

Georg Cleinow

**Roter
Imperialismus**

**Eine Studie
über die Verkehrsprobleme
der Sowjetunion**

Berlin • Verlag von Julius Springer • 1931

I. Bagdad — Peking.



Abb. 1. . . . 2500 km marschierten die langen Wagenreihen, drei Stunden Schritt, drei Stunden Halt, um den Gütertausch zwischen dem Herzen Turkestans und dem äußersten westlichen Zipfel der Mongolei zu bewerkstelligen. .
Ruafoto

Roter Imperialismus

Eine Studie über die Verkehrsprobleme
der Sowjetunion

von

Georg Cleinow

Geheimer Regierungsrat

Mit 25 Kartenskizzen und 76 Abbildungen



Berlin

Verlag von Julius Springer

1931

ISBN-13: 978-3-642-98742-7 **e-ISBN-13: 978-3-642-99557-6**
DOI: 10.1007/978-3-642-99557-6

Alle Rechte, insbesondere das der
Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten
Copyright 1931 by Julius Springer in Berlin

Vorwort.

Die nachfolgende Studie über das Verkehrswesen der Sowjetunion ist als ein Vorprodukt umfassenderer historisch-politischer Arbeiten aus dem Bedürfnis heraus entstanden, mir über die Machtmittel der Sowjetregierung Rechenschaft zu geben. Nach dem Zusammenbruch des Angriffs der Bolschewisten auf Polen und Estland und dem bisherigen Ausklang des Mandschureikonflikts schien die Aufgabe besonders reizvoll, ungeachtet der hohen Bedeutung, die das Verkehrswesen im eurasischen Raum für die Weltwirtschaft ganz allgemein hat.

Ich wurde zu dieser Arbeit durch wiederholte Reisen vor und nach dem Weltkriege angeregt: im Wolgasystem, im Kaukasus, in Sibirien, in Zentralasien, in Nordrußland, in der Ukraine und im früheren Westrußland. Bei den ungeheuren Entfernungen, die ich Gelegenheit hatte mit allen möglichen Hilfsmitteln des Verkehrs zu überwinden und im Hinblick auf konkrete Einzelfeststellungen wurde immer von neuem der Wunsch lebendig, das Geschaute in ein System zu bringen. Deshalb habe ich auch seit 1922 alles gesammelt, was sich auf die Verkehrsprobleme Eurasiens bezieht. Den ersten Niederschlag aus diesem Material brachte ich in zwei Aufsätzen im Archiv für Eisenbahnwesen, sowie in den größeren Studien über den „Großen Jahrmarkt von Nishnijnowgorod“ (1925) und über „Neusibirien“ (1928) an die Öffentlichkeit.

Die hauptsächlichsten landeskundlichen Grundlagen für alle Untersuchungen bilden die ganz Eurasien umfassenden Arbeiten des russischen Geographen Semjonow Tjan-Schanski und die Verkehrsprojekte der zarischen Regierung bis 1916, — beides Fundquellen erster Ordnung zur Erkenntnis sowohl der zaristischen als auch der bolschewistischen Außenpolitik. Den gewünschten Überblick über die Zusammenhänge des bolschewistischen Materials mit dem früheren und über die Absichten der Bolschewisten zu gewinnen war schwierig. In dem zusammengetragenen Material aus der Neuzeit finden sich viele Widersprüche, — auch bewußte und unbewußte Unwahrheiten zu Propagandazwecken. Es mußte deshalb sehr viel kritische und zeitraubende Vorarbeit geleistet werden, ehe ich an das Wertvolle in der bolschewistischen Literatur zu gelangen vermochte. Das Manuskript der vorliegenden Studie war bereits im Dezember 1929 abgeschlossen, und das Buch sollte im Frühjahr 1930 erscheinen, als plötzlich mit echt bolschewistischer Ungeduld eine neue Reform über das Verkehrswesen hereinbrach. Infolgedessen

mußten die meisten Kapitel noch einmal durchgearbeitet und mit den inzwischen veränderten Gesetzes- und Verordnungsgrundlagen in Einklang gebracht werden.

Meine Untersuchung schließt mit dem 25. September 1930 ab. Die Wirkung der technischen Hilfe von Amerikanern, Deutschen und Japanern ist in ihr nicht berücksichtigt, weil sie erst nur in zum Teil recht widerspruchsvollen Einzelheiten erkennbar ist. Alles was darüber hinaus in der Sowjetpresse berichtet wird, dient der Propaganda.

Ich wünsche, daß meine Untersuchung zu einer Vertiefung der Kenntnisse über die Ziele des Bolschewismus in dem Eurasien genannten Weltwirtschaftsgebiet beitragen und die Macht des Geschehens dort unter der Führung von Stalin im richtigen Lichte erscheinen möge. Die Welt steht dort vor neuen Entwicklungen. Einzelne davon lassen sich schon jetzt aus der Verkehrspolitik erkennen. Aus ihnen müssen sich auch neue Probleme für die Weltpolitik der Weltstaaten mit zwingender Notwendigkeit ergeben.

Damit scheint mir die Herausgabe des Buches gerechtfertigt.

Berlin-Lichterfelde, Anfang November 1930.

G. Cleinow.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einführung	1
Wissenschaft und Technik im Verkehrswesen — Kapitalismus — Weltwirtschaft — Das Klassenkampfprinzip — Inhalt des Begriffes — Die Nationalitätenpolitik der Bolschewisten — Marxismus und Imperialismus — Revolutionsstrategie — Der Verkehr in der Pjatiletka — Unsere Aufgabe: Darstellung der Entwicklung von Binnenschifffahrt und Eisenbahnwesen — Die Eisenbahnneubauten: Sk. II.	
Erster Teil. Das Planen der Bolschewisten.	
I. Die Tendenz des allgemeinen Wirtschaftsplanes für 1929/33	12
1. Der Charakter des Fünfjahrplanes	12
System von Richtlinien — Widersprüche — Klassenkämpferische Tendenz — Vernachlässigung des Verkehrs.	
2. Die Schwächen im Unterbau der Planwirtschaft und ihr Ausgleich durch das Klassenkampfprinzip	16
System der Planwirtschaft — Eurasien unerforscht — Tiefstand der Bevölkerung — Statistik — Ausgangspläne für den Industriebau — Pjatiletka durchführbar — Raubbau am Erbe.	
3. Finanzierung und Außenhandel	20
Streben nach Unabhängigkeit vom Ausland — Ein- und Ausfuhr — Der Kapitalbedarf — „Sozialistische Anhäufung“ — Finanzplan der Volkswirtschaft der SSSR — Die Einnahmen der Volkswirtschaft — Das Defizit — Belastung der Bevölkerung.	
II. Wege zur Durchführung der Rekonstruktion des Verkehrs .	27
1. Das Rayonsystem	27
Horizontale Rationalisierung — Roter Imperialismus — die Rayonierung — die Rayons — Sk. III — Förderung der alten Produktionszentren — Merkantilistische Einflüsse — Experimente — Einfluß der Vergangenheit.	
2. Der Güterverkehr im Rayonsystem	33
Überschuß- und Zuschußgebiete (Tab. 5) — Getreideerzeugung — Kohlenförderung (Tab. 6) — Metalle — Verkehrsknotenpunkte — Reiselänge der Frachten.	
III. Das erste Rekonstruktionsprogramm des Verkehrs von 1929 bis 1933	36
1. Die technischen Pläne zur Entwicklung des Eisenbahnbetriebes .	36
Begriff der Rekonstruktion — Sk. IV — das rollende Material — Sk. V — Konzentrierung der Frachtenströme — Übermagistralen.	
2. Die Eisenbahn-Neubauten	40
Ausbau und Neubau — Sk. VI — Wald und Kolonisationsbahnen — Sk. VII — landwirtschaftliche und Kolonisationsbahnen — Sk. VIII — Transkaukasien — Sk. IX—XIII — Industriebahnen — Entlastungs- und Umgebungsbahnen — Verteilung der Schienenwege auf die Rayons (Tab. 8).	

