

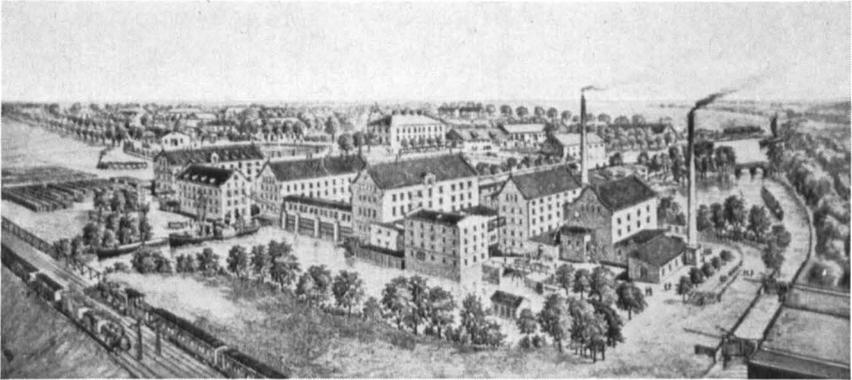
Dampmühle Freund, Wehlau

Es waren 13 Angestellte und Arbeiter tätig. Der Handelswert der Mühle 1940 betrug etwa 350 000 RM. Die Inhaber waren Minna und Fritz Freund (1942 im Osten gefallen).

„Die Pinnauer Mühlenwerke“)

in Wehlau gelegen, ca. 2 km oberhalb der Allemündung, gehen zurück auf ein Privileg, das dem Königsberger Joh. Kaspar Dietrich 1766 erteilt wurde. Es wurde aus der bestehenden Mahlmühle eine Ölmühle gemacht. Ab 1870 übernahm, nachdem die Mühle vielfältig den Besitzer gewechselt hatte, eine Aktiengesellschaft die Pinnauer Mühlenwerke. Dazu gehörten eine Ölmühle, eine Roggenmühle, eine Weizenmühle und eine Sägemühle. Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ließ die Aktiengesellschaft die Ölmühle eingehen. Es wurde eine Holzschleiferei und 1904 noch eine Braunholzpapierfabrik eingerichtet. Die Mahlmühlen verarbeiteten täglich ca. 30 Tonnen Roggen, 30 Tonnen Weizen zu Mehl. Der größte Teil des Mehls blieb in der Provinz. Es wurde aber auch Mehl versandt nach Skandinavien, Finnland und nach dem Rheinland. Die Triebkraft für die Werke lieferte die Alle (Turbinen), die durch ein Wehr angestaut war; jedoch wurde das Werk ergänzend auch mit Dampf betrieben. Die Pinnauer Mühlenwerke wurden nur noch

^{*} nach Ambrassat „Die Provinz Ostpreußen“ J. H. Bon's Verlag, Königsberg (Pr) 1911.



Ältere Gesamtansicht der Pinnauer Mühlenwerke, etwa 1890

von der 1890 in Betrieb genommenen Walzmühle in Königsberg (Pr) an Größe übertroffen.

Eine neue Papierfabrik entstand unweit des alten „Kupferhammers“ bei Allenberg im Rahmen der „Erich-Koch-Stiftung“ nach 1933.

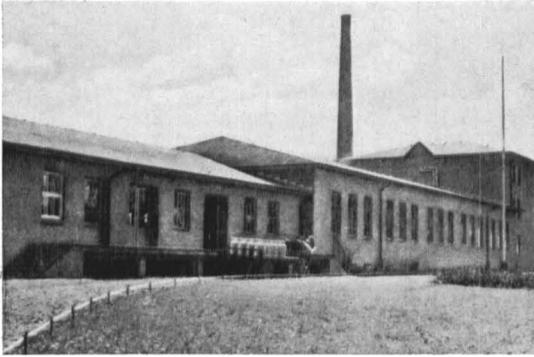
Zwischen Papierfabrik und besagtem Kupferhammer befand sich ein Fett- und Margarinewerk.

In Tapiau hat es Mitte des 19. Jahrhunderts noch sechs kleinere Mühlen gegeben. Auch wird von fünf Brauereien berichtet, die von den größeren Gasthäusern betrieben wurden. Diese Gaststätten brauten aber nur ein Braunbier. Braunbier war noch in den 20er und 30er Jahren ein beliebtes Getränk, das man in der Milchkanne vom Kaufmann holte und sogleich zum Abendessen austrank.

