Ztr.		
Holzwaren			1 000 Ztr.
Getreide und Malz	1 062 000 „		1 020 000 „
Ziegel 10 Mill.	500 000 „		1 200 000 „
Sand	1 600 000 „		
Steine und Kunststeine	3 100 000 „		1 000 „
Zement	72 000 „		
Kohlen und Kofe	717 500 „		5 000 „
Eisenwaren	72 500 „		
Maschinen			5 000 „
Materialwaren	80 000 „		4 000 „
Dachpappen	30 000 „		
Sonstige	263 500 „		62 000 „
	<hr/>		<hr/>
	Sa. 12 047 500 Ztr.	und	2 298 000 Ztr.

Hierzu treten 47 500 cbm Nußholz.

Für **Graudenz** hat die dortige Handelskammer ungefähr folgendes ermittelt:

Eine große Eisengießerei hat an Gußwaren in den Jahren 1903—1905 mit der Bahn

nach Elbing	95 000 kg	
„ Marienburg	160 000 „	und
„ Königsberg	307 000 „	

zu Wasser

nach Königsberg	998 000 kg
-----------------	------------

versandt.

Bei Schiffbarkeit der Hogat würden die mit der Bahn versandten Mengen wahrscheinlich auf dem Wasserwege befördert

worden sein, und es scheint der Firma zweifellos, daß bei Erschließung der Rogat bedeutend mehr Waren nach jenen Orten gehen würden.

Was den Getreideversand anlangt, so gingen schon allein nach den Angaben einer einzigen Firma mit der Bahn — zu Wasser hatte diese Firma nichts verladen — nach

Marienburg im Jahre	1903	45 000	kg
„ „	1904	30 000	„
„ „	1905	20 000	„
Königsberg „ „	1903	200 000	„
„ „	1904	300 000	„
„ „	1905	150 000	„

Ein großer Teil dieser mit der Bahn versandten Waren wird sicher auf den Wasserweg übergehen, weil mit den billigeren Wasserfrachten zu rechnen ist und aus dem letzteren Grunde wird alsbald mit einer erheblichen Steigerung des Verkehrs zu rechnen sein.

Die Graudenzger Mühlen haben in den Jahren 1903/05 an Mehl versandt mit der Bahn:

nach Elbing	911 800	kg
„ Königsberg	900 000	„ (zu Ausnahmetariffäßen)
„ Marienburg	700 000	„

Bei den verhältnismäßig niedrigen Mehlfrachten insbesondere nach Königsberg scheint es zum mindesten zweifelhaft, ob die Mengen, die bisher der Bahn vorbehalten waren, in gleicher Höhe dem Wasserweg zufallen würden. Bei erheblich billigerer Wasserfracht dürfte jedoch unbedingt eine Erweiterung des Mehlabsatzes nach den drei Orten eintreten, die in der Hauptsache dem Wasserwege zugute kommen würde.

Was schließlich den Versand von *Biegelwaren*, insbesondere feineren Tonwaren, anlangt, so beförderte die Bahn in den letzten drei Jahren nach

Elbing	ca.	260 000	kg
Königsberg	„	1 360 000	„
Marienburg	„	80 000	„

und zu Schiff gingen in dieser Zeit nach

Königsberg etwa 200 000 kg.

Von den mit der Bahn versandten Waren würde aber der größte Teil zu Wasser verladen worden sein, wenn die Rogat schiffbar gewesen wäre. Der Versand von feineren Tonwaren, speziell der

Dachziegel (Graudenger Spezialität), würde sich voraussichtlich um ein mehrfaches heben. Was Mauerziegel anlangt, so könnte allerdings bloß auf einen etwas lebhafteren Absatz bis nach Marienburg gerechnet werden; für Elbing und Königsberg decken die Taffziegelteien den Bedarf.

Für landwirtschaftliche Maschinen kommt nach Marienburg, Elbing und Königsberg gegenwärtig nur Bahnversand in Frage: so gehen nach Königsberg etwa 300 000 kg pro Jahr.

