

Denkschrift
über
den Bau einer Chaussée
zwischen
Elbing und Liegenhof.

Verfaßt

von

G. Grunau - Krebsfelde, Nesselmann - Fürstenau,
Albrecht - Einlage, Hannemann,
Oberschulz und Deichgeschworne.



Elbing, 1863.

Druck der Neumann-Hartmann'schen Buchdruckerei.
(George Felsner.)

Ohne Communication kein Verkehr! Das ist ein echt volkswirtschaftlicher Grundsatz, der sich stets bewährt hat.

Zur Stadt Elbing, welche ziemlich den Mittelpunkt des Kreises bildet, führen drei Chaussées: die Berliner in südwestlicher, die Königsberger in entgegengesetzter und die Holländer in östlicher Richtung.

An den Vortheilen dieser Kunststraßen können leider die Bewohner des Ellerwaldes und die der ganzen Niederung am linken Ufer der Rogat nicht theilnehmen, obgleich die Niederung des Elbinger Kreises am linksseitigen Rogatufer circa $1\frac{1}{2}$ Meilen lang und eben so breit ist und sich bis hart an Tiegenhof erstreckt, somit aber einen Haupttheil des Elbinger Kreises bildet.

Der Mangel einer Chaussée ist hier um so fühlbarer, als die Beschaffenheit des Bodens die Wege öfters ganz unpassirbar macht.

Alle diese Verhältnisse sind denn auch auf dem Kreistage zu Elbing am 28. Januar c. hinlänglich erwogen und ist demnach der Beschluß gefaßt: eine Kunststraße von Elbing nach Tiegenhof zu bauen, wobei man 2 Linien, nämlich:

a. durch Ellerwald, Einlage und Schleusendamms,
b. durch Fichtthorst und Gr. Mausdorf
in Vorschlag gebracht hat. Um sich über die Wahl einer dieser Linien zu entscheiden, ist das Gutachten eines Technikers eingeholt. Dasselbe spricht sich für die Linie b. aus und motivirt dies durch zwei Hauptgründe:

1. daß die Einlage der Ueberschwemmung ausgesetzt sei;
2. weil mit der Linie b. gleichzeitig ein Chausséenet für den Marienburger Kreis in Aussicht genommen werden könnte.

Es soll nicht der Zweck dieser Schrift sein, jenes Gutachten zu widerlegen, als vielmehr Thatfachen und Verhältnisse klar zu legen, und so jedem Unpartheiischen eine gesunde Unterlage für eigne Urtheile zu gewähren.

Allerdings läßt es sich hierbei nicht umgehen, einzelne Stellen jenes Gutachtens zu erwähnen.

Ganz abgesehen von den bedeutenden Borthteilen, welche den Bewohnern jener Niederung durch eine Kunststraße gewährt werden, so wird durch die projectirte Chaussee die Verbindung zweier Orte hergestellt, welche mit einander im Verkehr stehen.

Je kürzer diese Verbindung ist, um so näher werden jene Orte an einander gerückt und um so größer und lebhafter auch der Verkehr; denn wollte man Tiegenhof mit Elbing durch eine Chaussee über Marienburg verbinden, so würde selbstverständlich von einem Verkehr zwischen Elbing und Tiegenhof nicht die Rede sein — das ist sonnenklar.

In dieser Beziehung lautet das Gutachten wörtlich:

„Die Linie des kürzesten Weges zwischen Elbing und Tiegenhof, die allerdings die beste wäre, sobald es sich bloß darum handelt, zwei Punkte mit einander in Verbindung zu bringen, fängt zu Elbing am Danziger Thore an, wendet sich nördlich durch Grubenhagen und dann in westlicher Richtung die Mitteltrift durch Ellerwald verfolgend bis an den Rogatdeich, unter Benutzung der Einlager Fähre überschreitet sie die Rogat und geht von dem jenseitigen Ufer direct durch die Einlage auf den Schleusendam zu und diesen benutzend setzt sich die Linie auf dem alten Wege über Fürstenau bis Tiegenhof fort.“

Faßt man diesen Ausdruck des Technikers in's Auge, so ist schon dadurch für die Linie Ellerwald entschieden; denn der Nützlichkeit und dem Zwecke müssen alle übrigen, besonders kleinlichen Bedenken weichen.

Je kürzer der Weg, je weniger Zeit ist erforderlich, ihn zurückzulegen; es ist aber eine ausgemachte Thatfache, daß man im Verkehr den Weg benutzt, der am wenigsten Zeit erfordert. — Je bequemer die Communicationsmittel, desto mehr Frequenz.