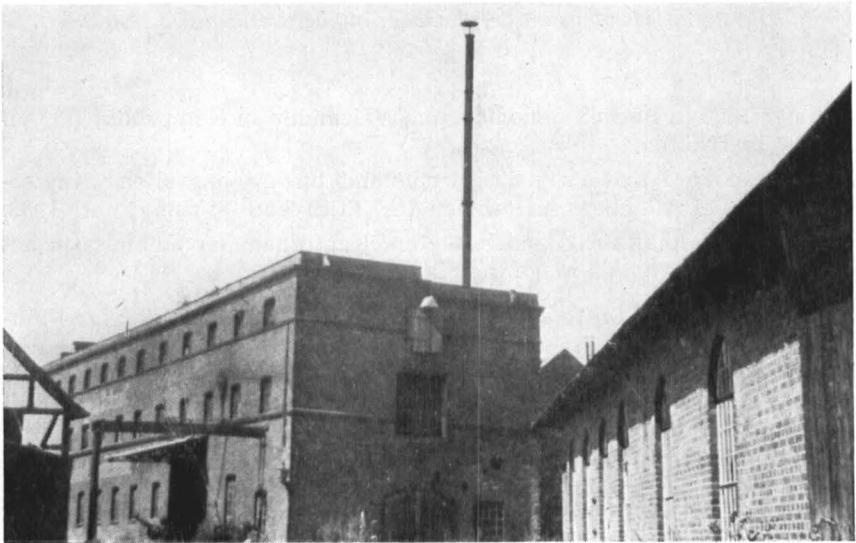
Am Ende des 19. Jahrhunderts waren die Zuckerfabrik und zwei Sägewerke die einzige Industrie in Tapiau. 1900 wurde die Zuckerfabrik aus Mangel an Zuckerrüben geschlossen. Auf dem Gelände der stillgelegten Zuckerfabrik hatten sich nach 1933 folgende Betriebe angesiedelt: eine Baubeschlagfabrik, eine Seifenfabrik, eine Rohrgewebefabrik. An der Chaussee nach Friedland war im Rahmen der „Erich-Koch-Stiftung“ das Nahrungsmittelwerk „Schüler-Hohelohe“ nach 1933 entstanden.

In Tapiau hat es bis 1914 eine kleine Schiffswerft für Neubauten nahe dem Fährkrug gegeben. Eine Reparaturwerft wurde vom Inhaber Liebe bis 1945 neben der Gasanstalt betrieben. Sonst gab es hier keine eisenverarbeitende Industrie.

Erwähnenswert sind im Kreis lediglich zwei Maschinenfabriken und Gießereien, die die einzigen Unternehmen dieser Art waren: Eine Eisen gießerei, Maschinenfabrik und Kesselschmiede wurde in Wehlau 1850 von Th. Ruhnau gegründet. Diese Fabrik befand sich in der Kl.-Vorstadt 1



*Margarine- und Fettwerk
bei Allenberg*



Maschinenfabrik Menzel u. Schoof in Wehlau an der Langen Brücke (Pregel)

an der Langen Brücke über den Pregel. Anfang des Jahres 1905 übernahm der Werkmeister August Menzel den Betrieb. Th. Ruhнау verkaufte aus Altersgründen das Werk. Seitdem wurde es geführt von den Dipl.-Ingenieuren Julius Menzel, aus Mecklenburg kommend, und Ernst Schoof, Magdeburg. Die Fabrik befaßte sich mit der Spezialherstellung von Lokomobilen, fahrbare und stationäre von 8 bis 150 PS, und baute Dampfkessel und Pumpen. Die Modelle für die Gießerei wurden in eigener Tischlerei hergestellt. Brückenbauten, soweit sie vorkamen, wurden besonders für Masuren geliefert.

Das Werk beschäftigte im Schnitt ca. 180 Arbeiter. Nach dem Ersten Weltkrieg nahm man auch landwirtschaftliche Maschinen in die Produktion auf. — Nach dem Tode von Julius Menzel und damit verbundener schwieriger Erbaueinandersetzungen sowie durch die wirtschaftlich schlechten Zeiten erloschen Firma und Fabrik Anfang der 30er Jahre.

In Wehlau befand sich die Maschinenfabrik Theodor Thomas. Sie wurde 1908 gegründet und 1916 in eine GmbH. umgewandelt. Technischer Meister war Willi Thomas, Walter Jordan der kaufmännische Leiter. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Fabrik bedeutend erweitert. Die Belegschaft zählte 50 bis 60 Mann, darunter Ingenieure und Werkmeister.

Es wurden in der Maschinenfabrik und Eisengießerei hergestellt: Kartoffeldämpfer, Kartoffelwaschmaschinen, Kultivatoren, Eggen und sonstiges landwirtschaftliches Gerät. Exportgeschäfte in die UdSSR ließen sich gut an, verloren aber späterhin an Bedeutung.

Die Erzeugnisse der Fabrik wurden regelmäßig auf der Ostmesse in Königsberg ausgestellt. Im Jahre 1924/25, der Zeit der Wirtschaftskrise, wurde die GmbH. aufgelöst und der Betrieb danach im verkleinerten Umfange durch Willi Thomas als Reparaturbetrieb weitergeführt.

In Allenburg hatten die Gebrüder Naß im 19. Jahrhundert eine Zündholzfabrik errichtet, die vom Kaufmann Hermans Kemsies erworben wurde. Außer den damals üblichen Phosphorzündhölzern wurden auch Tinte und Stiefelwisch hergestellt. Mit dem Aufkommen der Schwefelhölzer ging der Betrieb ein. Das Gebäude mit den stillgelegten Maschinen wurde beim Russeneinfall 1914 zerstört.

