

Zentralblatt der Bauverwaltung

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- UND STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PREUSS. FINANZMINISTERIUM
SCHRIFTFLEITER: INGENIEURBAU RICHARD BERGIUS · HOCHBAU Dr.-Ing. GUSTAV LAMPMANN

47. JAHRGANG

BERLIN, DEN 26. OKTOBER 1927

NUMMER 43

Alle Rechte vorbehalten.

Die Schiffbarmachung des Oberpregels zwischen Insterburg und Wehlau.

Während der Pregel von Königsberg bis zur Alleemündung bei Wehlau auch für Fahrzeuge von über 200 bis 240 t befahrbar ist, wird die Schifffahrt weiter oberhalb bis Insterburg durch die geringen Wassertiefen und die starken Krümmungen (bis zu 50 m Halbmesser und darunter) stark behindert. Diese Verhältnisse wurden auch durch die früher bei Groß Bubainen (10 km unterhalb Insterburg) bestehende Stauanlage wenig geändert. Eine einigermaßen wirtschaftliche Ausnutzung der Ladefähigkeit (höchstens 100 bis 150 t) bis Insterburg war nur vorübergehend bei höheren Wasserständen (nicht aussernde Frühjahrs- und Herbsthochwasser) möglich. Während des langen Winters, November bis März/April, ruhte die Schifffahrt ganz.

Mitte der achtziger Jahre vorigen Jahrhunderts wurde dann der Gr. Bubainer Stau beseitigt, einmal, weil die kleine hölzerne Schleusenanlage stark baufällig war und vor allem, weil der damalige hohe Mühlenstau bis weit in das Instertal hineinreichte und die dort sehr tief liegenden Wiesen stark unter Verwässerung litten. Die Folge war, daß dadurch auch die bisherige Befahrbarkeit dieser oberen Teilstrecke (Gr. Bubainen—Insterburg) erheblich beeinträchtigt wurde.

Langjährige Versuche, die nötige Wassertiefe auf dem Oberpregel durch Regulierungsarbeiten wieder herzustellen, waren vergeblich und führten zu der Erkenntnis, daß durchgreifende Abhilfe hier nur durch Kanalisierung des Flusses erreicht werden kann.

Als dann der Bau des Masurischen Kanals von Allenburg zum Mauersee beschlossen war, gab das für die beteiligten Kreise aus Schifffahrt und Handel den Anlaß, ihre Bemühungen um die Schiffbarmachung des Oberpregels wieder stärker aufzunehmen, mit dem Erfolg, daß im Jahre 1908 die schon früher bearbeiteten Pläne zur Kanalisierung des Flusses wieder aufgegriffen wurden. Das Ergebnis war der „Allgemeine Vorentwurf für den Ausbau des Oberpregels zwischen Insterburg und Wehlau vom Jahre 1911.“ Die Ausführung dieses Planes verzögerte sich bis nach Kriegsende.

Erst im Jahre 1920 wurden die erforderlichen Mittel bereitgestellt, und zwar zunächst nur für die oberste Teilstrecke von Insterburg bis in die Gegend Gr. Bubainen, um so die Schiffbarkeit hier mit zeitgemäßen Verbesserungen in dem Umfang wiederzuschaffen, wie sie bis zur Beseitigung der alten Staustufe Gr. Bubainen (1886) bestanden hatte.

Die Ausbauarbeiten umfaßten dementsprechend einmal den rund 4 km langen Seitenkanal von Insterburg bis Gaitzuhnen mit einer einfachen Kammerschleuse und die Staustufe beim Dorfe Schwägerau (rund 15 km unterhalb