	Seite
3. Das Wasserstraßenprogramm	54
Die Tiefen des Fahrwassers — Umfang der Güterbeförderung — Wassergroßbauten — Häfen.	
4. Die Landstraßen	56
Chausseen und Grundwege — Zwang zur Kollektivisierung.	
IV. Das revidierte Rekonstruktionsprogramm	57
1. Weitausschauende Pläne	57
Stellung der Parteikonferenz — Ein Programm Bessonow — Lenin als Eideshelfer — Kritik der Rayonnierung — das Standortproblem — Frachten auf weite und nahe Entfernungen — Spezialisierung der Rayons — Dichte der Wasserbeförderung — Flugzeug und Motor- schlitten — Personenverkehr.	
2. Rückzug auf das Mögliche	62
Rutsutak bremst — Mobilisierung der Kraftreserven der Verkehrs- mittel — Prozeß von Meek — Widersprüche durch Todesurteile beseitigt — Unterschätzung der Rückständigkeit — Einfluß des Merkantilismus — Valutagesichtspunkte — Kompromisse.	
Zweiter Teil. Historische Vorbedingungen.	
V. Die Aufgaben aus geographischen und historisch-politischen Grundlagen	65
1. Die ältesten Handelsstraßen	65
Binnenwanderung — Slaven und Tartaro-Mongolen — Eurasien 1914 — Grenzen und Küsten — Turkestan und Nordwestgebiet — die Waräger — die mittlere Wolga.	
2. Die Bedeutung der ältesten Handelswege für die Erschließung Eurasiens	68
Der asiatische Weg — Wanderung der Ostslaven — die Waräger- wege — zum Dnjepr — zur Wolga — Bedeutung des nördlichen Waldgebietes — Entstehen des Moskowiterreiches — Der mittlere Wolgabogen.	
3. Die Oberflächengestaltung Eurasiens	72
Schiefe Ebenen und Verkehrsmulden — das Mittelrussische Plateau — das mordwinisch-tschuwaschische Plateau — Wolgamulde und Kaspi-Senke — das Dnjepr-Düna-System — das Gefälle der sar- matischen Ströme — die Wasserreservoirs.	
VI. Die Verkehrspolitik seit Peter dem Ersten	76
1. Die Verkehrspolitik unter Peter dem Ersten	76
Iwanko Pawlowitsch — Peters Versuch Oka und Don zu verbinden — Sk. XIV — Wolga-Don-Problem 1711 — Preisgabe des Don- kanals aus politischen Gründen — eine Schicksalsfrage für West- europa — St. Petersburg — Kanal von Wyschnjewolotzk.	
2. Die Verkehrsstraßenpolitik nach Peter dem Ersten	79
Die Westgrenzen Rußlands 1730 und 1930 — die offenen Grenzen in Asien — Bedeutung der Stromschnellen — die Mittelläufe — Waldsteppe — die Wolfsstege — Entwicklung unter den Zaren Paul und Alexander I. — Kanalbauten — Außenpolitische Einflüsse — Eisenbahnbau — Sk. XV — Petersburg, eine Belastung der Volkswirtschaft — kein Straßenbau — der eurasische Kern unter dem Verkehrsgesichtspunkt.	

	Seite
VII. Die Wasserstraßen im Zeitalter des Eisenbahnbaues bis 1914	86
1. Die Wasserstraßen im Kampf mit den Eisenbahnen	86
Einzug des ausländischen Kapitals — Hohe Eisenbahnfrachten retten die Binnenschifffahrt — Navigationstarife der Eisenbahn — Frachtkosten — Vernachlässigung der Binnenschifffahrt — die große Kabotage als Konkurrent — deren soziale Wirkungen — Aufwendungen des Reiches für die Binnenschifffahrt von 1887—1907 (Tab. 12).	
2. Stimmungen gegen die Binnenschifffahrt	91
Überschätzung der Technik — Soziale Sentiments—Tschuprow — die Konowodka — Stimmungswechsel — Krols Aufsatz — Semjonow-Tjan-Schanski — die zweite Reichsduma.	
3. Der volkswirtschaftliche Nutzen der russischen Binnenschifffahrt .	94
Eisenbahnnetz — Frachten — Entwicklung der Flußflotte — einzelne Güter auf der Eisenbahn und auf den Flüssen — die beiden Verkehrsmittel als gegenseitige Zubringer (Tab. 19—22) — Sinken des Frachtzustromes bei der Binnenschifffahrt von 1908—13 — Sk. XVI — Reisedrecken	
VIII. Ergebnisse aus der Verkehrspolitik der zarischen Epoche	101
1. Anregungen für die Binnenschifffahrt seit 1900	101
Militärische Gesichtspunkte — Bemühungen der zweiten Reichsduma — Hafенpläne an der Weichsel — das Mariensystem (Tab. 23) — Entwicklung der Tonnage (Tab. 24/25).	
2. Inventur der Ergebnisse der zarischen Epoche	105
Die Düna — Strombauten nach 1907 — aus der Geschichte des Eisenbahnbaues — Einfluß des ausländischen Kapitals — Naphtha und Wolgaschifffahrt — Militär und Bürokratie in Asien — Unternehmerschaft an der Wolga.	
Dritter Teil. Die Binnenschifffahrt in Eurasien.	
IX. Die Organisation der Binnenschifffahrt	110
1. Politische Bedingtheiten	110
„Sozialistische Planwirtschaft“, eine Propagandaformel — Lenin über Verkehrsfragen — die neuen Grenzen in Eurasien — Mandchureifrage — Zentralasien — die neuen Staaten am Baltikum — Bessarabien — die Rolle von Leningrad — Archangelsk und Murmansk — Inventur der Tonnage.	
2. Der klassenkämpferische Aufbau der Wasserstraßenverwaltung . .	114
a) Zurücksetzung der Binnenschifffahrt — Die Eisenbahnen an der mittleren Wolga (Sk. XVII) — Kamowar — „alle Macht den lokalen Sowjets!“ — Wirkungen des Bürgerkrieges;	
b) Das Enteignungsgesetzes von 1918 — Gewinnung der Macht — Kriegskommunismus — Vorbereitung der Privatunternehmer — Erlaß gegen die Allmacht der lokalen Sowjets;	
c) Milderung des Enteignungsgesetz von 1918 — Einlenken zum Staatskapitalismus — Rückgabe zu Unrecht enteigneter Tonnage — Stellung der Privatreedere;	
d) Die neuen Reedergruppen — Verteilung der Tonnage auf die Reedergruppen (Tab. 26/27) — Klagen über Privatreedere.	
3. Die Reform von 1930	123
a) Die Richtlinien des Verwaltungsrates des Transportwesens der SSSR vom 31. Dezember 1929 — Mobilisierung des	

Transportproletariats — Hebung der Leistungen der Lokomotiven — Technische Vorschläge — Rationalisierung im Wassertransport — Verdrängung der privaten Tonnage — Automobiltransport — Lagerhauswirtschaft — „Sozialistische Wettbewerbe“;

b) Die Wasserstraßenverwaltung — Zentreka und Schiffahrtsgesellschaften — Zweiteilung der Verwaltung — Zentralisation in Bundesvereinigungen — Neue Zentralverwaltung der Flußflotte (ZUFR).