Die Zündhölzchen hatten außerdem wenig Anklang gefunden, da sie nicht gut anbrannten. So sagte man im Volksmund: Kein Wunder, wenn die Hölzchen nicht gut zünden; denn „Herr Naß“ hat sie ja hergestellt! Und Herr Kemsies konnte das auch nicht besser machen, was Herr „Naß“ da angerichtet hatte!

Die Verkehrsverhältnisse

Von Kurt Dieckert/Werner Lipcke

Die älteste genauere Karte von Ostpreußen, nämlich die von Caspar Hennenberger aus dem Jahre 1576 zeigt zwar Ortschaften, Gewässer und Waldungen, jedoch keine Straßen und Wege, ein Zeichen dafür, daß diese dem Anfertiger von geringerer Bedeutung erschienen. Das gleiche gilt von den Karten des 17. Jahrhunderts, die alle mehr oder weniger auf die Karte von Hennenberger zurückgehen. Jedoch zeigen diese bereits die Brücken bei Tapiau, Wehlau und Allenburg, die Kreiskarte von Naronski um 1665 auch solche über kleinere Flußläufe. Erst im 18. Jahr-

hundert zeigen dann z. B. die Karten von Homann bereits wichtige Straßen, jedoch recht ungenau und unvollständig. So zeigt eine Homannsche Karte um 1710 eine Straße von Königsberg nördlich des Pregels, die über die Brücke bei Tapiaw und dann südlich des Flusses nach Wehlau führte, um dann aufzuhören. In einer späteren Karte von 1731 ist dann diese Straße nicht mehr eingezeichnet. Erst die von Schrötter'schen Karten von 1810 weisen dann die damaligen Hauptstraßen und Wege auf. Aus ihnen ergibt sich die Führung der Straße von Königsberg nach Insterburg mit dem Abzweig nach Tilsit bei Taplacken.

Diese geringe Bewertung der Straßen hat ihren Grund in dem schlechten Zustand aller Wege in früherer Zeit. Zwar war der Deutsche Ritterorden von Anbeginn bemüht, die vorgefundenen Pfade zu verbessern, doch folgte nach seiner Entmachtung eine Zeit der Vernachlässigung der Verkehrsverhältnisse, die sich in den Berichten jener Zeit widerspiegelt. Angesichts dieser Verwahrlosung entschloß sich der damalige Kurfürst Friedrich III. zur Herausgabe eines Wege-Edikts von 1698, das eine Straßenbauverwaltung unter Landhofmeister von Perbandt schuf und die Kostenfrage klärte.

Eine wesentliche Verbesserung brachte die Einführung der fahrenden Posten sowie der Ausbau von Heerstraßen am Anfang des 18. Jahrhunderts. Besonders aber war es Friedrich Wilhelm I., dem an der Verbesserung der Straßen im Zusammenhang mit der Neubesiedlung der östlichen Teile Ostpreußens viel gelegen war. Das Wegeedikt von 1720 führte eine recht eindringliche Sprache, die dann auch den gewünschten Erfolg hatte. Allerdings waren die damals geschaffenen Straßen und Brücken, deren Breite auf mindest 20 Schuh, etwa 6 Meter, festgesetzt wurde, nicht mit den guten Kunststraßen unserer Zeit zu vergleichen. Auch handelte es sich nur um die bedeutenderen Verkehrsstraßen, während die Verbindungswege zwischen den Dörfern nach wie vor mangelhaft blieben.

Als besonders schlecht war in aller Munde die Straße, die von Allenburg über Schallen und Paterswalde nach Wehlau führte, und auf die der Volkswitz folgenden Vers dichtete:

Kömmst na Schalle, mots de knalle,
un best in Redde, denn wöll ick wedde,
du fahrscht dorch Leissine im Griene.
Kömmst noa Rockelheim,
schleit de Diewel drein.
Und kömmst de örscht no Paterswald,
so hefft de Diewel allet geholt.

Als noch schlechter wird wegen des undurchlässigen Lehmes die Straße auf dem rechten Alleufer von Allenburg über Kl.-Nuhr bezeichnet. Überhaupt war der Südteil des Kreises hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit

im Nachteil gegenüber dem Gebiet nördlich des Pregels mit seinen etwas milderen Böden.

Eine Quelle ewiger Klagen aber bildete der erbärmliche Zustand der Brücken, an denen das Kreisgebiet besonders reich ist. Der berühmten „Langen Brücke“ bei Wehlau sei daher ein besonderes Kapitel gewidmet.

Wer aber die köstliche Beschreibung einer beschwerlichen Reise durch Westfalen von Johanna Schopenhauer, der Mutter des Philosophen, liest, kann sich damit trösten, daß damals die Verhältnisse im Westen Deutschlands auch nicht besser waren. Erst das 19. Jahrhundert schuf mit Kunststraßen nach französischem Muster und den Eisenbrücken statt der bisher üblichen Holzbrücken einen grundlegenden Wandel im Straßenbau.