Insterburg und 2,5 km unterhalb Gr. Bubainen), bestehend aus Kammerschleuse und Nadelwehr (s. Lageplan Abb. 3a und 3b und Längsschnitt Abb. 6). Außerdem wurden zwischen Kl. u. Gr. Bubainen noch einige Durchstiche zur Behebung der stärksten Krümmungen erforderlich. Mit der Bauausführung wurde im Jahre 1921 begonnen; sie wurde im Laufe des Sommers 1926 vollendet, so daß die etwa 15 km lange Strecke einschließlich des inzwischen von der Stadt Insterburg am oberen Ende des Seitenkanals angelegten Hafens und der Hafenbahn im September 1926 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Hafenbahn ist dreischienig, so daß die Normalspurwagen der Staatsbahn ebenso wie die Kleinbahnwagen bis zum Ladeufer verkehren können. Für die Unterbringung von Gütern ist ein Ladeschuppen erbaut. Der Schiffsverkehr zwischen Insterburg und Königsberg ist auch sofort von der neugegründeten Insterburger Schifffahrtsgesellschaft mit einem eisernen Motorfrachtkahn von rund 120 t Ladefähigkeit aufgenommen worden, der in der Regel die Fahrt wöchentlich einmal macht.

Durch den jetzt im Gang befindlichen Ausbau der Strecke Schwägerau—Woynothen wird der Schiffsverkehr nicht behindert.

Abgesehen von ihrer unmittelbaren Bahnverbindung mit dem Haupt- und Kleinbahnhof Insterburg sind die Vorteile der neuen Wasserstraße gegenüber dem früheren Zustande (1886) recht erheblich; die neuen Schleusen sowie der Querschnitt des Seitenkanals und der gestauten Flußstrecke gestatten den Verkehr von Schiffsfahrzeugen bis zu 45 m Länge, 7 m Breite und 1,2 m Ladetiefgang (rd. 200 bis 250 t) (s. die Kanalquerschnitte in Abb. 4 u. 5).

Weiter mußte früher der alte Gr. Bubainer Stau sehr hoch gehalten werden, um den Schiffen im Pregel das Hinauffahren bis Insterburg zu ermöglichen. Die Folge war eine starke Verwässerung der tiefliegenden Insterwiesen. Dieser Mißstand fällt jetzt fort, da der Stau der obersten Flußhaltung (Wehr Schwägerau) nicht mehr bis Insterburg, sondern nur bis Gaitzuhnen (rund 6 km unterhalb), wo der neue Seitenkanal nach Insterburg abzweigt, die nötigen Fahrwassertiefen zu gewährleisten braucht.

Wenn so auch durch den Ausbau bis Schwägerau (rund 15 km) schon eine wesentliche Verbesserung erreicht ist, wird der Schiffsverkehr zwischen Insterburg und Wehlau doch noch durch eine sehr flache Stelle im Fluß oberhalb des Dorfes Siemohnen stark behindert. Hier kreuzt eine ausgedehnte Steinmoräne das Flußtal, welche die Herstellung der erforderlichen Fahrwassertiefe durch Baggerungen ausschließt.

Schon während der Ausbauarbeiten bis Schwägerau wurde daher die weitere Kanalisierung des Flusses er-



Abb. 1. Schleuse Gaitzungen vom Oberwasser aus.



Abb. 2. Schleuse Schwägerau vom Unterwasser aus.