X. Die staatlichen Dampfergesellschaften und ihre Konkurrenten 127

1. Allgemeines und Finanzierung 127

Rolle der Strombauverwaltungen — Dnjepr-Strombau — Finanzierung der staatlichen Dampfergesellschaften — die Flußflotte dieser Gesellschaften (Tab. 28) — Navigationsperiode 1929 — Gesamtleistung der Gesellschaften (Tab. 29) — Arbeiter und Angestellte — die Unionsvereinigung der Flußschiffahrt (WORT) — Umwandlung der neun Dampfergesellschaften in fünfundzwanzig.

2. Die staatlichen Dampfergesellschaften des europäischen Gebietes 135 Vorbemerkung.

a) Die staatliche Wolgadampfschiffahrtsgesellschaft — Kapital — Bilanz für 1928 — Leistungen — Schwierigkeiten — Getreidefracht — Naphthafracht — Holzflößerei — Arbeiterfragen — Personendampferlinien — Transit;

b) Die staatliche Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft — Bilanz für 1928 — Frachtsätze — Personendampferlinien — Die Wasserstraßen — Frachten — Naphtha — Die Kanalfahrt — Navigation 1930;

c) Die staatliche Nordische Flußdampfergesellschaft — Befahrene Gewässer — Tonnage — Personendampferlinien — Isoliertheit der Gesellschaft — Archangelsk;

d) Die staatliche Dnjepr-Dampfschiffahrtsgesellschaft — Schwierigkeiten aus orographischen Verhältnissen — Zweiteilung der Schiffahrt — Frachten (Tab. 30/31) — Bilanz 1928 — Tonnage — Personendampferlinien — Wettbewerb;

e) Staatliche Don-Kuban-Dampfergesellschaft — Kapital Bilanz für 1928 — Tonnage — Personendampferlinien — Kohlenfrachten — Hafenfrage von Anapa.

3. Die staatlichen Dampfergesellschaften der asiatischen Gebiete . . 147 Vorbemerkung.

a) Die staatliche Westsibirische Dampfergesellschaft — Wirkungsgebiet — Kapital — Bilanz 1928 — Finanzgebarung — Karische Expedition — Tonnage — Personendampferlinien;

b) Die staatliche Selenga-Flußdampfergesellschaft — Arbeitsgebiet — Bedeutung für die Mongoleipolitik — Entwicklung von 1924—1929 — Personendampferlinien — Leistung in 1927 und 1928 — Frachten;

c) Die staatliche Amur-Dampfergesellschaft — Arbeitsgebiet — Tonnage — Personendampferlinien — Sk. XX des Amursystems — Frachtenkampf mit Amur- und Ussuri-Eisenbahngesellschaft;

d) Staatliche Zentralasiatische Flußdampfergesellschaft
— Arbeitsgebiet — Tonnage — Personendampferlinien — Aralsee
und Amu-Darja.

XI. Die Strom- und Wasserbauten	153
1. Eine Übersicht über Entstandenes und Geplantes	153
Die Kanalpläne vom Dnjepr aus — der „Obere Don“ — Don-Oka-Kanalpläne im Ural — Kama-Petschora — Karische Expedition — Literatur darüber — das Angara-Problem — Jenissej-Schiffahrt — Lena-Schiffahrt — die Kolyma — das Waksch-Problem in Tadshikistan — die Großkraftwerke — Frachtenersparnisse durch das Swirkraftwerk.	
2. Der „Große Dnjepr“	157
Das Projekt Alexandrows — Kraftwerk und Beschleunigung — die Frachten — Baukapital — Abnehmer der elektrischen Kraft — das Manganerz-Problem — Beeinflussung des Eisenbahnverkehrs — Sk. XXII.	
3. Die Wolga-Kaspi-Wasserstraße	164
Weltwirtschaftliche Bedeutung des Wolga-Kaspi-Schiffahrtsweges — die Teilstrecken — drei klimatische Zonen — die zeitlichen Navigationsabschnitte — die Rayons.	
a) Der Ausbau der Wasserstraße — Schiffstypen — Frachten (Tab. 34) — Marienkanalsystem — mechanische Zugkraft — die Fahrtrinne;	
b) Eisenbahnübergänge — Nishninowgorod (Sk. 18) — Saratow (Abb. 43) — Stalingrad.	
4. Der Wolga—Don-Kanal	169
Das Projekt — Sk. XXIII — Literatur.	
XII. Die Turkestano-Sibirische Eisenbahn	170
1. Die allgemeine Bedeutung der Bahn	170
Eröffnung — Zustand am Eröffnungstage — Begründung zum Beschluß des Baues (1926) — die Aufgaben nach Uspenski — ihr imperialistischer Charakter (Chaladow) — Sowjetpolitik in Asien.	
2. Die Linienführung der Turksib	173
Namengebung — allgemeiner Verlauf — natürliche Gefahren für die Bahn — Hauptschwierigkeiten — Einflußgebiet der Bahn — frühere Gesichtspunkte — Rentabilität — Kolonisationsbahn — Sk. XXIV.	
3. Die wirtschaftliche Aufgabe der Bahn	179
Die Valutafrage — der Baumwollanbau — Getreideversorgung Turkestans — alte und neue Weizengebiete — die sibirischen Getreideüberschüsse — Eigenverbrauch der Bahn — Bauholz.	
4. Die Zubringer der Turksib	183
Leistungsfähigkeit des Semiretschi — der Schwarze Irtisch — mit Auto nach Urumtschi — Karakol — Kuldsha — das Steppengebiet — Anschlußstrecken.	
5. Die Turksib als Teilstrecke der asiatischen Bahnen Eurasiens . .	186
Eine Grenzbahn gegen China — Rentabilität — Wege der Hauptfrachten — Bedarf des Semiretschi — Bedeutung der Bahn für den	

Seite

westostchinesischen Verkehr — Mandschureibahn — Personenverkehr — russisch-westchinesischer Güteraustausch — Tab. 35 u. 36.

Vierter Teil. Methoden und Ergebnisse.