Wurden bisher die Straßenbaukosten den Anliegern oder Kreisen aufgebürdet, so sprang jetzt Preußen selbst bei den „Staats-Chausseen“ mit seinen eigenen Mitteln ein.

Nachdem 1827 die Straße von Elbing nach Königsberg als wichtigste Verbindung zum „Reich“ fertiggestellt worden war, folgte in den Jahren 1830/31 der Bau der Staats-Chaussee Königsberg—Tapiau—Taplacken—Skaisgirren (Kreuzingen)—Tilsit, die in einer Länge von etwa 60 Kilometern mitten durch das Kreisgebiet führte und den Kreis verkehrsmäßig aufschloß. Die Führung dieser Straße hielt sich mit geringen Begrädigungen an die alten durch Jahrhunderte bestehenden Verkehrswege.

Am 17. Juni wurde dann die Staats-Chaussee von Taplacken—Insterburg—Eydtkuhnen (Eydtkau) dem Verkehr übergeben. In Abweichung von der früheren Führung überschritt die Straße hinter Taplacken den Pregel und führt dann auf einem Damm über Norkitten—Waldhausen nach Insterburg, wodurch das Kirchspiel Plibischken eine etwas abseitige Verkehrslage erhielt. 1850—1854 erfolgte dann der Bau der Kunststraße von Allenburg nach Gerdaun und anschließend bis 1857 der von Allenburg nach Wehlau, gewissermaßen gerade vor Toresschluß angesichts des sich abzeichnenden Ausbaus eines Eisenbahnnetzes auch für Ostpreußen.

Zu erwähnen ist noch, daß die Benutzung der Staats-Chausseen gebührenpflichtig war, bis sie 1874 freigegeben wurden.

Durch das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 wurde dann das Eigentum der Staatsstraßen den Provinzialverwaltungen übertragen. Der Pferdefuß daran war die Übernahme der Unterhaltungskosten. Einen Teil der ihr unterstellten Chausseen hat die Provinz dann den Kreisen gegen Zahlung eines Pauschalsatzes zur Verwaltung und Unterhaltung übergeben.

Mit Erlaß vom 2. April 1845 hatte die Regierung neben den Kommunen auch besonders die Kreise aufgefordert, unter finanzieller staatlicher

Beihilfe (Staatsprämie von 10 000 Taler je Meile) Chausseen in ihrem Bezirk zu bauen.

Trotz späterer wesentlicher Erhöhung dieser Beihilfe erlahmte der anfängliche Eifer bald wieder.

Ob und wann welche Straßen der Kreis Wehlau im 19. Jahrhundert gebaut hat, läßt sich nicht mehr feststellen. Die wichtigsten Kreisstraßen scheinen erst nach 1900 durch den Kreis erstellt worden zu sein.

Für den Straßenverkehr spielten die Wehlauer Brücken eine besondere Rolle.

Brücken haben oft wechselvolle Schicksale. Das trifft auf die Brücken von Wehlau in besonderem Maße zu.

Betrachten wir zunächst das Schicksal der „Langen Brücke“ über den Pregel, die ihren Namen sehr zu Recht trägt. Denn die Brücke, die sich auch über die Pregeltalwiesen hinzog, hatte immerhin die stattliche Länge von rund 300 Metern.

In einer Ordnung von 1526 war festgelegt, welche Hölzer von den einzelnen Städten und Ortschaften — darunter Ragnit — Insterburg — Tilsit — Saalau — Georgenburg — Norkitten — zum Brückenbau geliefert werden mußten. Geld zum Bau mußten auch die Amtsgebiete von



*Die Lange Brücke (300 m) über den Pregel.
Erst 1880 in Eisen erbaut, mit sieben Bögen und neun Pfeilern*

Tapiau, Taplacken und Laukischken geben, während der Brückenbelag zum Beispiel von Arbeitern aus dem Gebiet Tapiau und Taplacken ausgeführt werden mußte. Das Rammen der Pfähle wiederum fiel den Gebieten Ragnit, Tilsit und Insterburg zu.

Später wurden dann die Arbeiten nach Spezifikationen von 1631 und 1633 nach bestimmten Abschnitten der Brücke verteilt.

Wann die erste feste Brücke erbaut wurde, ist nicht feststellbar. Jedenfalls wurde sie 1458 während des Städtekrieges zerstört. Sofort wieder neu erbaut, mußte sie bereits 1460 einen Anschlag mit Feuerschiffen, die man brennend stromab treiben ließ, über sich ergehen lassen.

Aus dem Jahre 1580 berichtet die Stadtchronik von einem neuen Brückenbau, der jedoch 1612 bereits wieder notwendig wurde. Auf Drängen der Stadt Insterburg wurde dann 1624 ein Brückenteil mit einer Zugvorrichtung versehen, um auch größeren Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen. Bald nach ihrer Fertigstellung fuhr ein schwer beladener Kahn dagegen, der so beschädigt wurde, daß die Ladung größtenteils verdarb.