Bei Schaffung einer direkten Wasserstraße würde aber ein großer Teil dieser Sendungen dem Wasserwege zufallen, und es würde infolge der Frachtersparnis sicherlich eine nicht unbeträchtliche Steigerung des Absatzes von landwirtschaftlichen Maschinen nach jenen Gegenden eintreten.

Die Handelskammer zu Graudenz bemerkt aber im Anschlusse an diese ihre Feststellungen ausdrücklich, daß dieser eben geschilderte Binnenverkehr nur einen ganz geringen Bruchteil gegenüber dem Verkehr, der für den Schiffsverkehr auf der Rogat in Zukunft in Frage kommen dürfte, ausmacht.

Aus den Feststellungen der **Thorner** Handelskammer greifen wir nur folgendes heraus:

Eine einzige Danziger Rhederei hat in den beiden letzten Jahren von Thorn auf dem weiten und infolge des Umschlages in Danzig sehr unbequemen Wege über Danzig nach Elbing rund 1600 Zentner (fast ausschließlich Pfefferluchen) befördert. Die Spiritfabrik von W. Sultan in Thorn versendet auf dem Wasserwege im Jahresdurchschnitt $1\frac{1}{4}$ Millionen kg Spiritus nach Königsberg. Die auf gleichem Wege zurückkommenden leeren Fässer haben ein Gewicht von etwa 200 000 kg. Nach Wiedererschiffbarmachung der Rogat würden diese Frachten sämtlich über die Rogat gehen. Dann würden ferner voraussichtlich nach Elbing $\frac{1}{4}$ Millionen kg Spiritus abgesetzt werden und $\frac{1}{6}$ dieses Gewichts würde an Fässern zurückgehen.

Die Leibitscher Mühle hat in den letzten Jahren monatlich 1000 Sack à 2 Zentner auf dem Wasserwege nach Königsberg und 500 Sack nach Elbing versandt. Das macht in 7 Schiffsmonaten 7000 und 3500 = 10500 Sack = 21000 Zentner. Nach Marienburg versendet die Mühle mit der Bahn monatlich 200 Sack, das sind jährlich 2400 Sack. Nach Schiffsbarmachung der Rogat würden diese Mengen sämtlich auf der Weichsel und Rogat verfrachtet werden. Der Absatz nach Elbing und Marienburg würde sich aber voraus-

sichtlich verdoppeln wegen der dann so viel günstigeren Frachtverhältnisse, denn die auf dem Wasserwege nach Elbing gehenden Quantitäten müssen jetzt in Danzig umgeladen werden, was sehr teuer und unbequem ist und wodurch auch die Ware selbst Schaden leidet. Die Thorner Dampfmühle — Gerson & Co. — wird vermutlich die gleichen Mengen zum Versand bringen. Ueber den Bezug von Getreide aus Marienburg läßt sich nichts Bestimmtes sagen, doch wird es wohl häufig vorkommen, daß die Mühlen von dorthier Getreide beziehen.

Was die Ortschaften an der Haffküste anbelangt, so würden hier hauptsächlich Tonwaren und Ziegel inbetracht kommen. Von sachverständiger Seite wird die Menge der Ziegel, die von den vielen dort befindlichen Ziegeleien (z. B. Wogenap, Neimannsfelde, Succase, Hohenhaff, Panklau, Cadinen, Louisenthal) nogataufwärts jährlich verfrachtet werden würden, auf rund zehn Millionen, das sind rund 500 000 Zentner jährlich angegeben. Andere Artikel, besonders Obst, Faschinen und Fische, würden in nicht unbedeutenden Mengen hinzukommen.