XIII. Die Turksib als soziales Experiment	191
1. Die Bekämpfung der Gegenrevolution	191
Feindschaft gegen das Ausland — Herkunft des Bolschewismus — vom russischen Volkscharakter — Korruption — Staatsverrat — Zerfall der Disziplin — Ablenkungsmanöver — der Prozeß v. Meck u. Gen. — Die Anklage — Klassenkampf.	
2. Organisation des Baues der Turksib	195
Versuchsobjekt des bolschewistischen Sozialismus — das Milieu im Semiretschi — die Finanzierung — die Bauleitung — Wladimir Schatow — die technische Organisation — das Baupersonal — Ingenieur Iljin — das Bauunternehmerwesen früher — Lage der Arbeiter — Zwischenmeister — Widerstände in der Arbeiterschaft — bei der indigenen Bevölkerung — klassenkämpferische Richtlinien — Enteignung der Horden — Werbung von Kirgisen und Kasaken.	
3. Leistung und Propaganda	202
Zwei Bauperioden — eine Kriegsleistung — irreführende Propaganda — die Leistungen des zarischen Bahnbaues — General Anenkow in Transbaikalien — mangelhafte Nutzung der Technik — Verdienst der Bolschewisten — ein hartes Urteil! — Unfertigkeit der Bahn — Bericht der RKI — Iwanow Betriebsleiter.	
XIV. Einige Einblicke	207
1. Staats- und Standesbewußtsein	207
Überspannung der Arbeitskräfte — Methoden — Überredung und Zwang — Überschätzung der Leistungsfähigkeit der Massen — kulturelle Rückständigkeit des Landes — Eisenmangel und Wege — Mangel an Textilien — Säcke! — „Tote Seelen“ im Kartensystem — keine ständigen Eisenbahnarbeiter — Steigerung der Unfälle — geringe Nutzung des Frachtraumes — Demoralisierung.	
2. Nachwuchssorgen	211
700000 Ingenieure erforderlich — Die Fachschulen des Verkehrswesens — Ergebnisse unsicher.	
3. Bolschewistische Methoden à la Patjomkin	213
Einflüsse von Abenteurern — Illusionismus — die Verkehrsbauten in Nordrußland — ein deutsches Urteil — Erschütterung der Piatiletka — Übertreibungen — Klassenkampfwirkungen.	
XV. Ausblicke	218
1. Der Rote Imperialismus als Klassenkampf	218
Die Sowjetunion als Gefahrenherd der Welt — Bedeutung der Bauern — der privatkapitalistische Sektor — Bauern und Arbeiter — kulturelle Schwierigkeiten — Eisenmangel und Landstraßen.	
2. Der Rote Imperialismus in der Außenpolitik	222
Das Doppelgesicht des Roten Imperialismus — die außenpolitischen Probleme — Vorderasien — das Dnjeprproblem — der Ferne Osten — Abkehr von der Ostsee — Verschiebung der dynamischen Kräfte — Gefährdung der Sowjetunion.	

II. Neue und alte Verkehrsmittel.



Abb. 2. Tschuchnowskis Flugzeug vor der Insel Waigatsch im Dienst der Karischen Expedition. Aufgenommen von Otto Heller 1929, siehe dessen Schrift „Sibirien, ein anderes Amerika“. Neuer Deutscher Verlag, Berlin 1930.



Abb. 3. Mittels Röhren wird das am Kaspisee gewonnene Petroleum am Schwarzen Meer in die Schiffsbäuche gedrückt. *Rusfoto*



Abb. 4. Gleitboot auf dem Tom-Fluß vor Kemerowo im Kusnetzker Becken.

Rusfoto



Abb. 5. Motorschlitten auf dem Roten Platz in Moskau beim Start zu einer 1000 km-Fahrt 1928.

Rusfoto

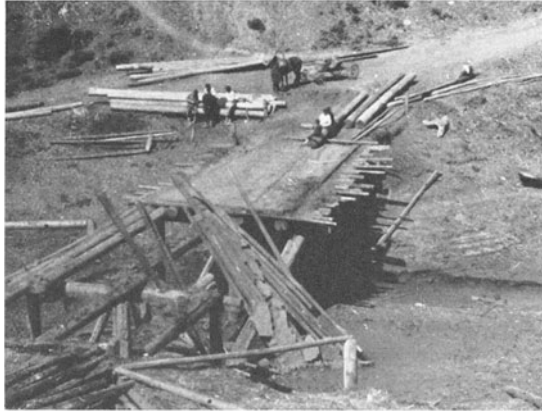


Abb. 6. Brückenbau bei den Tschuwaschen a. d. Wolga 1927.



Abb. 7. Das Automobil im Kampf mit den Wegen im Bewässerungsgebiet der Deutschen Wolgarepublik (1926).

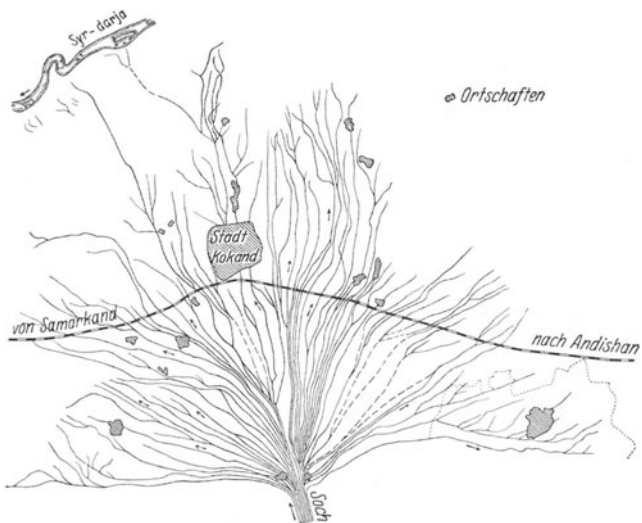


Abb. 8. Auf dem Riesenbetrieb der Landwirtschaft zieht man fortab in Wohnwagen zur Ackerbestellung (Aufnahme von Dr. Schiller 1927).

Bewässerung.



Abb. 9. Typisches Schöpfwerk am Unterlauf des Syrrdarja (1928).



Skizze I. Ein Nebenfluß des Syr-darja, Soch, zu Bewässerungszwecken aufgelöst. Aus Asiatskaja Rossija.

Einführung.

Seit Wissenschaften und Technik als unausschöpfliche Hilfsmittel im Kampf des menschlichen Willens mit der Natur erkannt sind, haben sie erstaunliche Siege über die Umwelt davongetragen. Eine ganze Reihe früher für die Verkehrsentwicklung ausschlaggebender Faktoren sind vor ihnen in den Hintergrund getreten: fast alle oro- und hydrographischen und einige klimatische Verhältnisse. Wir brauchen zur Begründung solcher Meinung zunächst gar nicht an die Luftschraube und deren Motoren zu denken, können uns vielmehr an Entdeckungen und Erfindungen halten, die den Kampf mit der Erdoberfläche selbst aufnehmen. Es genügt, daran zu erinnern, daß durch Sümpfe und Meeresarme Dämme geführt werden, auf denen die Eisenbahnzüge und Automobile in ununterbrochener Folge dahinrollen, daß Gebirge mit Tunneln durchstochen, gewaltige Ströme mit Brücken überquert oder untertunnelt werden. Der Zuider See wird zugeschüttet, der Trasimenische ausgepumpt. Wasserlose Wüsten setzen dem Eisenbahnbau keine unüberwindliche Schranken mehr, seit die im Wasserverbrauch sparsame Diesellokomotive konstruiert wurde. In Zentralasien werden schon seit Jahrhunderten Wasserläufe bald zusammengefaßt, bald wieder in Hunderte von Kanälen und Tausende von Rinnsalen aufgelöst (s. Skizze I), je nachdem, ob die Benutzung des Wassers zum Gütertransport oder zur Bewässerung oder zu beidem wirtschaftlicher erscheint. Wasserwirtschaft und Verkehrswirtschaft fließen dort ineinander. Allen Ernstes kann das Problem bearbeitet werden, den Amudarja in den Kaspisee münden zu lassen und dessen Wasser aus dem Schwarzen Meer durch das Tal des Manytsch zu ergänzen, das will sagen, einen Schiffahrtsweg vom Pamir, vom Herzen Asiens, zum Weltmeer herzustellen. Die Verbindung von Kraftzentralen mit Schleusenbauten und Schiffahrtskanälen gibt der Verkehrswirtschaft zugleich mit der Entwicklung der Gütererzeugung immer weitere Ausbreitungsmöglichkeiten.