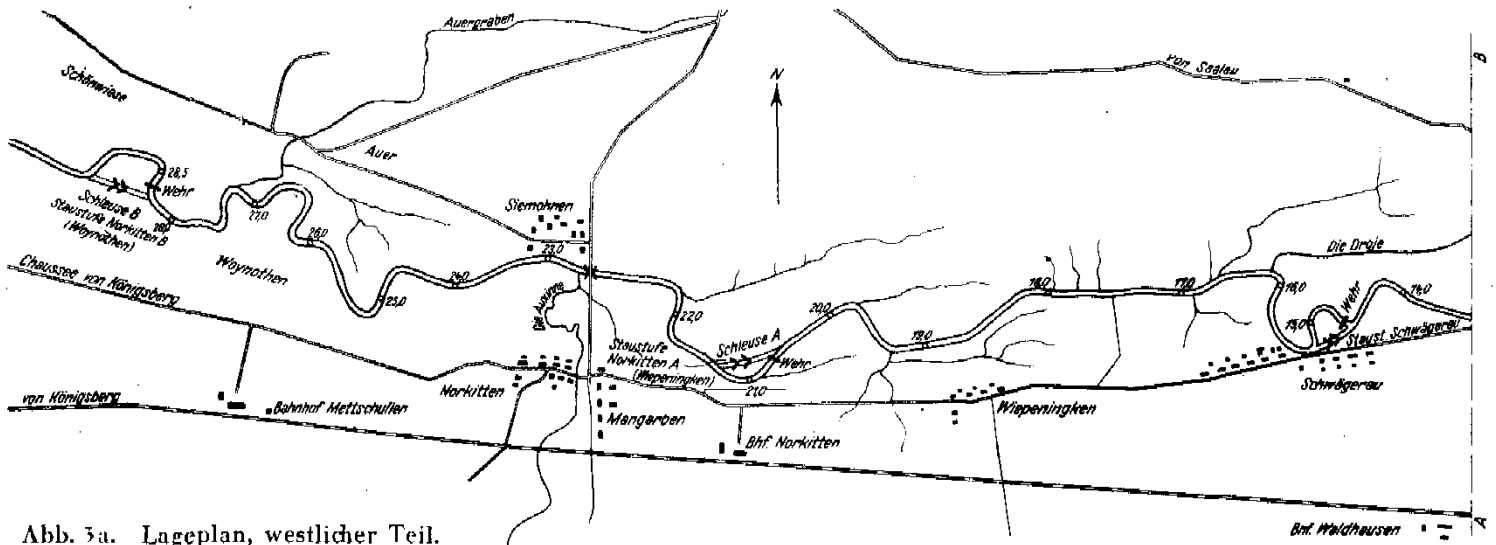


Abb. 3a. Lageplan, westlicher Teil.

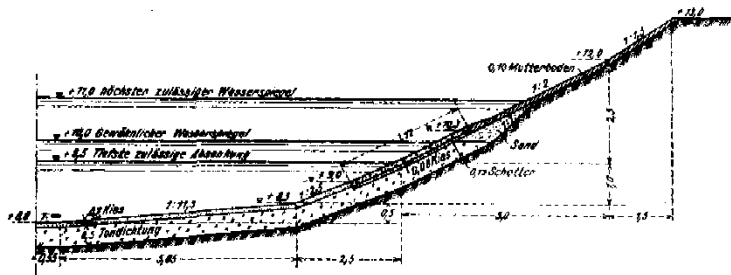


Abb. 4. Querschnitt des Seitenkanals Insterburg-Gaitzungen (Dichtungsstrecke) bei km 0,0 + 30 — rd. 1.1 + 70.

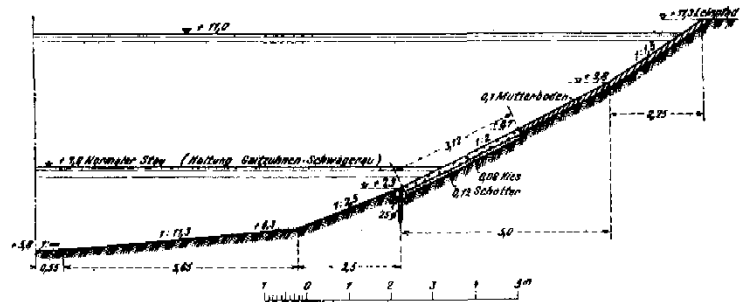


Abb. 5. Querschnitt des Unterkanals der Schleuse Gaitzungen.

wogen, und zwar zunächst die Ausschaltung der Untiefen bei Siemohnen durch eine Staustufe bei dem Dorfe Norrkitten mit einem langen Schleusenkanal am südlichen Talrande (etwa zwischen km 21 und 25) des Pregels. Dieser Plan wurde jedoch aus verschiedenen Gründen fallen gelassen (umfangreiche Erdarbeiten, Inanspruchnahme großer Flächen wertvollen Wiesengeländes usw.).