Infolge des schlechten Zustandes des Brückenbelages brach sich 1653 ein Bürger Kienapfel beim Überschreiten ein Bein, obwohl immer wieder durch den Amtshauptmann in Tapiau strenge Anweisungen für die laufende Instandhaltung ergingen.

Im Jahre 1726 wurde der der Stadt obliegende Brückenteil neu erbaut und erhielt dicht an der Zugvorrichtung zwei zierliche etwa vier Meter hohe Säulen als besonderen Schmuck. Doch bereits 1754, als das Eis der Alle früher als das des Pregels aufbrach, schob das Eis stromaufwärts den abrasierten Brückenoberteil etwa 50 Meter gegen den Strom. Durch diese Eisbarriere aufgestaut, stieg das Wasser des Pregels in kurzer Zeit so stark an, daß der Friedhof am Siechenhaus mehr als zur Hälfte unter Wasser gesetzt wurde und sich mehrere auf der Brücke befindliche Bürger nur mit Mühe nach der Wattlau retten konnten.

Als Notbehelf wurde zunächst eine Schwimmbrücke angelegt, die erst 1757 durch eine neue feste Brücke ersetzt wurde. Doch auch von dieser wurden 1794 durch Eisgang zwei Joche fortgerissen.

Dann spielten wieder kriegerische Ereignisse mit. Auf der Flucht vor den Franzosen nach der Schlacht bei Friedland steckten die Russen am 16. Juni 1807 die Brücke in Brand.

Wieder wurde zunächst eine Behelfsbrücke auf Schwimmprähmen erbaut, die jedoch dem Verkehr keinesfalls genügte, so daß im Herbst 1817 über die Wattlausche Wiese eine fahrende Nebenpost nach Taplacken und Tapiau eingerichtet wurde.

Die durch lange Einquartierungen und Kriegslasten finanziell stark belastete Stadt wandte sich hilfesuchend an den König, der auf Staats-

kosten eine neue Brücke bauen ließ, die am Geburtstag des damaligen Königs Friedrich Wilhelm III. am 3. August 1822 mit einer Festlichkeit eingeweiht wurde.

Doch bereits 1829 wurden bei einer Überschwemmung mehrere Joche der Brücke mitgerissen. Diese Überschwemmung war seit 1537 die größte gewesen und richtete viel Schaden an, so daß zu einer Spende aufgerufen wurde, die 2000 Taler ergab.

Über den Pregel wurde nun wieder eine Notbrücke geschlagen und dann 1830 die alte Brücke instandgesetzt. Doch bereits 1837 zeigten sich solche Schäden, daß der Fiskus eine neue Holzbrücke auf seine Kosten errichten ließ.

Endlich rang man sich dann nach 1870 dazu durch, die Holzbauweise zu verlassen und eine eiserne Brücke mit massiven Pfeilern zu errichten, die jedem Eisgang standhalten konnte. Die Brücke wurde am 11. Dezember 1880 feierlich dem Verkehr übergeben. Es ist die Brücke, die allen Wehlauern bis zuletzt zur Überquerung des Pregels gedient hat.

Doch am 24. August 1914 mußten dann einzelne Joche vor den anrückenden Russen gesprengt werden. Am 24. August begannen die Russen dann, eine Notbrücke zu bauen, die in vier Tagen fertig war. Damals wurde auch die Eisenbahnbrücke über die Alle gesprengt. Noch während des Krieges wurden die Schäden beseitigt. Wie durch ein Wunder blieb die Brücke in den kritischen Tagen der russischen Invasion im Januar 1945 unversehrt.

Von ähnlichen Schicksalsschlägen wurde auch die Allebrücke betroffen. Auch sie ist in der Stadtchronik mehrfach erwähnt. In primitiver Holzbauweise errichtet, war sie starkem Eisgang und plötzlichem Wasserstau nicht gewachsen.

Im Juni 1807 steckten dann die Russen die Allebrücke auf dem Rückzug vor den Franzosen in Brand.

Behelfsbrücken wurden mehrmals durch Eisgang beschädigt und fortgeschwemmt. Erst 1816 wurde dann eine neue Holzbrücke in recht stabiler Bauweise auf Staatskosten mit einem Aufwand von 18 000 Talern errichtet.

Die letzte hölzerne Brücke wurde Anfang der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts unvermutet durch Hochwasser zerstört. Die Pferdedroschken, die auf dem Wege zum Bahnhof über die noch unversehrte Brücke gefahren waren, mußten den Heimweg über Tapiaw antreten.

Endlich entschloß man sich zum Bau einer massiven Brücke, welche am 26. August 1872 dem Verkehr übergeben wurde. Auch diese Brücke wurde ein Opfer der Kampfhandlungen um Wehlau im Ersten Weltkrieg. Während die Pregelbrücke und dann auch die Eisenbahnbrücke von deutschen Truppen am 24. August 1914 gesprengt wurden, blieb dieses

Schicksal der Allebrücke zunächst erspart. Doch wurde dann auch sie am 10. September 1914 von den Russen auf ihrem Rückzug gesprengt, so daß längere Zeit nur ein behelfsmäßiger Verkehr möglich war.