Noch widersetzen sich dem menschlichen Wollen auf der Erdoberfläche selbst eigentlich nur die Erdbebengebiete, deren geheimnisvoll gewaltigen Kräfte nach Gesetzen wirken, die der menschliche Geist sich nicht unterzuordnen vermochte, — sie müssen umgangen werden — neben ihnen das Eis: auf den Binnengewässern das Wintereis — in Eurasien der stärkste Widersacher der Binnenschiffahrt — und an den Polen das Polareis; aber auch diesem letzteren gegenüber sind im Laufe der Zeit Siege erkämpft, die dem Weltverkehr neue Möglichkeiten öffneten: mit Hilfe von Radio und Flugzeug kann das Eis zur Zeit

schon auf seinen Wanderungen in weitem Umfange in bestimmter Zeitfolge beobachtet, können seine Wege im Zusammenhang mit den Luftbewegungen erkundet werden. Infolgedessen können sich die Reeder auch in den Eisregionen mit den Schiffsbewegungen einrichten und diese mit stetig wachsender Regelmäßigkeit befahren, wie solches die alljährlich von der Sowjetregierung durchgeführte Karische Expedition beweist (Abb. 2). Aber nicht nur dies: der deutsche Chemiker Goldschmidt hat im Thermit eine Wärmequelle gefunden, mit deren Hilfe der kanadische Prof. Howard Barnes Eisstauungen von beträchtlichem Umfange unter wirtschaftlich tragbaren Kosten aufgelöst und dadurch eine Verlängerung der Navigationsperiode auf den betreffenden Gewässern in Aussicht gestellt hat¹. . . Der Flugmotor überwindet die Schrecken der sibirischen Schneewüsten, indem er einem Schlitten, der querfeldein von Dorf zu Dorf oder auf dem Eis der Flüsse und Seen dahinbraust, hundert und mehr Kilometer Geschwindigkeit gibt (Abb. 3). Seichte Gewässer, wie es der Tom im Kusnezker Becken ist, macht er zu Trägern der Schnellpost mit Hilfe des Gleitboots (Abb. 4).

Die Technik hat aber auch in einem gewissen Entwicklungsstadium jenes System zur Blüte gebracht, das sich allmählich regulierend zwischen alle Beziehungen der Menschen untereinander und zur Natur geschoben hat: den Kapitalismus mit seinen wunderbaren Organisationsformen und seinen alle Gebiete der Wirtschaft erfassenden Rentabilitätsberechnungen nebst den daraus erwachsenden Förderungen des technischen Fortschritts und den Hemmungen, die der Verkehrsentwicklung Wege vorschreiben und recht weit davon entfernt sein können, dem Verkehr als solchem, d. h. der Annäherung der Menschen untereinander zu dienen, wo sie restlos in den Dienst eines ungezügelten Machthungers oder des Gewinnstrebens einzelner Gruppen von Menschen gestellt sind. Wir kennen den Begriff der strategischen Chausseen und Eisenbahnen². Sie richten Mauern auf zwischen den Völkern. Andere technische Einrichtungen verbinden im Gegensatz dazu die Menschen um so mehr, obwohl sie kaum je einen Menschen befördern: die Seilbahnen, auf denen Erze, Steine, Erden und das Heu von den Almen fortgeschafft werden, oder jene Rohrleitungen (Abb. 5), durch die das Naphtha auf Hunderte Kilometer von der Bohrstelle bis zum Hafen hindurchgepreßt wird. Baku — Batum! Das sind Ergebnisse rationeller Ausnutzung des technischen Fortschritts durch das rechnende Kapital,

¹ Bericht des Ingenieurs Stepanow im Verkehrskommissariat, S. Ekonom. Shisnj v. 29. März 1930, Nr 23 unter dem Stichwort: „Befreien wir unsere Häfen vom Eis!“

² Siehe die französisch-russischen Generalstabsprotokolle von 1911/13 bei W. A. Suhomlinow: „Erinnerungen“, deutsche Ausgabe von G. Cleinow. Verlag Reimar Hobbing, Berlin 1924, S. 254—68.

die der Annäherung der Menschen untereinander dienen, indem sie die Heranschaffung der Rohstoffe beschleunigen und verbilligen.

Technik und Kapital, Kapital und Technik sind die beiden beherrschenden Faktoren der Verkehrsentwicklung in unserem Zeitalter. Ihnen sind die natürlichen Verhältnisse überall da untergeordnet, wo sich eine entsprechende Verzinsung des benötigten Kapitals voraussehen läßt — nicht ist es umgekehrt. Wir sehen hervorragend leistungsfähige Binnenwasserstraßen in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Rußland brach liegen oder veröden, weil die Eisenbahn dem aufzuwendenden Kapital größere und sichere Gewinne in Aussicht stellt. Wir sehen, wie das Automobil den schienenlosen Landstraßen in wachsendem Umfange ihre Bedeutung gegenüber den Eisenbahnen wiedergibt. Technik und Kapital zaubern immer neue Verkehrsmittel hervor und differenzieren und spezialisieren sie und weisen ihnen die Richtung ihrer Entwicklung. Sie stellen letzten Endes einander wechselseitig die Aufgaben im Dienst auch eines Begriffes, der erst durch sie entwickelt werden konnte, im Dienste der Weltwirtschaft.

Es gibt kein Land auf dem Erdball, Amerika eingeschlossen, das größere Möglichkeiten und größere Mannigfaltigkeit aufwiese, Technik und Wissenschaften nutzbringend zu seiner und seiner Nachbarländer Erschließung anzusetzen, wie die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken mit ihren unberührten Strömen und unbetretenen Gebirgen, Getreide- und Baumwollgebieten und ungehobenen Bodenschätzen und ungenutzten Wäldern und Wasserreserven, mit ihren Eismeerküsten und Salzsteppen und ihren primitiven, doch entwicklungsfähigen bald 200 Millionen Menschen, die hundert und mehr Sprachen sprechen. Und dabei gibt es nirgends auf dem Erdball etwas Ähnliches an rücksichtslosem Wollen, dies gewaltige, hinter Europa und Amerika zurückgebliebene Gebiet in kürzester Frist in ein Land umzuwandeln, das sich nicht nur ebenbürtig an die Seite der sog. kapitalistischen stellen, sondern diese in jeder Beziehung überbieten will, wie bei der Sowjetregierung bzw. bei den Bolschewisten. Sie haben auch zur Durchsetzung ihrer Ziele unter allen Umständen seit dem Sturz des Zarismus eine neue Methode neben kapitalistisches und technisches Denken in die Problematik des Verkehrswesens, wie der Wirtschaft überhaupt, eingeführt: das Klassenkampfprinzip. Der Klassenkampf soll die Rentabilitätsberechnungen ihrer Allmacht entkleiden und der Technik, d. h. den technischen und sozialwirtschaftlichen Gesichtspunkten den Vorrang erobern.

