

Der Bericht,

betreffend

die Schiffbarmachung einiger livländischer Flussläufe,

nebst den Anträgen des Herrn Grafen Berg zu Schloss-Sagnitz vom Februar d. J. wegen Verwendung des Kredits für die Vorarbeiten und Herstellung des Aa-Dünakanals.

Dem Landtage vom Jahre 1896 hatte die Livländische Gemeinnützige und Oekonomische Sozietät über die von ihr in Sachen der Regulirung und Schiffbarmachung livländischer Flussläufe geführten Verhandlungen ausführlich berichtet. Darauf wurden die Sozietät und die Residirung vom Landtage ersucht, auch fernerhin dahin zu wirken, dass die für das Land so wichtige Frage baldmöglichst einer gründlichen Lösung entgegengeführt werde. Im Laufe der weiteren Verhandlungen gelangte die Sozietät zu dem Resultate, dass die früheren Arbeiten — wobei namentlich der Aa-Dünakanal in Betracht kam — sich als unbrauchbar erwiesen hätten. In theilweiser Annahme eines Antrages der Sozietät, betreffend die Verwendung des von der Ritterschaft für den vorliegenden Zweck in der Höhe von 3000 Rbl. eröffneten Kredits, wurde der Sozietät vom Adelskonvent im Dezember 1896 anheimgegeben, den erwähnten Kredit nicht nur für den Aa-Dünakanal, sondern überhaupt für das Stromgebiet der Aa zu verwenden. Schliesslich erklärte die Sozietät in einem Schreiben vom 14. Juni v. J. (№ 2257), dass sie beschlossen habe, „die Weiterführung der Voruntersuchungen zur Regulirung der livländischen Wasserwege im Allgemeinen und des Aa-Dünakanals im Speziellen selbst aufzugeben.“ Von dem erwähnten Kredit sind 946 Rbl. 53 Kop. aufgebraucht worden. Ueber die seitens einer Gruppe von Personen, die an der in Rede stehenden Frage unmittelbares Interesse haben, in der vorliegenden Angelegenheit neuerdings unternommenen Schritte hat die Ritterschaftsrepräsentation keine authentische Kenntniss. Der Dezember-Konvent v. J., dem über das hier Referirte berichtet wurde, erkannte die Wichtigkeit der Frage wiederholentlich an und ersuchte die Residirung, dieselbe „auch fernerhin im Auge zu behalten, und wenn sich durch die Thätigkeit der Adjazenten (der betreffenden Flüsse) oder auf andere Weise Gelegenheit bieten würde, zu ihrer Lösung beizutragen und den Adelskonvent von dem Fortgange der Arbeiten in Kenntniss zu setzen.“

Gleichzeitig wurde der zum Behufe der Arbeiten eröffnete Kredit für erloschen erklärt.

Hiermit schliesst das erste Vierteljahrtausend der Verhandlungen, Vorarbeiten und Projekte über die Regulirung und Schiffbarmachung der livländischen Flussläufe, denn im Jahre 1648, also genau vor 250 Jahren, wurde das erste Projekt zur Schiffbarmachung der Aa ausgearbeitet. Mit verhältnissmässig kurzen Unterbrechungen ist diese Angelegenheit seitdem in Verhandlung gewesen.

An

Eine Hochwohlgeborene zum Landtag versammelte Ritter- und Landschaft.

Antrag des Grafen Fr. Berg-Schloss Sagnitz,
betreffend den Bau des Düna-Aakanals.

Es steht eben in Aussicht, dass die hohe Staatsregierung dem Lande die Zuschlagsteuer zum Unterhalt der Friedensrichterinstitutionen zu Kommunikationszwecken zur Verfügung stellen werde.

Ich stelle den Antrag, dass der Landtag für diesen Fall, soweit ihm die Verfügung über diese Summe zustehen wird, beschliesse, sie in erster Linie zum Bau des Düna-Aakanals und zur Verbesserung des Fahrwassers der Aa zu verwenden.

Der Herr Landmarschall wäre zu ersuchen, nach Möglichkeit für die Erlangung dieser Summen zu wirken, und das Landrathskollegium zu ersuchen, nach Erlangung des Geldes weitere Schritte zu thun, um das Kanalprojekt baldmöglichst zu verwirklichen.

Motivirung.

Ueber die Wichtigkeit und den hohen Nutzen, welchen Wasserwege im Lande überhaupt haben, ist es kaum nöthig Worte zu verlieren. Der Umstand, weshalb sich auf der Aa keine Schiffahrt entwickeln kann, ist der, dass alle Flussböte das Meer passiren müssen, um bis Riga zu gelangen. Auch für die Holzflössung ist dieses ein sehr grosses Hinderniss. Es handelt sich jetzt darum, die Aa durch den Weissen See und den Stintsee direkt mit Mühlgraben zu verbinden.