Als Beispiel hiesfür sei nur Folgendes angeführt:

Früher vor Eröffnung der Eisenbahn ging über Elbing die große Poststraße Königsberg-Berlin. Hatte der Hauptwagen etwa 3 bis 4 Beiwagen, so war dies ein außerordentliches Ereigniß und dennoch saßen diese Wagen nur höchstens 40 Personen. Man sehe sich doch heute den Eisenbahn-Zug an, der, so oft er Elbing berührt, das Doppelte, ja das Dreifache täglich mehrmals nachweisen kann.

Was das oben erwähnte Motiv ad 2 anbelangt, so lautet das Gutachten folgend:

„Noch größere Vortheile gewährt aber dieser Zug (Fichtthorst) bezüglich der Verbindung Tiegenhofs mit andern wichtigen Punkten. Es berührt solches jedoch lediglich nur den Marienburger Kreis und insofern ist es unumgänglich nöthig, daß beide Kreise wegen der Chausséebauten Hand in Hand gehen; denn der jedesmalige Zweck würde schwerlich erreicht werden, wenn einer der Kreise die Strecke bis zur Grenze baute und der andere den Bau nicht im Einverständnisse mit der Anlage des Ersteren fortsetzte, es würden daraus leicht äußerst nachtheilige Inconsequenzen entstehen und Bausummen nutzlos verwendet werden.“

Hält man auch diese Ausführung fest, die wir vollständig als richtig anerkennen, so bleibt über die Verwerfung der Linie Fichtthorst kein Zweifel mehr übrig; denn sich der Gefahr aussetzen, daß leicht äußerst nachtheilige Consequenzen entstehen und Bausummen nutzlos verwendet werden können, das wird und kann kein verständiger Mann thun.

Das Gutachten läßt im Project eine Chaussée zwischen Neuteich und Marienburg, sowie eine zwischen Tiegenhof und Altfelde und eine zwischen Gr. Mausdorf und Neuteich aufkommen und nennt nun das Rez: Elbing, Tiegenhof, Neuteich, Altfelde, Marienburg.

Somit wären zwar Knotenpunkte gefunden, aber auch gleichzeitig Elbing die Lebensader abgebunden, ohne auch nur im Geringsten dem Verkehr der Niederung links der Rogat nach Elbing zu Rechnung zu tragen.

Einen Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung liefert die Chaussée Rosenberg-Altfelde.

Das Gutachten giebt nun folgende Entfernungen an:

1. die Linie Elbing = Tiegenhof durch Einlage 5600 Ruthen;
2. die Linie über Fichthorst 7400 Ruthen, also 1800 Ruthen länger als die ad 1.

Weil aber bis Fichthorst eine Chaussée existirt, so beträgt die zu bauende Strecke nur 5000 Ruthen, wodurch 600 Ruthen gegen ad 1 erspart werden würden.

3. Von Tiegenhof nach Marienburg auf dem kürzesten Wege 5600 Ruthen und auf der projectirten Baulinie 6600 Ruthen.
4. Von Neuteich nach Marienburg auf dem kürzesten Wege 2800 Ruthen, auf dem projectirten 4000 Ruthen.

Wenn das Gutachten unmittelbar nach diesen Angaben folgende Zusammenstellung macht, um für die Linie Fichthorst eine kürzere Baustrecke auszurechnen:

A. von Elbing nach Tiegenhof	5600 Ruthen,
von Elbing (Fichthorst) nach Neuteich	5000 "
von Tiegenhof nach Altfelde	4400 "
von Tiegenhof über Neuteich nach Marienb.	6000 "
	<hr/> 21,000 Ruthen;

B. von Elbing (Fichthorst) nach Tiegenhof	5000 Ruthen,
von Elbing (Fichthorst) nach Neuteich	2800 "
von Tiegenhof nach Altfelde (Rothebude nach Fischau)	800 "
von Tiegenhof und Neuteich nach Marien- burg (von Tannsee bis Marienburg)	2400 "
	<hr/> 11,000 Ruthen,

so ist das mindestens unverständlich, wenn nicht widersprechend und unrichtig. Dem sei jedoch wie ihm wolle, jedenfalls ist der Techniker von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Linien Fichthorst = Neuteich und Tiegenhof = Altfelde unbedingt gebaut werden.

Dabei läßt das Gutachten den wichtigen Grundsatz:

„der kürzeste Weg ist der beste“

ganz außer Sicht; es erwähnt zwar der Ersparniß von 600 Ruthen über Fichthorst, gedenkt aber nicht des stets zu machenden Umweges von 1800 Ruthen, also dreimal größer als die nominell ersparte Strecke.

und Ebenſowenig iſt der Schwierigkeit Rechnung getragen, deren das Gutachten oben erwähnt, nämlich mit einem andern Kreiſe Hand in Hand zu gehen; und dennoch hat der Marienburger Kreis nach dem im Gutachten angegebenen Project 8000 Ruthen und der Elbinger Kreis dagegen nur 3000 Ruthen zu bauen.

