

III. Wasserrvirtschaft.

Die ausgedehnten Forsten, welche im Quellgebiete von Derewlany ab die Sandebene zu beiden Seiten des Bug bis nach Krynstynopol bedecken, haben schon früh zur Benutzung des Bug für Flößereizwecke Veranlassung geboten. Der Versuch, bereits bei Busk mit dem Abflößen des Holzes zu beginnen, wurde aber aufgegeben, weil ein bei Ruda unterhalb Kamionka gelegenes Mühlenwehr zu große Schwierigkeiten bereitete. Die Flößerei nimmt daher ihren Anfang jetzt in Dobrotwur, obgleich von hier bis zur Katamündung das verästelte Bett sogar für den geringen Tiefgang der Flöße oft zu flach ist und den Verkehr manchmal verhindert. Früher sollen jährlich etwa 70- bis 80000 Stämme, meist Kiefern von großen Abmessungen, nach der preussischen Weichsel verfloßt worden sein. In Krynstynopol erhielten die daselbst regelrecht verbundenen Trasten zuweilen eine kleine Getreideladung. In neuerer Zeit hat jedoch der Verkehr aus dem österreichischen Quellgebiete bedeutend abgenommen, so daß nur ein kleiner Theil der von Galizien stammenden Flöße, welche bei Schillno unsere Reichsgrenze überschreiten, aus dem Bug kommt. Von Sokal ab gilt derselbe als schiffbar, wird aber nicht zur Schifffahrt benutzt. Um innerhalb Oesterreichs den Flößverkehr zu verbessern, etwa 42 qkm Thalwiesen zu entwässern und gegen Ueberschwemmungen zu schützen, ist auf Grund des Landesgesetzes vom 9. Juli 1894 ein von der Reichsverwaltung unterstützter planmäßiger Ausbau des Bug von der Peltewmündung bis zur Reichsgrenze im Gange, der bis 1906 beendigt werden soll. Dem im vorigen Jahrhundert aufgetauchten Gedanken einer Kanalverbindung zwischen Bug und Dnjestr stehen so große Schwierigkeiten entgegen, daß ihm niemals näher getreten worden ist. Die Ueberbrückung des Bug bietet auf der österreichischen Strecke wenig Schwierigkeiten, so daß er hier von zahlreichen Straßen und Wegen gekreuzt wird, oberhalb Busk von der Lemberg—Brodyer Eisenbahn.

Nach dem Eintritt in das russische Reich bildet der Bug von Ustilug bis Brest-Litowsk nicht nur die Grenze zwischen Polen und Westrußland, sondern auch eine Scheide des Verkehrs, da über die 228 km lange Strecke nur eine einzige feste Straßenbrücke bei Wlodawa führt, außerdem noch einige schwimmende Brücken, Fähren und Fuhrten, welsch letztere ihre Lage jedoch oft ändern; die einzige Eisenbahnbrücke auf dieser Strecke für die Linie Zwangorod—Kowel überschreitet den Bug bei Dorochusk. Brest-Litowsk ist eine alte Brückenstadt, nach dem polnischen Aufstande 1832 am Muchawjec neu gebaut, während an Stelle der ehemaligen Stadt bei der Mündung des Muchawjec in den Bug die gleichnamige russische Festung errichtet worden ist. Innerhalb dieser Festung führt die Drahtseilbrücke der Warschau—Moskauer Landstraße über den Bug, dicht unterhalb die Eisenbahnbrücke der Linie Warschau—Moskau mit etwa 200 m Lichtweite. Der Unterlauf ist an sechs Stellen fest überbrückt, viermal für Straßen, zweimal für Eisenbahnen, nämlich für die Warschau—St. Petersburg Linie und für die von ihr bei Malkin-Gurna am rechten Bugufer abzweigende Linie nach Sjedlee. Erstere hat etwa 200 m, die weiter oberhalb

gelegene Brücke der Zweigbahn sieben Oeffnungen mit 280 m Lichtweite. Mit letzterer Brückenanlage scheint eine Begradigung des Flusses und bei Treblinka eine Eindeichung verbunden worden zu sein. An dem unterhalb befindlichen Damme der Warschau—St. Petersburger Eisenbahn ist die stromaufwärts liegende Böschung zu beiden Seiten der Brücke mit einem kräftigen Steinpflaster gegen das Hochwasser geschützt, welches hier parallel zum Damme aus beiden Seiten der Niederung nach den offenbar etwas zu engen Brückenöffnungen strömt.

Die von Stuckenberg bezeichneten Hindernisse des Schiffsverkehrs sind in der Hauptsache auch jetzt noch unverändert vorhanden: Verwilderung des Bettes mit zahlreichen, ihre Lage häufig verändernden Untiefen, namentlich im Unterlaufe, ungünstige Ufer und Mangel eines Leinpfades, kurze Dauer der hohen Wasserstände bei den regelmäßigen Frühjahranschwellungen und Unsicherheit über die zur Schifffahrt geeigneten sommerlichen Anschwellungen, zahlreiche gefährliche Baumstämme und Steine im Flußbett. Die Schiffsmühlen, von denen es 30 geben soll, gelten nicht als besonders hinderlich. Das bei der Festung Brest unterhalb der Muchawjecmündung befindliche Nadelwehr von ähnlicher Bauart wie die sogenannten Halbschleusen des Bug-Dnjepr-Kanals (vergl. Kap. 17) hat zwei durch einen Mittelspeiler getrennte Oeffnungen, eine von 85,3 m Lichtweite und einen Schiffsdurchlaß von 19,2 m Lichtweite. Von den nach Stuckenbergs Mittheilung in den zwanziger Jahren zur Verbesserung der Fahrwinne an einigen Stellen angelegten Bühnen und Parallelwerken scheint wenig übrig geblieben zu sein. Jedenfalls ist in neuerer Zeit nichts für ihre Instandhaltung und überhaupt nichts für die Schiffbarmachung des Bug geschehen. Dem von Stuckenberg erwähnten Gedanken, die unweit Wlodawa gelegenen Seen als Speisebecken zu verwenden, wurde nicht näher getreten, da sie sich hierfür wegen ihrer geringen Tiefe und flachen Sumpfufer schlecht eignen.