Ich will einige Ziffern zur Veranschaulichung dessen anführen, wieviel jährlich allein beim Holztransport, bloss für das Flössen über's Meer, von der Aamündung bis in die Düna, verausgabt werden muss.

In einem Schreiben vom 31. Oktober 1897 macht der Sekretär des Börsenkomités, Herr M. von Reibnitz, folgende Angaben:

Es kamen nach Riga von der livländischen Aa:

	1896.	1895.	1894.	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.
Balken	70,920	89,793	98,013	77,340	34,594	8,651	} 39,011	} 42,941
Brussen	3,651	15,272	5,835	6,182	5,828	3,488		
Mauerlatten	9,393	12,234	14,016	8,370	11,682	4,737		
Summa	83,964	117,299	117,864	91,892	52,104	16,876	39,011	42,941

Durchschnittlich 70,244 Balken à 19 Kop. = 13,346 Rbl. 36 Kop. Seefracht.

Bahnschwellen . . | 260,240 | 213,583 | 139,662 | 13,664 | 199,896 | 176,899 | 238,458 | 238,149

Durchschnittlich 185,069 Schwellen à 5 Kop. = 9,253 Rbl. 45 Kop. Seefracht.

Für lange Hölzer und Schwellen zusammen 22,599 Rbl. 81 Kop. Seefracht.

Die Flössungskosten von der Aamündung bis Riga betragen 5 Kop. pro Schwelle und 18—20 Kop. pro Balken, je nach Länge und Stärke, durchschnittlich 5 Kop. pro Faden.

Wenn man nach den hier angegebenen Preisen diese Kosten berechnet, so betragen sie im Durchschnitt der angeführten 8 Jahre 22,599 Rbl. 81 Kop. jährlich. Das sind nur die baaren regelmässigen Extrakosten für die Flössung über's Meer. Dazu kommt noch das Risiko. Die Seefahrt dauert 2 Tage, sie kann nur bei ganz ruhiger See bewerkstelligt werden, jeder Sturm bricht die Flösse auseinander und zerstreut die Balken.

Da das Fahrwasser der Aa sich noch ganz in dem Zustande befindet, wie die Naturkräfte es hergerichtet haben, so ist auch dort das Flössen wegen der Hindernisse und des Risiko mit Mehrkosten verbunden. Oberhalb der Stromschnellen Kratsche (zwischen Stackeln und Wolmar) kostet ein Sleeper gegen 15 Kop. weniger als unterhalb der Stromschnellen, rechnen wir nur 5 Kop. pro Sleeper und pro Faden Balken, d. h. ebenso viel wie beim Transport über's Meer, so wäre das also zusammen 45,000 bis rund 50,000 Rbl., welche jährlich absolut nutzlos verausgabt werden müssen, um den Verkauf des Holzes zu ermöglichen. Der Export ist aber von 39,000 und 42,000 Balken in den Jahren 1889 und 1890 auf 117,000 Balken in den Jahren 1894 und 1895 gestiegen, also fast auf das Dreifache. Diese hohe Exportziffer der Gegenwart ist annähernd das 1½fache des durchschnittlichen Exports von 70,000 Balken jährlich. Die Mehrkosten dürfte man in der Gegenwart daher auf das 1½fache des Durchschnitts, also auf 75,000 — oder sagen wir 70,000 — Rbl. veranschlagen, das repräsentirt ein Kapital von 1,400,000 Rbl.

Rechnen wir nach der anderen Angabe, die der Sekretär des Börenkomités macht, dass die Flössung über's Meer durchschnittlich für alle langen Hölzer 5 Kop. pro Faden betrage, und nehmen wir die Mehrkosten wegen der Hindernisse auf der Aa wieder auf den gleichen Betrag an, so sind das 10 Kop. pro laufenden Faden Balken. Der Preis eines Balkens von 7 Zoll Dicke am Topende beträgt 2—3 Kop. pro laufenden Fuss, also 14—21 Kop. pro laufenden Faden. Die 10 Kop. pro laufenden Faden an

Extraausgaben wegen der Hindernisse stehen zu diesen 14—21 Kop. des Werths der Waare in einem solchen Missverhältniss, dass man doch wohl auf Abhilfe sinnen muss. Der Verkauf dünner Balken, deren Preis gering ist, ist jetzt eigentlich unmöglich, während es wirthschaftlich gerade am wichtigsten wäre, auch das schwache Holz veräussern zu können. Käufer und Verkäufer würden einander näher treten und der Zwischenhandel, welcher grosse Summen verschlingt und viele Bankerotte kleiner Unternehmer verursacht, könnte vermieden werden. Denn jetzt mag kein grosses Handlungshaus das Risiko der Flössung selbst übernehmen.