Es handelt sich dabei nicht mehr ausschließlich um das Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Dies Problem gilt im Gebiet der Sowjetunion insofern als gelöst, als grundsätzlich in Zukunft keine privatkapitalistischen, individuellen Arbeitgeber bestehen sollen, es

also auch keine ausgebeutete Arbeiterklasse geben sollte. Alle Art von Unternehmertätigkeit soll ausschließlich vom Staat, der sich proletarisch und sozialistisch nennt, bis zu dessen Ablösung oder von Organisationen, die dieser proletarische Staat dazu ins Leben ruft, wie staatliche Aktiengesellschaften, Genossenschaften, Trusts, Behörden, Verwaltungen und sonstige Kollektive, ausgeübt werden. Über den proletarischen Staat, den einzigen vollberechtigten Arbeitgeber, üben die proletarisierten Völker, wenn auch nur nach dem Wortlaut der Verfassung, die Diktatur aus, dieselben Proletarier, die in den staatlichen Unternehmungen die vom Staat höchst raffiniert ausgebeutete Arbeitermasse bilden. Der Inhalt des Begriffs Klassenkampf wird in der Sowjetunion mehr und mehr erweitert, so, daß er über die Grenzen des Wirkungsbereiches des nationalistischen Imperialismus eindringt in jene anderen Ebenen der menschlichen Beziehungen, die nicht mehr sozial-ethisch, sondern nur noch wirtschaftspolitisch-merkantil zu erfassen sind. Im Namen des Klassenkampfes bemächtigt sich der Staat aller in privaten Händen befindlicher Betriebsmittel, also auch aller Hilfsmittel des Verkehrs und damit auch aller menschlicher Arbeitskräfte sowie aller finanziellen Mittel. Er sucht zu verhindern, daß irgendwelche private Unternehmer in den Stand gesetzt werden, sei es aus den in der Volkswirtschaft umlaufenden Geldmitteln, sei es durch rationelle Verwertung bezahlter menschlicher Arbeitskräfte, individuellen Nutzen zu ziehen und durch ihren individuellen Betätigungsdrang die Kreise der staatlichen Arbeit zu stören, d. h. den Arbeitsmarkt und den Geldmarkt. Der „privatkapitalistische Sektor“ soll aus der Volkswirtschaft der Sowjetunion restlos verdrängt werden, um die kärglichen Finanzmittel der Sowjetvolkswirtschaft nur ganz bestimmten Zwecken zuführen zu können. Diesem Grundsatz sind beispielsweise in der Periode des Kampfes um die Macht, d. i. während der Wirksamkeit des Kriegskommunismus von 1917—21, über 5200 individualistische und privatkapitalistische Unternehmer allein in der Binnenschifffahrt und viele Tausende Fuhrunternehmer geopfert worden, von denen keiner, abgesehen vielleicht von der „Russischen Freiwilligen Flotte“, „reif“ war für die Sozialisierung. Dazu alle Organe eines privaten Außen- und Innenhandels. Diesem Grundsatz zuliebe werden der Bevölkerung im Jahrfünft von 1929/33 solche Opfer auferlegt, daß die Belastung pro Kopf der Bevölkerung berechnet, von etwa 76,9 Rubel im Jahre 1929 auf 169,2 Rubel im Jahre 1930 angestiegen ist (s. unten „Finanzierung“), woraus u. a. gefolgert werden darf, daß die kapitalistische Methode der Rentabilitätsberechnung durch pseudosozialistische Propagandaphrasen nicht ersetzt werden kann.

Aber diese Feststellungen gehören im Rahmen unserer Untersuchung in die zweite Reihe neben etwas anderem. Ausschlaggebend für die Bewertung des bolschewistischen Klassenkampfes in unseren politischen

Zusammenhängen ist das Folgende: Man begnügt sich nicht mit Klassenunterscheidungen innerhalb der einzelnen Völker, begnügt sich auch nicht damit, von einer Gemeinsamkeit der Interessen des internationalen Industriekapitals zu sprechen und danach zu handeln, sondern geht weiter, indem man aus dem Unterschied der fortgeschrittenen und rückständigen Völker ausbeutende oder imperialistische und ausgebeutete oder koloniale Völker macht und die letzteren unter der Parole „Proletarier aller Länder vereinigt euch!“ in einer Interessengemeinschaft unter der Führung der Sowjetmacht zu binden sucht. Unter den nun einmal vorhandenen russisch-asiatischen Verhältnissen bedeutet dies nichts anderes als eine skrupellose Auswertung nationalistischer Triebe bei den rückständigen Völkern bzw. der nationalen Gegensätze zur Erzwingung derjenigen innen- und außenpolitischen Ziele Moskaus, die wir früher gewohnt waren, allrussisch oder panslawistisch zu nennen. In Fortfall gekommen sind die Großrussen als fortgeschrittene, d. i. „ausbeutende“ Nation, durch die Vernichtung ihrer Oberschicht — geblieben ist eine ihrem Wesen nach russisch-asiatische Zentralgewalt, die bestrebt ist, die von den Kulturvölkern Westeuropas angeblich „ausgebeuteten“ Kolonialvölker Asiens zu befreien, um die Ausbeutung mit Hilfe anderer Organisation um so ungehinderter selbst betreiben zu können. Die Sowjetregierung bzw. die Bolschewisten sind somit Träger derselben Machtansprüche, wie es etwa die Zaren Peter I., Nikolaus I., Alexander III. und die großen Staatsmänner Rumjantzew und Graf Witte gewesen sind.

Die Sowjetregierung stellt, wie uns ihre Organe versichern, Technik und Kapital in den Dienst gerade des eben gedeuteten Klassenkampfprinzips. Damit ist ohne weiteres zugegeben, daß bei den Bolschewisten Technik und Kapital auch in den Dienst der von der Sowjetregierung verfolgten Machtansprüche gestellt sind. Dieser Grundtatsache müssen wir uns ständig bewußt bleiben, wenn wir den Sinn dieser oder jener Maßnahme auf dem Gebiet der Wirtschaft und des Verkehrs wesens oder den Sinn hochnotpeinlicher Prozesse oder von Brückierungen von Ausländern voll begreifen wollen. Das Klassenkampfprinzip mit seinen Methoden steht im Mittelpunkt allen Geschehens in der Sowjetunion bzw. im eurasischen Wirtschaftsraum. Deshalb darf eine grundlegende Untersuchung über die Verkehrsprobleme Eurasiens an ihr nicht nur nicht vorübergehen, sondern muß sie auch dort hervorziehen, wo sie durch die rein wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Aufgaben verschleiert wird. „Das Transportwesen ist kein Lohnkutscher (iswoschtschik), der nur Menschen und Güter zu verfahren hat — es ist ein volkswirtschaftlicher Betrieb mit eigenen Klassenaufgaben¹.“ Das bedeutet konkret ausgedrückt: Jeder Versuch, die Verkehrsprobleme in der Sowjetunion einwandfrei darzustellen, würde an der Oberfläche bleiben, wollten

¹ nach Lenin.

wir darauf verzichten, sie in den Rahmen jener Aufgaben zu stellen, die sich aus den weltpolitischen Kämpfen der Sowjetregierung sowohl als Exponent des historischen imperialistischen Rußland als auch als Exponent der klassenkämpferisch-revolutionären Dritten Internationale ergeben.