Der nunmehr zur Ausführung bestimmte Entwurf sieht die Anlage von zwei Staustufen statt der einen, und zwar bei km 21 (Wiepeningken) und km 28 (Woynoth), vor (s. den Längsschnitt Abb. 6). Auf diese Weise wird der Geländebedarf wesentlich eingeschränkt und die Erdbewegung infolge der kürzeren Schleusenkanäle verringert; außerdem wird die Sicherung der Fahrwassertiefen auch über die schlechte Stelle bei Siemohnen hin-

aus auf eine 3 km lange Strecke erreicht, ohne daß sich dabei die Kosten gegenüber dem ursprünglichen Plan erhöhen.

Die Bauarbeiten sind im Gange, so daß die beiden neuen Staustufen Wiepeningken und Woynoth voraussichtlich im Jahre 1928 dem Verkehr übergeben werden können.

Abb. 1 zeigt die Schleusenanlage Gaitzungen vom Oberwasser (Osten) aus gesehen (links das Dienstgehöft, daneben die Schleuse mit einer Hubbrücke über das Unterhaupt und den Dammbalkenschuppen), Abb. 2 die Schleuse Schwägerau vom Unterwasser (Westen) aus (links: Unterhaupt der Schleuse mit Rollklappbrücke, rechts: Dienstgehöft).