Einleuchten muß es, daß der Marienburger Kreis, wenn er baut, nur die Linie Marienburg = Neuteich = Tiegenhof in's Auge faſſen wird, da ihm die übrigen nichts nützen, und weil ferner dieſe Linie in Tiegenhof ſich derjenigen anſchließt, welche neuerdings durch das Danziger Werder nach Danzig hin projectirt iſt und in Angriff genommen werden ſoll.

Kommen wir wieder auf die oben angegebenen Entfernungen des im Gutachten projectirten Chausſéennekes zurück, ſo würde man auf der Chausſée

Tiegenhof = Neuteich	5800 Ruthen,
--------------------------------	--------------

Neuteich = Marienburg	4000 „
---------------------------------	--------

in Summa	9800 Ruthen,
----------	--------------

dagegen jezt auf der gewöhnlichen Fahrſtraße

Tiegenhof = Neuteich	3200 Ruthen,
--------------------------------	--------------

Neuteich = Marienburg	2800 „
---------------------------------	--------

in Summa	6000 Ruthen
----------	-------------

zurückzulegen haben, alſo auf der Chausſée gegen jezt mehr 3800 Ruthen.

Nach alle dieſem zerfällt das obige Hauptmotiv ad 2 in ſich ſelbſt und wenngleich nicht abzuleugnen, daß die Ortſchaften Gr. Mausdorf und Lupushorſt ſowie auch einige andere Etabliſſements von der Fichthorſter Linie mehr Nutzen haben würden, als von der Linie durch den Ellerwald, von der ſie circa $\frac{3}{4}$ Meilen entfernt ſind, ſo iſt doch zu berückſichtigen, daß die Bewohner jener Ortſchaften, welche meiſtens größere Beſitzer ſind, weit leichter den kleinen Umweg über Elementfahre oder Sommerort machen können, als die nördlichen Bewohner jener Niederung mehr als 2 Meilen zurücklegen müſſen, um die genannten Fahren zu erreichen. Ueberdies würden die Ortſchaften Ellerwald, Einlage, Kobach &c., welche doch ſo ſehr abhängig von Elbing ſind, bei grundloſen Wegen ganz iſolirt ſein.

Schon aus dieſem Grunde würde viel für die Sache ge-

wonnen sein, wenn vorläufig wenigstens die Chaussée durch den Ellerwald bis zur Mogat gebaut würde.

Nachdem nun die Nachtheile der Fichtthorster Linie, abgesehen von deren technischen Schwierigkeiten, hinlänglich dargethan sind, wollen wir zu den Vortheilen, welche die Linie Ellerwald gewährt, übergehen: Nicht nur die Ausgangspunkte Elbing und Tiegenhof, sondern auch der ganze westliche Niederungsbezirk des Elbinger Kreises genießt diese Vortheile.

Die durch den Ellerwald projectirte Chaussée würde sowohl den Ellerwald als das Gebiet links der Mogat der Mitte nach durchschneiden und die am ungünstigsten gelegenen Dörfer hätten nur eine halbe bis $\frac{3}{4}$ Meilen zur Chaussée. Zu beiden Seiten würden Wege einmünden, beispielsweise von Elbing aus gerechnet, die Quertrift, die beiden Mogatbeiche und der Haupt-Verder-Einlagsbeich. Hauptsächlich der Letztere würde durch die Dorfstraße Lakendorf mit Anschluß an den neuen Damm, der von Koll nach Jungfer zu führt und als Fahrweg benutzt werden soll, die Ortschaften jenseits der Jungferschen Lache zur Benutzung der projectirten Chaussée hinüberziehen, wie auch schon jetzt die Bewohner des ganzen Bährenhöfner und Tiegenhöfer Gebiets, des Scharpauer Winkels und der Mehrung meistens den Weg über Schleusendamm nach Elbing wählen. Ferner schließen sich links der Mogat an: die Wege von Krebsfelde, Kl. Mausdorf, Rosenort, Rückenau, die Kiewitz-Trift und der sogenannte schwarze Wall, von welchen der Kl. Mausdorfer Weg direct über Marienau nach Neuteich führt.

Alle diese Straßen führen zu und von Niederungsgegenden, in denen die Theilung des Besitzes bis in die kleinsten Potenzen stattfindet und deren Bewohner zu der Frequenz der Chaussée nicht unwesentlich beitragen würden.

Auch dürften die schiffbaren Gewässer, welche die Linie Ellerwald-Schleusendamm berührt, nicht unberücksichtigt bleiben. Es sind dies die von Einlage ab schiffbare Mogat, die Stuba und die Jungfersche Lache. Es ist eine bekannte Thatsache, daß auf diesen Gewässern Handel mit Rohprodukten getrieben wird, der durch die Vergrößerung der Kommunikationsmittel jedenfalls einen noch größeren Aufschwung erhalten würde.