Soweit liegen die Tendenzen in ihrer Parallelität ganz klar. Schwieriger ist es, jede Einzelunternehmung der Sowjetregierung richtig auf die beiden Parallelkonten zu verteilen. Die Sowjetregierung tut alles Mögliche, um den Imperialismus zu verschleiern, von dem ihre Außenpolitik getragen wird und dafür den Anschein zu erwecken, als gehe es ihr lediglich um die Befreiung der Mühseligen und Beladenen. Die Presse, internationale Freundschaftsbünde, proletarische Maifeiern, Theater, Kino und nicht zuletzt ein groß angelegtes System internationaler Verträge — alles arbeitet in diesem Sinne. Der großartig durchorganisierte Propagandaapparat der Partei breitet über alles und jedes, was namens der Partei geschieht, den roten Nebel des sozialen Revolutionismus. Diesen Nebel müssen wir im folgenden durchstoßen, wenn wir dem Geschehen auf den Grund kommen wollen. Ist es richtig, daß die Sowjetregierung alle ihre Machtmittel und die Reichtümer des Landes, die Arbeitskraft der Menschen, die Landwirtschaft und industrielle Produktion und das Verkehrswesen in den Dienst des ideellen Marxismus stellt? Oder wird nicht vielmehr dieser ideelle Marxismus in den Dienst der Macht- und Ländergier der Eurasier, der asiatischen Russen gestellt? Es mag für die gedankenlose breite Masse der asiatischen Kulis und der erbitterten Erwerbslosen in Europa und Amerika recht annehmbar klingen, wenn ihnen erläutert wird, die Neumarxisten, Leninisten oder Stalinisten wollten zunächst in Eurasien, später auf dem ganzen Erdenrund das individuelle Gewinn- und Machtstreben auflösen und in ein allmenschliches Gemeinschaftsstreben überführen helfen, um dadurch die Wurzeln des Kapitalismus selbst abzulösen durch das, was sie Sozialismus nennen. Unter diesem Gesichtswinkel scheint es, als würde der Sowjetstaat zu einem Werkzeug der gewaltigsten revolutionären Aufgabe, die die Menschheit seit Begründung der Römischen Kirche und seit Anmeldung der weltlichen Machtansprüche durch das Papsttum kennt. Wem aber würde mit dem Siege dieser Revolution gedient? Sicher nicht den Millionen hochqualifizierter westeuropäischer Arbeiter, die alsdann zu Hörigen der Milliarde „ungelehrter“ Asiaten würden.

Wir wollen uns durch die, die Menschenhirne verwirrende Aufgabenstellung den Blick für das Reale, das sich hinter dem Utopischen versteckt, nicht trüben lassen. Man findet den absolut realen Kern ohne weiteres, sobald man sich daran erinnert, daß die Bolschewisten Erben des tausendjährigen Reiches der Zaren und ihrer Außenpolitik sind. Es ist das alte Streben Rußlands um die Vormachtstellung

bald auf dem asiatischen Kontinent, bald in Europa, bald in Vorderasien, bald im Baltikum, im fernen Osten und in Zentralasien, dem wir in der Politik der Bolschewisten begegnen, erweitert letzten Endes zu dem Anspruch, der Menschheit auf dem ganzen Erdball die Wege zur Vervollkommnung weisen zu wollen, weil man ja nach Zusammenfassung von einer Milliarde Menschen die Macht dazu haben würde. Der Panslawismus und der von Moskau geleitete internationale Kommunismus sind Erzeugnisse der gleichen Atmosphäre. Die Waffen für den Kampf um die Hegemonie über den Erdball liefern die technischen Wissenschaften im Bunde mit den Methoden eines durch sozialistische Phrasen verschleierte Staatskapitalismus.

Bei solchem Streben fallen der Verkehrsentwicklung in Eurasien die größten praktischen Aufgaben zu. Die Voraussetzung für die Erreichung des weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Zieles ist die Unterwerfung Chinas und Indiens unter den Bolschewismus. Kein Geringerer als Lenin hat diesem Gedanken Ausdruck verliehen, indem er kurz vor seinem Tode den wegen des Fortganges der Revolution unsicher werdenden Genossen zurief: „Der Ausgang des Kampfes wird letzten Endes davon bestimmt, daß Rußland, Indien und China zusammen die gigantische Mehrheit der Bevölkerung ausmachen¹.“ Hieraus erklärt sich die selbstverständliche Art der Weiterführung der zarischen Politik durch die Bolschewisten am oberen Jenissej (Urjanchai), in der Mongolei² und Mandschurei³, in Westchina, Afghanistan⁴, Persien usw., und die Konsequenz, mit der in China, Indien, Indonesien das Sowjetsystem propagiert wird. Mit der Waffe in der Hand konnte seinerzeit nicht mehr erreicht werden als die Eroberung von Urjanchai und der Äußeren Mongolei, die diplomatisch durch das kaiserliche Rußland sorgfältig vorbereitet war. Aus Enseli am Kaspisee hat man sich gegenüber den Persern, aus Kuldscha und der Mandschurei gegenüber den Chinesen bzw. den

¹ Zitiert bei G. Safarow: „Die Hegemonie des Leninismus im kolonialen Osten“, Prawda Nr. 21, vom 21. Januar 1930, weiteres mein Aufsatz „Die Mandschureifrage als internationales Problem“. Europäische Gespräche, Hamburger Monatshefte für Auswärtige Politik, 1930, Februar, S. 75.

² Wegen Urjanchais und der Mongolei s. „Neu-Sibirien“ (Sibkrai). Eine Studie zum Aufmarsch der Sowjetmacht in Asien. Mit 12 Kartenskizzen und 47 Bildern von Georg Cleinow. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin 1928. XV u. 426 S. Preis M. 30.—.

