Raitis Ābelnieks: Par Bauskas – Jelgavas ūdensceļa plāniem

Pavisam nesenā pagātnē Latviju pāršalca pretēju viedokļu vētra par Baltijas un Melnās jūras savienošanu ar iespaidīgu ūdensceļa sistēmu, kurā liela loma atvēlēta mūsu Daugavas pārveidošanai. Protams, ka šo plānu nevar uzskatīt par kaut ko superjaunu, jo līdzīgas ieceres ir bijušas arī iepriekšējos gadsimtos. Un ne jau tikai Daugavu bija iecerēts pārveidot, arī Lielupes ūdensceļa pilnveidošana savulaik tikusi apspriesta un plānoti hidrotehniski būvdarbi.

Jau Kurzemes un Zemgales hercogs Jēkabs 1660.gados bija iecerējis savienot Lielupes un Daugavas ūdensceļus, lai no Daugavas augšteces nākošās eksportpreces varētu novirzīt caur hercogistes ostām, apejot Rīgu. Šo preču muitošana dotu krietnus ienākumus hercoga kasē. Šā mērķa sasniegšanai tika uzsākta kanāla rakšana starp Daugavas pieteku Eglaini un Mēmeles pieteku Dienvidsusēju. Var jau būt, ka hercogam Jēkabam šis plāns būtu izdevies, ja vien tas nebūtu pretrunā ar Rīgas tirgotāju un Zviedrijas valsts interesēs (ieņēmumi no Daugavas augšteces eksportpreču muitošanas un citām ar preču pārkraušanu saistītām darbībām veidoja prāvu daļu ienākumu gan Rīgas pilsētas, gan Zviedrijas valsts kasē). Zviedrijas draudi liedza šo ieceri īstenot.

Pēc krietna laika sprīža, 1825.gadā Bauskas pilsētas rāte nosūtīja Kurzemes guberņas pārvaldei priekšlikumu padarīt kuģojamu Lielupes posmu no Jelgavas līdz Bauskai. Nākamajā gadā apakšpulkvedis Rihters izstrādāja projektu šādam ūdensceļam, bet tālākas darbības nesekoja. Turpmāk ik pa laikam šāda iecere tika aktualizēta un plaši apspriesta. Tā 1860.gadā šo projektu iekustināt no jauna mēģināja Kurzemes gubernators Johans fon Breverns, par to ieinteresējot arī Baltijas ģenerālgubernatoru kņazu Aleksandru Suvorovu. Tika atzīts, ka Jelgavas – Bauskas ūdensceļa uzlabošana dotu ekonomisku labumu ne tikai Kurzemes, bet arī blakus esošajai Kauņas guberņai. Pulkvedis fon Boetihers izstrādāja jaunu inženiertehnisko ūdensceļa projektu, būvdarbus bija paredzēts finansēt ar īpaša "kanāla nodokļa" palīdzību, taču ieceres realizācija atkal tika atlikta.

19.gs beigās šim jautājumam pievērsās Kurzemes ekonomiskā sabiedrība, kas savās rindās apvienoja progresīvākos lauksaimniekus, galvenokārt muižniekus. Viņi atzina, ka laikā, kad kuģu satiksme starp Jelgavu un Rīgas ostu gadu no gada uzlabojās, strauji pieaugot preču apgrozījumam, vajadzība pēc ūdensceļa pagarinājuma Bauskas virzienā ir ekonomiski pamatota. Mežotnes īpašnieks firsts Anatols Līvens par saviem līdzekļiem pasūtīja jaunu projektu, ko izstrādāja inženieris Malms. Var saprast A.Līvena personīgo ieinteresētību, jo viņš sava muižā centās modernizēt gan lauksaimniecību, gan rūpniecību. Mežotnē saražotās produkcijas apjoms bija liels, bet bija grūtības ar tās aiztransportēšanu lielajiem patērētājiem Jelgavā un Rīgā. Visvairāk jau tas attiecās uz Mežotnes kaļķu un ķieģeļu cepli, jo gatavo produkciju tolaik varēja transportēt tikai ar zirgu pajūgiem vai relatīvi nelielām laivām. Ja saražoto kaļķi, ķieģeļus, dakstiņus un caurules varētu transportēt ar tvaikoņiem un liellaivām, tad produkcija patērētājus sasniegtu ar mazākām ceļa izmaksām – kļūtu konkurētspējīgāka, un tādejādi augtu pieprasījums, kas savukārt ļautu palielināt ražošanas apjomus. Te jāpiebilst, ka A.Līvenam piederošie cepļi bija lielākie rūpniecības uzņēmumi tagadējā Bauskas novada teritorijā gan pēc strādnieku skaita, gan pēc apgrozījuma.