Der Nutzen, den der Düna-Aakanal bringen wird, ist also sehr gross, von den Aussichten gar nicht zu reden, welche sich durch wirkliche Schifffahrt auf der Aa und die Möglichkeit einer Verbindung mit dem Embach und anderen Flüssen für das Land aufthäten, die indess ganz unzweifelhaft dem ersten Kanal folgen werden, sobald der Nutzen solcher Wasserwege erst sichtbar geworden sein wird.

Noch viel nachtheiliger als auf die Balkenflössung wirken die Hindernisse der Aa auf den Transport der kurzen Hölzer, wie Bahnschwellen und Brennholz, da ihr Verbinden zu solchen Flössen, die beim Aufstossen auf Steine nicht auseinandergehen, nur mit sehr hohen Kosten erreicht werden kann und das Risiko auch dann noch ein so hohes bleibt, dass Bahnschwellen grösstentheils nicht auf der Aa, sondern per Bahn nach Riga befördert werden. Die Mehrkosten, die solches verursacht, sind in meiner Berechnung nicht veranschlagt. Brennholz wird überhaupt so gut wie gar nicht verflösst.

Es sind im Laufe von Jahrhunderten viele Pläne, die Düna mit der Aa zu verbinden, gemacht worden. Das erste Projekt soll im Jahre 1648 entstanden sein, und wurde durch Ochsensjtjerna in Stockholm vertreten.

Zu schwedischen Zeiten ist an der unmittelbaren Meeresküste, hinter der letzten Düne, von der Aamündung zur Dünamündung, auch schon ein Kanal hergestellt gewesen. Die erneute Schiffbarmachung dieses Kanals war vom Herrn Baron Wolff-Hinzenberg mit einem Unternehmer um's Jahr 1852 bereits verabredet und sollte nur 25,000 Rbl. kosten. Die Bestätigung dieses Projekts dauerte aber 25 Jahre. Inzwischen hatten Stürme so viel Sand über die Düne in diesen alten Kanal geworfen, dass die Arbeit nunmehr 50,000 Rbl. kosten sollte, und dieser Betrag konnte damals aus Privatmitteln nicht beschafft werden.

Das gegenwärtige Projekt eines Kanals durch den Weissen See und den Stintsee, wie es durch den Ingenieuren Herrn von Malm entworfen worden, soll nach seinem Voranschlag 197,600 Rbl. kosten. Ausserdem wären dazu gegen 110 Lofstellen zu expropriiren.

Das Flössbarmachen der Aa ist von Herrn von Malm auf 18,000 Rbl. berechnet worden. Natürlich kommt es sehr darauf an, wie vollkommen und wie tief diese Wasserstrassen werden sollen.

Namentlich könnte noch viel mehr für die Aa geschehen, so dass sie für Fahrzeuge oder Dampfer mehr oder weniger weit hinauf schiffbar würde, doch ist es jetzt nicht an der Zeit, über solche Pläne zu reden. Relativ scheinen sie übrigens nicht gar so kostspielig zu sein. Zunächst wäre auch schon eine verbesserte Flössbarkeit der Aa, nächst dem Kanal durch den Weissen See und den Stintsee, schon ein grosser Segen.

Die Summen, die wir zu Kommunikationszwecken erhalten sollen, könnten also gar nicht besser verwandt werden, als zu einer solchen Arbeit, zumal ihr Nutzen sich durchaus nicht auf ein spezielles Gebiet des Landes beschränkt, sondern der weitere Ausbau der Wasserwege mit der Zeit durch das ganze Land gehen wird. Es liegen aus alten und jüngeren Zeiten schon eingehende Projekte der Schiffbarmachung der Narowa, der Pernau, des Schwarzbachs, des Embachs, der Düna, der Ewst und anderer Flüsse vor, deren Ausführbarkeit ganz in den Grenzen sicherer Rentabilität zu liegen scheint. Ich empfehle daher dringend, wenigstens einen Anfang mit dem Verbessern der Wasserwege zu machen, dann werden wir selbst Gelegenheit haben zu sehen, wie der Nutzen, den sie bringen, sich zu den Kosten ihrer Herstellung verhält, aber einen Anfang zu machen, dort wo er am erfolgreichsten erscheint und am leichtesten auszuführen ist, das wollen wir, bitte ich dringend, versuchen.