In den zwanziger Jahren kam es dann zum Neubau der massiven Betonbrücke, die allen Wehlauern noch in Erinnerung ist.

Im Zweiten Weltkrieg mußte auch sie daran glauben. Aus ungeklärter Ursache — sei es Sabotage oder Unachtsamkeit — flog sie am Vormittag des ersten Weihnachtstages 1944 in die Luft. Eine Behelfsbrücke trat an ihre Stelle.

Es ist nicht bekannt, wie die Brücke durch die russische Besatzungsmacht wieder hergestellt worden ist.

Rudolf Grabo: „Die ostpreußischen Straßen im 18. und 19. Jahrhundert“, Diss. Königsberg 1910, 124 S. m. Karten, erhalten durch Herderinst., Marburg.

L i t e r a t u r :

Bitter von: „Handbuch der Preuß. Verwaltung“, Leipzig 1906.

H. Bonk: „Aus Allenburgs Vergangenheit“, Königsberg 1900.

Brandt, J. A. v.: „Reisen durch die Mark Brandenburg . . . Liefeland“, Wesel 1702.

Gasner, Ernst: „Zum deutschen Straßenwesen von den ältesten Zeiten bis zur Mitte des XVII. Jahrh.“, Leipzig 1889.

Herzbruch: „Über den Straßenbau mit bes. Berücksichtigung Ostpreußens“, Königsberg 1870.

Hasenkamp von: „Ostpreußen unter dem Doppelaar“, Königsberg 1866.

Horn, Alexander: „Die Verwaltung Ostpreußens seit der Säkularisation“, Königsberg 1890.

„Die Provinz Preußen — Geschichte ihrer Kultur und Beschreibung ihrer land- und forstwirtschaftlichen Verhältnisse“, Königsberg 1863.

Schmid, H.: „Geschichte des Kreises Angerburg“, Angerburg 1860.

Stephan, H.: „Geschichte der preuß. Post von Ihrem Ursprung bis zur Gegenwart“, Berlin 1859.

Verzeichnis der im Reg.-Bez. Königsberg fertig ausgebauten und im Ausbau begriffenen Chausseen, gebesserten Wege und Kleinbahnen, Königsberg 1902.

L a n d k a r t e n :

J. Naronski: Ämterrisse 1660—1665 — 1:100 000 (?).

J. W. Suchodoletz: Allgemeine Karte für Preußen — 6. Bl. 1733.

v. Schrötter'sche Karte von Ostpreußen . . . 1:150 000, Berlin 1802—1810.

Müllers Atlas von Pr. Staat in 27 Bl. 1:600 000, Erfurt 1831.

Reymann u. v. Oesfeld: Spezialkarte der Prov. Preußen 1849, 1:200 000. Generalstabskarten 1:100 000 etwa ab 1860.

Witzleben v.: „Kreiskarten des Reg.-Bez. Gumbinnen“, 1837, 1:150 000.
„Kreiskarten d. Prov. Ostpr.“, 1875.
Handtke: Generalkarte von Ostpr. 1:475 000.
Sicker: Karte von Ostpr., 1901, 1:300 000.

Chausseekarten:

Krah: Karte der Eisenbahnen und Chausseen 1883.
Napoleon, 1812: Militärstr. Elbing—Königsberg—Gumbinnen—Willkow.
Militärstr. Königsberg—Kowno—über Labiau.
Erste ostpr. Chaussee von Elbing nach Königsberg, 1827.
Straßenbreiten — Sommerwege — Schwere Lasten mit Eisenbahn;
1 Pr. Ruthe = 12 Fuß — 3,70 m.

Zwei alte Kreiskarten

Alter Krug bei Redden an der alten Poststraße Allenburg—Wehlau
Lange Brücke über den Pregel bei Wehlau
Eisenbahnbrücke über die Alle bei Wehlau
Straßenbrücke über die Alle in Wehlau (Betonbrücke)
Dieselbe Brücke gesprengt 26. 12. 1944

Der Schiffsverkehr im Kreise Wehlau

auf Pregel, Deime und Alle diente als Rohstoffzubringer und zur Beförderung der ländlichen und industriellen Erzeugnisse. Der ganze Schiffsverkehr wurde von Königsberg (Pr) aus geregelt. — Von der Firma Robert Mayhöfer fuhr ein Frachtdampfer zweimal wöchentlich von Königsberg über Tapiau nach Wehlau und zurück. Er nahm ungefähr eine Ladung von 100 Tonnen auf. Dieselbe Firma fuhr auch von Königsberg über Tapiau, die Deime abwärts nach Labiau und weiter bis Tilsit. Die Firma Carl Meyhöfer, nicht mit Robert Mayhöfer verwandt, befuhr ebenfalls die Strecke von Königsberg nach Tapiau—Wehlau und die Alle aufwärts bis Allenburg. Diese Dampfer, später waren es motorgetriebene Frachtschiffe, beförderten vorwiegend Stückgut.