Inženiera Malma projekts paredzēja padarīt kuģojamu Lielupi līdz Dubes muižai Bauskas pievārtē (apmēram kilometru lejpus Lielupes sākuma). Lai iegūtu piecu pēdu dziļumu mazūdens periodos, posmā no Bauskas līdz Jelgavai bija paredzēts uzbūvēt trīs aizsprostus ar slūžām. Projekta izmaksas tika lēstas 900 000 rubļu apmērā.

Viss jau būtu labi, bet atkal projekta tālākvirzība aizkavējās. 1903.gadā Kurzemes ekonomiskā sabiedrība izveidoja speciālu komisiju, kam rūpīgi vajadzēja izvērtēt šī projekta īstenošanas ekonomisko ieguvumu. Komisija strādāja gana ilgi, droši vien, ka darbu uz laiku nācās pārtraukt 1905.gada revolūcijas izraisīto sarežģījumu dēļ, kad šis jautājums uz laiku tika atbīdīts no dienaskārtības. Pētījums tika pabeigts tikai 1908.gadā, pēc diviem gadiem to Jelgavā publicēja atsevišķā brošūrā.



Pētījumā bija aprēķināts, cik plašu saimniecisko apgabalu Kurzemes un arī Kauņas guberņā pozitīvi iespaidos minētā projekta realizācija. Projekta izdevīgums pamatots ar faktu, ka gar Lielupi, Mēmeli un Mūsu plešas Kurzemes guberņas visauglīgākās un visblīvāk apdzīvotās zemes, kā arī pieguļošās Kauņas guberņas teritorijas ar līdzīgu zemes auglību un apdzīvotības blīvumu. Šā apgabala eksportpreces Jelgavu un Rīgu sasniedza galvenokārt ar pajūgiem pa zemesceļiem, kas ved gar Lielupi, un tas tolaik skaitījās nemoderns un neefektīvs pārvadājumu veids. Šo apvidu praktiski neskāra dzelzceļu tīkls, tālab modernam ūdensceļam konkurences nebūtu. Pētījumā sarēķināts, cik liels ir šī apgabala lauksaimniecības eksporta kopapjoms dažādās preču grupās, cik tūkstošos pudu mērojams imports un tamlīdzīgi. Mežotnes cepļa eksporta potenciāls tika lēsts uz trīs miljoniem ķieģeļu gadā, bet kopā ar dakstiņiem un caurulēm tas sastādīja sešus miljonus vienību 1 350 000 pudu (22 140 tonnu) kopsvarā. Savukārt Mežotnē gada laikā saražotā dzēstā kaļķa daudzums tika lēsts uz 240 000 pudiem (3936 tonnas), ko varētu aiztransportēt ar 20 liellaivām, katrā iekraujot 12 000 pudus (197 tonnas)kaļķa.

Lai gan Jelgavas – Bauskas ūdensceļa ekonomiskais izdevīgums bija nopamatots ar atbilstošiem aprēķiniem, tomēr arī šis projekts palika neīstenots.

Raitis Ābelnieks