An

Eine Hochwohlgeborene zum Landtag versammelte Ritter- und Landschaft.

Antrag des Grafen Fr. Berg-Schloss-Sagnitz, betreffend die Rückerstattung der Auslagen des Herrn von Zur-Mühlen-Gross-Kongota für Vorarbeiten für einen Aa-Dünakanal und Fortsetzung dieser Vorarbeiten.

Die Kaiserliche Livländische Gemeinnützige und Oekonomische Sozietät hatte vom Landtage einen Kredit bis zu 3000 Rbl. erhalten zu Vorarbeiten für einen Düna-Aakanal und Schiffbarmachung der Aa. Diese Arbeiten würden durch eine von der Sozietät ernannte Kommission geleitet. Nachdem gegen 1000 Rbl. verausgabt waren, hat die Sozietät es aufgegeben, diese Arbeiten weiterzuführen und auf den Rest der Summe verzichtet, sich dabei im Uebrigen bereit erklärend, die Sache zu befürworten und zu fördern. Der Herr Arthur von Zur-Mühlen-Gross-Kongota, welcher Glied der Aakanal-Kommission war, hielt es für so wünschenswerth, die begonnenen Vorarbeiten weiter zu führen und zu einem Abschluss zu bringen, dass er aus eigenen Mitteln und unter Beihilfe, die er von anderen Herren

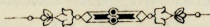
erbat, die Arbeiten fortgesetzt hat und von dem Ingenieuren Herrn Malm ein vollständiges Projekt des Kanals und eine recht genaue Aufnahme des ganzen Laufs der Aa mit Tiefenmessungen, Bestimmung der Stromgeschwindigkeit, der Wassermenge, der vorkommenden Hindernisse etc. anfertigen liess. Der abgemachte Preis für die Fertigstellung dieser Arbeit beträgt 2000 Rbl.

Ich erlaube mir nun den Antrag zu stellen, dass zunächst die vom Landtag in Form eines Kredits bis zum Betrage von 3000 Rbl. bereits für diesen Zweck bestimmte Summe, sofern sie von der Oekonomischen Sozietät nicht verwandt worden, dem Herrn von Zur-Mühlen, welcher das Honorar für den Ingenieuren ausgelegt hat, zur Verfügung gestellt werde.

Als der Herr von Zur-Mühlen den Antrag stellte, die Vorarbeiten zur Herstellung des Kanals auf Landeskosten auszuführen, hatte er diese Kosten auf 6000 Rbl. veranschlagt (allerdings mit Einschluss einiger Arbeiten für den Embach-Aakanal). Die Oekonomische Sozietät, um ihr Gutachten befragt, meinte, dass zunächst 3000 Rbl. auszusetzen wären, und es war dem entsprechend dieser Betrag gewährt worden. Dieser Summe angepasst sind die Vorarbeiten derart bemessen und so weit gebracht worden, wie solches geschehen konnte. Es ist aber sehr wünschenswerth, dass ein Duplikat aller Dokumente in russischer Sprache angefertigt werde, damit sowohl die Gefahr des Verlorengehens bei Benutzung dieser Arbeiten vermindert werde, als auch die Dokumente für Besprechungen mit Personen der Staatsregierung ohne weiteren Zeitverlust und vorhergehendes Erbitten von Mitteln gleich anwendbar seien. Es wäre auch wünschenswerth, Kopien möglichst aller bereits entworfenen Nivellements und Kanalpläne etc. zu beschaffen und im Archiv der Ritterschaft zu vereinigen. Hierzu wären gegen 500 Rbl. erforderlich. Ferner scheint es mir sehr wünschenswerth, das neue für den Düna-Aakanal entworfene Projekt von einem oder mehreren gewiegten Fachmännern begutachten zu lassen, wozu ebenfalls etwa 500 Rbl. erforderlich werden könnten. Wenn, wie ich hoffe, der Landtag das Kanalprojekt ohne Aufenthalt zu fördern gewillt ist, wären also im Ganzen jetzt noch 1000 Rbl. erforderlich, um diese eben genannten und etwaige andere kleinere Vorarbeiten ohne Aufenthalt ausführen zu können.

Mir scheint der Herr von Zur-Mühlen eine sehr geeignete Persönlichkeit zu sein, um einen solchen ferneren Kredit mit Nutzen zu verwenden.

Ich stelle somit zu meinem ersten Antrag noch den ergänzenden, der Landtag wolle einer dazu zu designirenden Person oder Kommission zur Fortsetzung der Vorarbeiten einen ferneren Kredit von 1000 Rbl. gewähren.



Est.
A-16643