Wir möchten nicht zu weiterschweifig werden, es an diesen Beispielen genügen lassen und die Warenmengen, welche von und nach den übrigen an der Schiffbarkeit der Nogat interessierten Städten (insbesondere Pillau, Königsberg, Frauenburg, Braunsberg, Tolkemit, Elbing, Marienwerder, Culm u. s. w.) und Landstrichen auf diesem Strom verfrachtet werden würden, im einzelnen hier nicht aufführen. Es ist ja ohne weiteres klar, was für den Handel dieser Städte insbesondere Königsbergs und Elbings wiedergewonnen würde. Elbing würde u. a. mit dem Wiederaufblühen seines durch die Versandung der Nogat mehr und mehr lahmgelegten Holzhandels zu rechnen haben. Heute muß der Elbinger Händler die russischen Hölzer weichselabwärts den weiten Umweg über Danzig und über's Haff verflößen. Der weite Umweg verteuert den Bezug und für die Haffahrt muß er als Selbstversicherer auftreten. In Zukunft würden seine Hölzer den kürzeren und gefahrlosen Weg nogatabwärts nehmen.

Für alle Beteiligten kommt noch in Betracht, daß der Wasserweg billiger, oft bedeutend billiger ist als der Eisenbahntransport. So würden z. B. eine Million Ziegel, die heute nach Marienburg bahnwärts von der Haffküste verladen 9 M kosten, auf dem Wasserwege eine Fracht von nur etwa 4,50 M erfordern. Die Billigkeit der Wasserfracht würde zweifellos bewirken, daß eine große Menge von Güterarten, deren Versand auf weitere Strecken infolge der Höhe der Bahnfracht unmöglich ist, auf dem Wasserwege versendbar würden.

Es kommt auch noch etwas anderes hinzu. Manche Güter vertragen den Umschlag schlecht oder garnicht. Ihrer Versendung sind daher unwillkommene Grenzen gesetzt. Das gilt z. B. von den feineren Tonwaren (Tolkemit), von Dachpfannen (Graudenz, Haffziegeleien), gewissen Gußwaren u. s. w. Können sie in Zukunft auf der Nogat verschifft werden, so ist ihr heute äußerst beschränktes Versendungsgebiet ein weit bemessenes.

Es steht sonach außer allem Zweifel, daß auf der Nogat, sogleich bei Wiederherstellung ihrer Schiffbarkeit, ein recht bedeutender Güterverkehr sich entwickeln würde.

Daß diese Mengen wachsen werden, wenn erst die früheren infolge des Eingehens der alten Wasserstraße geschwächten Handelsbeziehungen dieser Städte und Landgebiete, auf's Neue mehr und mehr erstarken, steht außer Zweifel.

Daß zur Bewältigung des Transportes dieser Gütermengen eine gesteigerte Inanspruchnahme und damit eine bedeutende Förderung unseres derzeit ziemlich daniederliegenden Flußschiffergewerbes eintreten wird, bedarf keines besonderen Nachweises. Es wird sich daraus aber auch eine wesentliche gesteigerte Bautätigkeit auf unseren Flußschiffswerften und eine vermehrte Arbeitsgelegenheit in den mit ihnen in Verbindung stehenden Gewerben ergeben. Und somit wäre der wirtschaftlichen ~~Verbesserung~~ der ja der Staat sein Interesse in größerem Maße zuzuwenden ~~vermöge~~ ein weiterer großer Dienst erwiesen.

Allein die Stadt Marienwerder rechnet mit einem Verkehr von rund 1000 Rähnen. Die Rhederei F. Schichau hält zur Bewältigung des Dampferverkehrs allein auf der Nogat eine Flottille von etwa 8 bis 10 Dampfern für erforderlich, welche einen Wert von 5—600000 M darstellen würden. Die Hedler'sche Rhederei in Elbing ist zur Einrichtung einer Tourdampferlinie Elbing—Marienburg bereit, verspricht sich auch von einer solchen zwischen Marienburg und Kahlberg Vorteile. Daß regelmäßige Dampferfahrten zwischen Königsberg und Marienburg und den Weichselstädten sowie darüber hinaus nach Rußland und in das russische Wasserstraßengebiet, sowie zwischen diesen Städten und Landgebieten und Elbing sich entwickeln würden, unterliegt für uns keinem Zweifel. Diese neuen Verbindungen machen den Bau neuer Dampfer und Rähne erforderlich und werden belebend und befruchtend auf die Industrie des Ostens einwirken.