Schüttgüter, wie Brennmaterialien, Düngemittel oder Holz, Kies, Ziegel, wurden seit 1923/25 weitgehend per Bahn befördert. Im 19. Jahrhundert und noch einige Jahre nach dem Ersten Weltkrieg gab es große zweimastige Lastensegler mit ein bis zwei mächtigen Schonensegeln und ein bis zwei Focksegeln, es waren Wohnschiffe, wo die Schifferfamilie an Bord auf dem Achterdeck wohnte. Diese Holzkähne mit flachem Boden, etwa 20 bis 25 Meter lang, etwa 5 bis 6 Meter breit, segelten mit Seitenschwertern. Ging es stromauf und reichte der Wind nicht, wurde der Kahn mit Pferden oder mit Menschenkraft getreidelt. Hinter den Weidenbüschen des linken Ufers liefen diese Treidelstege entlang. Besonders entlang der stromigen Alle mußte stromauf getreidelt werden. Stromab wurde der Kahn mit langen Bootshaken gestakt. Die Lastkähne mit nur einem Mast, ohne Wohnmöglichkeit an Bord, waren die sogenannten Boydaks, die vielfach Kies, Ziegel, Holz und Grubenholz luden. Eine

*Stromauf segelnde
Lastkähne auf dem Pregel
bei Kremitten
bei achternem Wind
mit weit
herausgestellten Segeln*



Holzverladestelle gab es z. B. unterhalb der Oberförsterei Kl.-Nuhr, unweit des Silberweges (ca. 300 Meter stromab), wo das geschlagene Holz des Hospital-Forstes zu Flößen zusammengestellt werden konnte und das Rundholz, Papierholz oder Grubenholz auf Boydaks verladen wurde. Späterhin wurde dort, wo die Bahnlinie Wehlau—Allenburg den Hospitalforst im Westteil durchquert, eine Holzverladestelle eingerichtet, so daß ein großer Teil per Bahn abtransportiert wurde.

Zur Winterzeit lagen die Kähne vertäut in Wehlau, Tapiau und Allenburg. Sie wurden auch mit Winden an Land gezogen und zur Winterzeit überholt. Im 19. Jahrhundert wurde mit Lastkähnen der beschriebenen Art viel Getreide befördert. Es überwinterten z. B. in Allenburg noch nach dem Ersten Weltkrieg fünf bis sechs solcher Kähne; es sind wohl ein Dutzend und mehr gewesen, als im vergangenen Jahrhundert der Getreidehandel richtig florierte, wovon auch die Getreidespeicher in Allenburg und den anderen Städten Zeugnis ablegten. Mit dem wachsenden Güterverkehr auf der Schiene kam diese Flußschiffahrt zum Erliegen. In einem kleinen Gedicht wird diese Segelschiffromantik festgehalten:

Flachland

Ein weißes Segel gleitet
über die grüne Wiese her,
als ob ein Riesenvogel
aus Märchenland gekommen wär.

Ich sehe nicht Schiff noch Schiffer
seh Wasser nicht noch Ried,
nur ein Segel, das seine leise
geheimnisvolle Reise
über die Wiese zieht.

Das ist des Landes eigne Art,
die lernt man nach und nach verstehn:
Daß in den flachen Weiten,
verborgen in den Breiten,
die tiefen, stillen Ströme gehn.

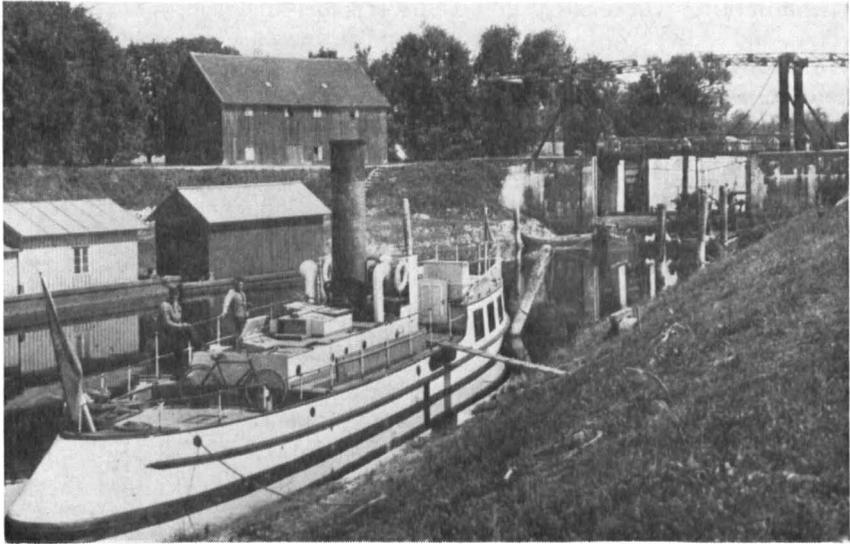
Otto Anthes

Die Lastensegler hielten sich auf der Alle noch einige Jahre nach dem Ersten Weltkrieg und wurden dann abgelöst von Motorschiffen, die dann, wie erwähnt, vorwiegend Stückgut beförderten.