Von Krylow und Ustjug ab sind früher Pletten (Galeeren, Dubassen) in namhafter Zahl zu Thal geschwommen, von Ustjug ab während der höheren Wasserstände im Frühjahr auch zuweilen Segelfähne mit Getreide, Talg, Häuten u. s. w., die im vorhergegangenen Herbst leer zu Berg gefahren waren. Sie mußten gleich nach dem Aufbruche des Eises ihre Fahrt beginnen, da oft schon im Mai das Wasser zu tief abfällt, um den Schiffsverkehr zu ermöglichen. Oberhalb Brest-Litowsk ist derselbe daher fast ganz eingegangen, von der Muchawjecmündung ab und namentlich in den letzten Strecken aber zeitweise nicht unbeträchtlich. Im Durchschnitt der Jahre 1890/94 ging jährlich bei Brest-Litowsk vom mittleren Bug nur ein Schiff zu Thal; im Muchawjec gingen jedoch 90 zu Thal und 30 aus dem unteren Bug zu Berg; in den letzten Strecken betrug der Verkehr 230 zu Thal, 170 zu Berg, ferner bei Zegrze (Narew) nach Hinzutritt der Narewschifffahrt 425 zu Thal, 365 zu Berg, außerdem 60 Dampfer der regelmäßigen Linie Warschau—Pultusk. Die für den Bug und Muchawjec angegebenen Fahrzeuge mit Dampfbetrieb (jährlich etwa sechs) sind wohl Dampfer und Dampfbagger, welche bei günstigen Wasserständen von der preussischen Weichsel über den Bug und Bug-Dnjepr-Kanal nach dem inneren Rußland befördert wurden. Zum regelmäßigen Dampferverkehr eignet sich der Bug noch weniger wie der Narew. Die tiefergehenden Segelfähne (Berlinken, Gabaren)

finden während der Sommermonate nur bis Brof ausreichende Fahrtiefe, falls sie sich mit geringer Ladung begnügen.

Recht bedeutend ist dagegen der Floßholzverkehr auf dem Bug von Brest-Litowsk abwärts. Zu den nicht gerade zahlreichen, aus Galizien kommenden und unterwegs etwas vermehrten Holztraften treten dort die Flöße aus der Krzna, dem Muchawjec und der Lesna, später noch solche aus dem Nurzec, dem Limjec und kleineren Seitengewässern, schließlich diejenigen aus dem Narew. Unter 14 350 kleinen Floßholztafeln, welche im Durchschnitt der Jahre 1890/94 jährlich durch den unteren Bug gegangen sind, stammten etwa 18% aus dem oberen und mittleren Bug, 78% aus dem Muchawjec und 4% aus den Seitengewässern der letzten Strecken. Auf den Muchawjec entfällt also der Hauptantheil in Folge der sehr bedeutenden Zufuhr aus dem Dnjepr-Bug-Kanal.

Dorthier kommen namentlich die Hölzer aus den Gouvernements Wolhynien und Minsk, welche auf den Nebenflüssen des Prypet herabgefloßt und in dieser Hauptwasserader des Polesje stromaufwärts mit Dampfern in jenen Kanal geschleppt werden. Durch die Zuflüsse des Kanals und des kanalisirten Muchawjec treten hierzu noch Flöße aus dem Grodnoer Gouvernement, bei Brest-Litowsk solche mit Hölzern der Gouvernements Minsk, Wilna und Smolensk, die auf der Eisenbahn herbeigebracht und in Brest zu Floßholztafeln verbunden werden. Von den auf 186 000 t bezifferten Wasserfrachten, welche im Jahre 1894 auf dem Bug befördert worden sind, bestand der weitaus größte Theil aus Stammholz und halbbearbeitetem Nutzholz, das als Decklast der Flöße oder auf Rähnen befördert wurde, ein kleiner Rest aus Brennholz, Getreide, Salz und anderen Gütern. Der Bug-Dnjepr-Kanal lieferte über 80% sämmtlicher Frachten, der Umschlagsverkehr bei Brest-Litowsk 3,5%, das Buggebiet selbst nur 16,5%.

Nach der Flößereiordnung dürfen die Traften auf dem Muchawjec 6,4 m, auf dem Bug oberhalb Brest 6,4 m, unterhalb Brest 12,8 m, in der letzten Narewstrecke von Zegrze ab 25,6 m Breite und 139 m Länge haben. Dieselbe Breite und Länge gilt auch für die Weichsel als zulässiges Maß, weshalb die aus dem Bug und Narew kommenden Flöße bei Zegrze so umgespannt werden, wie sie hernach auf der Weichsel bis zu unserer Reichsgrenze schwimmen.