Alle diese Vorteile hätten von Landwirtschaft, Handel und Industrie bereits in den verwichenen Jahrzehnten genossen werden, weiten und wichtigen Gebieten des Deutschen Ostens hätten sie zu gesteigertem Wohlstand verhelfen können, hätte man die Nogat als das bestehen lassen, was sie Jahrhunderte hindurch gewesen ist. Die ständigen Bitten der Interessenten um Wiederherstellung ihrer Schiffbarkeit sind ohne Wirkung geblieben.

Aber es blieb bisher doch wenigstens die Hoffnung, daß der Staat sich doch noch einmal an diese wichtige Aufgabe heranmachen würde, die hier seit Jahrzehnten der Lösung harret. Jetzt aber heißt es, unter den Projekten für die Regulierung der Rogat befinden sich auch zwei, welche mit der völligen Vermachung, dem völligen Abschlusse der Rogat rechnen.

Durch Ausführung eines von ihnen würde das Schickial der Rogat für alle Zeiten besiegelt, ihre Wiedereinbeziehung in den Kreis der zusammenhängenden Deutschen Binnenschiffahrtsstraßen für immer unmöglich gemacht.

Wir meinen, es sei nun genug der Unbill geschehen.

Erst hat man eine der wichtigsten Wasserstraßen des Ostens entgegen dem Jahrhunderte alten Natur- und Rechtszustande und trotz lebhaftester Proteste und Bitten des weiten Kreises der an ihrem Fortbestehen Interessirten ungangbar gemacht; dann hat man sie trotz aller Versprechungen des Staates und auch entgegen seiner aus § 79 II 15 Allgemeinen Landrechts sich ergebenden Pflicht zu ihrer Instandhaltung als Schiffahrtsweg Jahrzehnte lang in jenem unfahrbaren Zustande gelassen und jetzt will man sogar vielleicht die Möglichkeit ihrer Wiederherstellung ganz beseitigen.

Wir protestieren hiermit auf das Allerentschiedenste gegen die Verwirklichung einer etwaigen Absicht, die Rogat nunmehr gänzlich gegen die Weichsel

~~Wir erlauben uns insonderheit und ersuchen Sie zu bitten die Wieder-~~
schiffbarmachung der Rogat und zwar ihre **Wiederherstellung als Schiffahrtsweg zwischen Weichsel und Haff** nunmehr baldigst in Angriff nehmen zu lassen.

Wir meinen, die Wiederherstellung des früheren Zustandes dieses Wasserweges sei nicht nur ein bedeutungsvolles Kulturwerk für den Osten des Königreiches, sondern aus den dargelegten Gründen auch gewissermaßen eine Ehrenpflicht des Staates, deren Erfüllung er sich nun nicht mehr länger wird verschließen dürfen.

Magistrat Königl. Haupt- und Residenzstadt Königsberg. Körte. Lehmann.	Magistrat der Stadt Elbing. Elditt. Sausse.	Magistrat der Stadt Marienburg. Born. Dr. Kunze.
---	--	---

Magistrat der Stadt Braudenj. Kühnast.	Magistrat der Stadt Thorn. Kersten.	Magistrat der Stadt Braunsberg. Sydat. Braunfisch.
---	--	---

Magistrat der Stadt Marienwerder. Zitzlaff.	Magistrat der Stadt Culm. Liebetanz. Komossa.	Magistrat der Stadt Frauenburg. Schulz. Steffen.
--	--	---

Magistrat der Stadt Pillau.
Ender.

Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg.
Posseldt. Beer.

Die Ältesten der Kaufmannschaft zu Elbing.
H. Tiessen. Loewenstein. Kühnapfel.

Die Handelskammer Braudenj.
Ventzki.

Handelskammer zu Thorn.
Dr. Rich.

Die Handelskammer zu Braunsberg Ostpr.
Steffen.