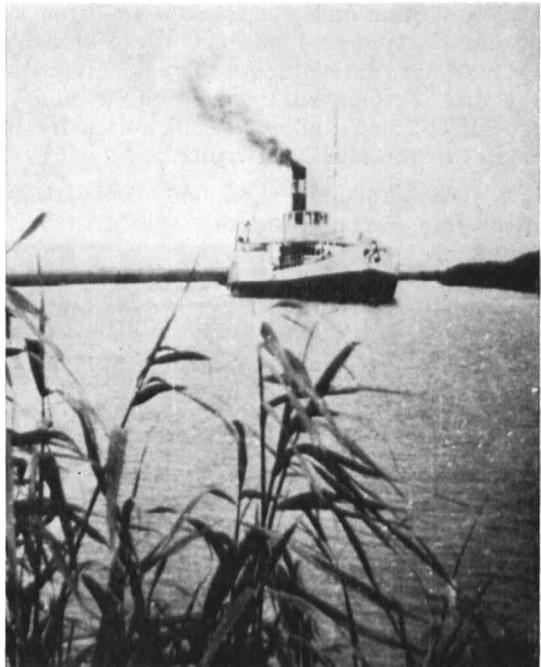
Der Stückgutverkehr wurde über die bahnamtliche Spedition Freund und über die Firma Cherubini und Firma Hantel, alle in Wehlau, abgewickelt. In Tapiau und Allenburg gab es auch je einen Spediteur. Alle Motorschiffe oder Dampfer wurden von diesen Spediteuren expeditiert.



*Motorschiff Ruth
löscht und ladet
in Wehlau*



Vor der Pinnau-Schleuse an der Alle bei Wehlau



*Raddampfer
auf dem Pregel bei Tapiaw*

Motorschiffe verkehrten Pregelaufwärts bis Insterburg und alleaufwärts bis Allenburg. Über die Kastenschleuse beim Allekraftwerk Wohnsdorf, zehn Kilometer oberhalb Allenburgs, wäre ein Schiffsverkehr bis Friedland möglich gewesen. Lediglich die kleinen Dampfer mit Schuten des Wasserbauamtes drangen aufwärts bis Friedland vor, um Uferbefestigungen zu kontrollieren, oder Spickdämme (Buhnen) anzulegen. — Es wäre noch zu erwähnen, daß für die Margarinefabrik südlich Wehlau, dort, wo die Straße zur Heil- und Pflegeanstalt Allenburg abbiegt, große Frachtkähne zunächst das Sojabohnenöl und Walöl anliefernten, bis dann auch hier der Güterverkehr der Bahn den Frachter auf dem Wasser ablöste.

Aus dem Moosbruch, von den Haffdörfern der Memelniederung kamen kleine Kähne mit Kartoffeln, Gemüse, besonders aber Zwiebeln, und boten sie in Dorf und Stadt zum Verkauf an. Sie fuhren alleaufwärts bis Allenburg und waren landauf, landab als „Zippelkuren“ überall bekannt.

Einen regelmäßigen Personenverkehr auf dem Wasserwege hat es nicht gegeben. Lediglich zu Tagesausflügen wurde einmal ein Motorboot gechartert, um den Bürgern oder Vereinsmitgliedern die Schönheiten des Alletals oder den Reiz einer Boots- oder Dampferfahrt auf dem Heimatstrom zu bieten. Nur die aktiven Ruderer der Ruderclubs der drei Städte im Kreise Wehlau kannten die Schönheiten der waldigen Hochufer, die stillen Buchten und Viehtränken am Strom und ruderten im Laufe eines Jahres 1000 und mehr Kilometer auf Pregel, Deime und Alle. Besonders im Frühjahr zum Anrudern und im Herbst anlässlich des Abruderns trafen die drei Vereine zusammen, fuhren einige Regatten, verlebten einen feuchtfrohlichen Ruderball und holten im Lauf der nächsten Tage die Boote wieder zum Club zurück.

Die Fischerei auf Pregel und Alle betrieb in Wehlau Fischer Heide- mann, die Fischerei auf der Alle in den 20er Jahren Fischer Eibe in Schallen.

Der Güterverkehr auf der Schiene

am Beispiel des Umschlags auf dem Bahnhof der Kreisstadt Wehlau

Am 4. Juni 1860 wurde die Bahnlinie Königsberg—Eydtkuhnen (Eydt- kaju) eröffnet.

Im Jahre 1911 wurde die 33 Kilometer lange Eisenbahnlinie Wehlau—Allenburg—Friedland dem Verkehr übergeben. Durch diese Bahnlinie entwickelte sich ein zunehmender Güterverkehr. Er wurde bestimmend als Rohstoffzubringer für die Wirtschaft und diente immer stärker der Beförderung der ländlichen und industriellen Erzeugnisse.

Um diesen Umbruch recht zu erfassen, genügt es, sich einmal den Güterverkehr auf dem Bahnhof unserer Kreisstadt Wehlau zu vergegenwärtigen. Auch annähernde Zahlen geben ein anschauliches Bild. Etwas