Sehr wichtig ist die auf diesem Wege (Chausséebau) zu erzielende Verbindung der Höhe mit dem genannten Niederungstheil. Mißwachs, Dürre, Mangel an Futter, Auszehren durch lange Einquartierungen von Truppen und andere Calamitäten würden die Bewohner der Höhe bald überzeugen, daß auf kurzem Wege sie sich aus der Niederung Ersatz und Aushilfe verschaffen könnten, während andererseits das in der Niederung knappe Bau- und Brennmaterial bequem herbeizuschaffen wäre. Sonach würde durch eine Chaussée Elbing-Ellerwald-Schleusendamm-Liegenhof nicht nur die kürzeste Strecke zwischen beiden Endpunkten benutzt, sondern auch dem bevölkertesten Theile der Elbinger Niederung durch Verbindung unter sich und mit der Kreisstadt ein namenloser Vorthail zugeführt werden.

Sind nun auch die Vorthelle der Linie Ellerwald-Schleusendamm hinlänglich erwogen, so wollen wir das Hauptmotiv ad 1, nämlich die zu befürchtende Ueberschwennung der Einlage, genauer in's Auge fassen.

Die Gefahr für die Einlage mindert sich von Jahr zu Jahr, selbst wenn die längst erwünschte Canalisirung derogat nicht vorgenommen werden sollte, indem sich das Bett der Weichsel immer mehr und mehr vertieft und das derogat in seinen obern Theilen vollständig versandet, so daß dieogat successive aufhört, als Fluß zu existiren.

Abgesehen hievon dürfte sich wohl eine Linie finden lassen, welche den Durchgang durch die Einlage ermöglichen würde, wenn nur mit dem rechten Ernst herangegangen wird.

Von der Chaussirung der Strecke durch die Einlage könnte aber auch ohne besondere Benachtheiligung des Verkehrs Abstand genommen werden, wenn ein zweckmäßig angelegter Weg eingerichtet würde, indem ein verbreiteter, mit Sand überfahrener und sorgfältig unterhaltener Landweg dort auch für größern Verkehr vollkommen ausreichen dürfte, zumal dieses Plannum circa 5 Fuß höher liegt als der Ellerwald selbst.

Noch andere aber unbedeutende Nebemotive für den Bau der Fichtthorster Linie führt jenes Gutachten an, als den schlechten Baugrund in Ellerwald, die vielen Brücken am Schleusendamm und die Fährre bei Einlage.

Was den Baugrund in Ellerwald anbelangt, so ist der in Schwarzdamm und den Sommerauer Wiesen um nichts besser, wohl aber ist Ellerwald hinlänglich mit Dampfsentwässerungsmühlen versehen, was bei obigen Ortschaften nicht der Fall ist.

Was die Brücken anbelangt, so erfordert die Linie Fichtthorst nur einige Brücken weniger, als die Linie Ellerwald-Schleusendamm, weil die erstere Linie fast dieselben Gewässer berührt, als die letztere, doch dürfte um Zerstörungen bei etwaigen Durchbrüchen vorzubeugen, es gerathen sein, die Linie etwa 50 Ruthen vom Schleusendamm ab über die Krebsfelder Feldmark zu legen, um diejenigen Brücken zu vermeiden, welche gleichzeitig als Schleusen dienen, wodurch sich die Zahl der Brücken um 3 vermindert.

Was endlich das letzte Motiv, die Fähre anbelangt, so soll die bei Elementfähre später nach Rothebude zu verlegende eher vom Eis frei werden, als die bei Einlage. Das ist richtig, dagegen ist das Wasser oberhalb seicht und würde bei gewöhnlichem Wasserstande das Uebersetzen schwerer Fahren unmöglich machen. Diesem Uebelstande begegnet man an der Einlager Fähre nicht. Auch hat sich die Dorfschaft Einlage bereit erklärt, eine Pontonbrücke zu erbauen, insofern der Kreis dieselbe nicht für eigne Rechnung übernehmen will.

Sicherlich werden bei einem Bau durch den Ellerwald und Schleusendamm die Rogat und der Elbing sowohl, als die Jungfersche Lache willkommene Mittel sein, um Baumaterialien billiger herbeizuschaffen, was bei der Linie Fichtthorst nicht zutrifft, weil oberhalb Einlage die Rogat verflacht ist und schwer beladene Gefäße nicht passiren können.

Wer trotz aller dieser Beweise dennoch nicht im Klaren sein sollte, welche der beiden Linien die zweckmäßigste wäre, dem legen wir einfach die Frage vor: welches ist jetzt und bisher die frequenteste Straße zwischen Elbing und Tiegenhof?

In der Beantwortung dieser Frage ist denn auch diejenige Linie zu finden, die wir oben als die zweckmäßigste bezeichnet haben, nämlich die Linie Ellerwald-Schleusendamm.