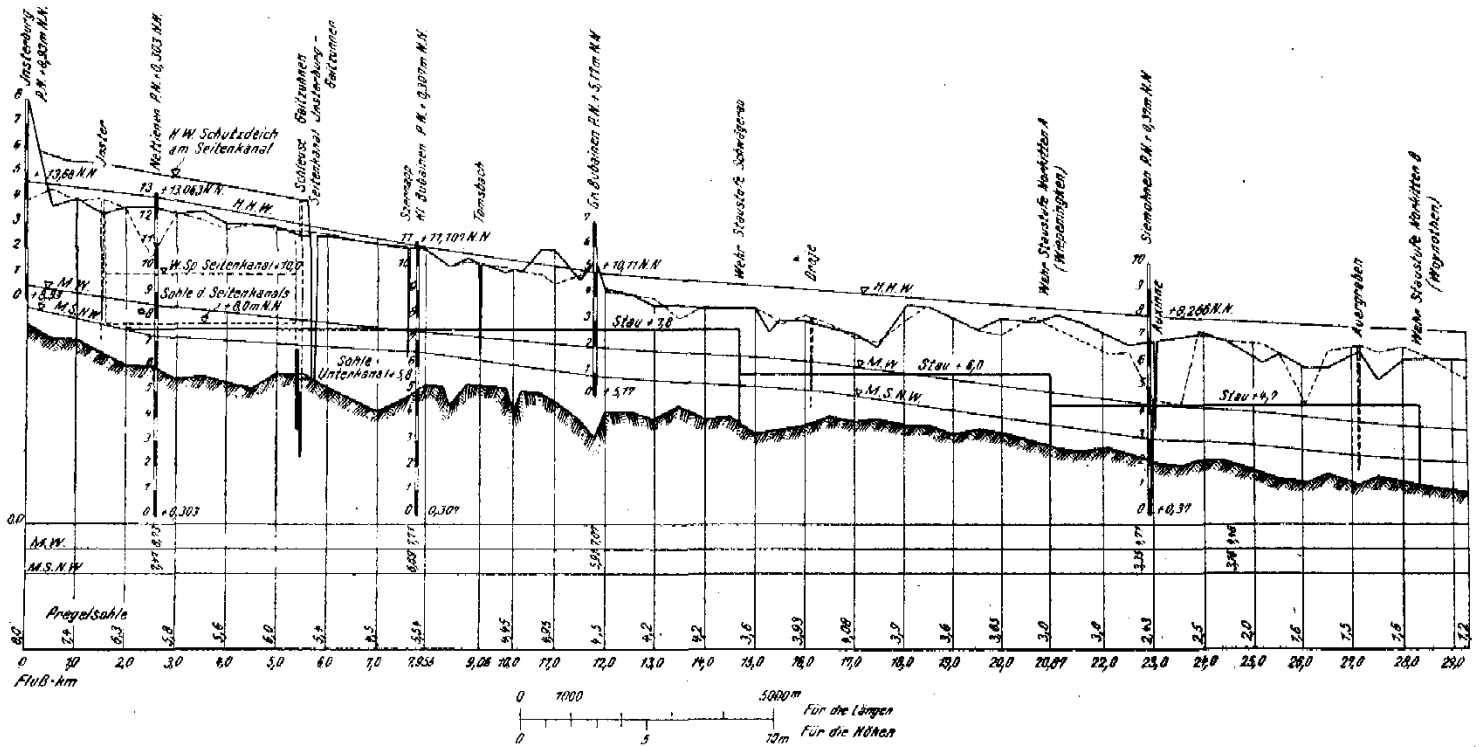


Abb. 6. Längsschnitt des Pregels von Insterburg bis Woynothen.

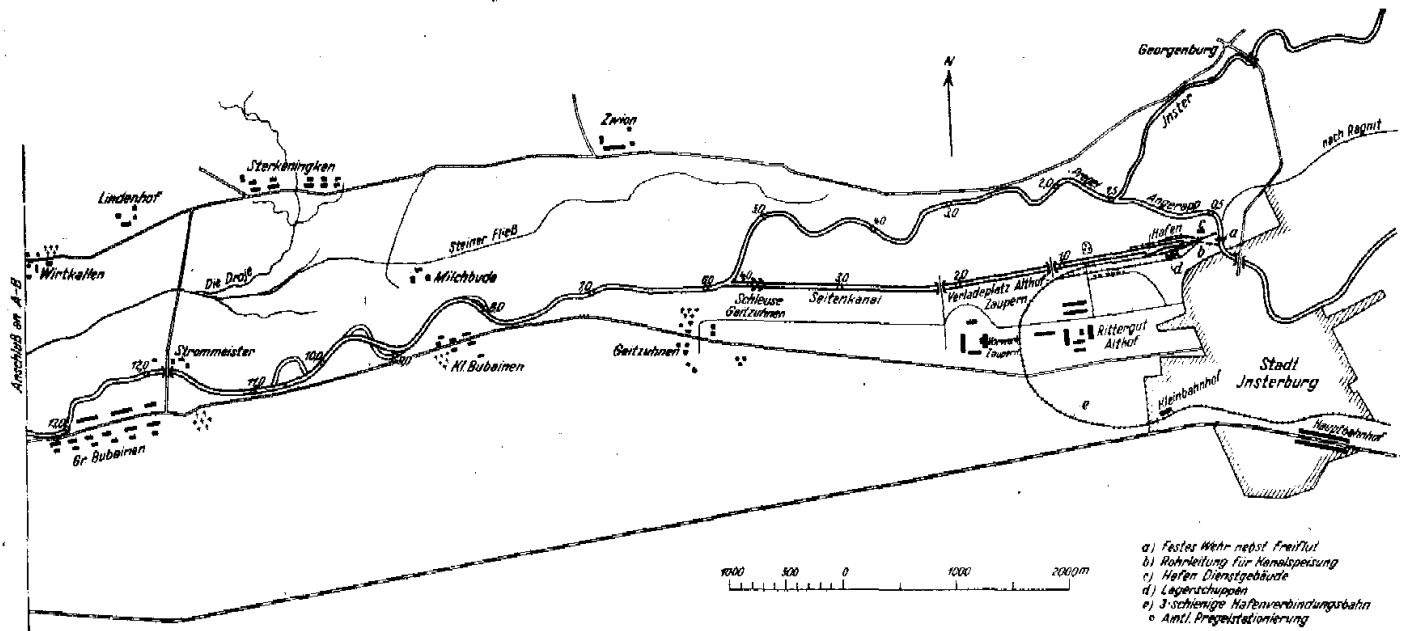


Abb. 3b. Lageplan, östlicher Teil.

- a) Festes Wehr nebst Freitrit
- b) Rohrleitung für Kanalspeisung
- c) Hafen Dienstgebäude
- d) Lagerchuppen
- e) 3-schienige Hafenverbindungsbahn
- Anst. Pregelstationierung