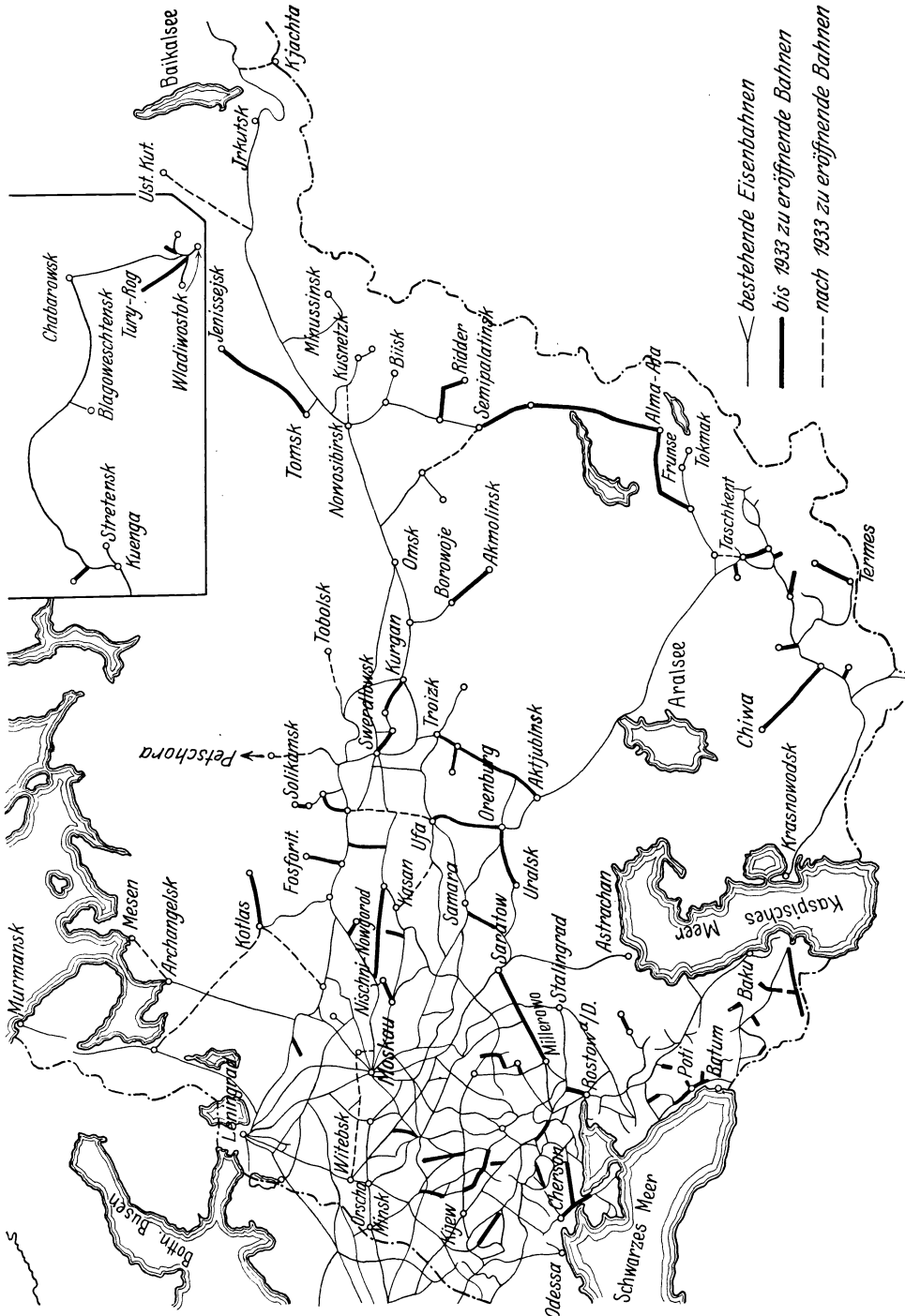
³ Europäische Gespräche, Hamburger Monatshefte für Auswärtige Politik. „Die Mandschureifrage als internationales Problem“, von Georg Cleinow. 1930, H. 2, S. 65—83.

⁴ M. Aufsätze in der Zeitschrift Osteuropa (Berlin-Königsberg): „Die Grundlagen der Nationalitätenpolitik in Russisch-Zentralasien“. Juni 1929, H. 9, S. 559 bis 573, ferner „Die neue Bundesrepublik Tadschikistan“, November 1929, H. 2, S. 116—20, schließlich „Rußland in Zentralasien“, Europäische Gespräche 1929, Februar, H. 2, S. 60—80.

kapitalistischen Mächten zurückziehen müssen; in Zentralasien hat man sich mit der Vertreibung der englischen Vorposten und des Emirs von Buchara begnügen müssen. Die folgende Epoche bedarf der geistigen Waffen, des technisch-wirtschaftlichen Aufmarsches und der diplomatischen Vorbereitung. In diesen Rahmen gesetzt werden die Schwierigkeiten verständlich, die sich einem ehrlichen Ausgleich zwischen Moskau und China wegen der Ostchinesischen Eisenbahn entgegenstellen. Es handelt sich dabei nicht allein um die Besitzverhältnisse an der Bahn. Hineinspielen die Zugehörigkeit der Mongolei zu einem der beiden Staaten, hineinspielen die Sowjetabsichten in der westlichen Provinz der Chinesischen Republik Tsintsjan. Hieraus erklärt sich auch die besondere revolutionsstrategische und zugleich asienpolitische Bedeutung der Turkestan-Sibirischen Eisenbahn, von der weiter unten in einem besonderen Kapitel gehandelt werden soll. Nach Gelingen des Fünfjahrplanes in Eurasien bezüglich des Industrieaufbaues im Ural, im Altaigebiet und in Russisch-Turkestan — das würde die Überwindung auch der finanziellen Schwierigkeiten bedeuten —, würde ganz Asien mit seinen sieben- bis achthundert Millionen Menschen zwangsläufig in die gewaltige Verschiebung der Handelszentren einbezogen und dem alsdann erstarkten größten Kapitalisten der Welt unter der Firma Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken wirtschaftlich unterworfen werden. Dieser Großkapitalist mit den utopischen Plänen des materialistischen Religionsstifters, neben dem die Morgan, Rockefeller usw. jeder für sich Zwerge wären, würde den größten Teil der alten Welt nach Grundsätzen zu verwalten suchen, die die Sowjetmacht sehr bald in den schärfsten Gegensatz zu demokratisch-liberalen Staaten in Westeuropa und Amerika brächten.

Wie aber könnten Mittel-, Ost- und Südasiens dem russisch-bolschewistischen Imperialismus anders unterworfen werden, als auf dem Wege der friedlichen, geistigen und wirtschaftlichen Durchdringung, die sich müßte auf eine technisch hochstehende Industrie, einen kapitalkräftigen Handel, und ein gut und billig arbeitendes Verkehrssystem stützen können. In erster Linie in dem Gebiet, von dem aus die Durchdringung vorgetrieben werden soll, von den Hauptproduktionsstätten Eurasiens, von jenem zusammenhängenden Landmassiv aus, das mit seinen ungünstigen Küstenverhältnissen, seinen außerordentlich langen trockenen Grenzen und seinen eigentümlich verlaufenden Flußsystemen noch selbst der Verkehrserschließung bedarf.

Es sind gigantische, man könnte sagen: phantastische Aufgaben, die sich aus der Verbundenheit der weltpolitischen Gesichtspunkte des historischen Rußland mit dem Klassenkampfprinzip der Sowjetunion für die Lösung der Verkehrsprobleme in Eurasien vor unserem geistigen Auge erheben, Aufgaben, wohl geeignet, jede Phantasie zu beleben und den



Skizze II. Eisenbahn-Neubauten 1920—1933.

— bestehende Eisenbahnen
 — bis 1933 zu eröffnende Bahnen
 - - - nach 1933 zu eröffnende Bahnen

Ehrgeiz der Besten zu wecken. Dennoch umfassen diese Aufgaben nur Teile des Gesamtproblems. Der rote Imperialismus, der sich vorläufig nicht auf Bajonette, sondern vorwiegend auf die Wirtschaft stützen will, muß über diejenigen Fertigwaren und Halbfabrikate verfügen, mit denen er zunächst die asiatischen Nachbarländer in den Kreis seines Einflusses ziehen, und über solche Rohstoffmengen, mit denen er sowohl jene herstellen als auch Einfluß auf die Weltmärkte gewinnen könnte.

Der Entwicklung der Gütererzeugung nach bestimmten politischen Gesichtspunkten dient die Planwirtschaft; ihr Weg ist vorgezeichnet durch den Fünfjahrplan, die *pjatiletka*. Was das in Aussicht genommene Produktionsprogramm für die Verkehrsprobleme bedeutet, ergibt sich u. a. aus der Gegenüberstellung einiger Zahlen für den Eisenbahngüterverkehr: Im Budgetjahr 1929/30 betrug der Güterumschlag auf den Eisenbahnen 175,9 Millionen Tonnen, für 1932/33 wird er auf 572 Millionen veranschlagt, — die Zahl der zu verfahrenen Tonnenkilometer soll von 97,6 Milliarden auf 355 Milliarden ansteigen. Die durchschnittliche Länge des Reiseweges je Tonne soll 620 km gegen 585 km erreichen. Dabei ist gedacht, das Eisenbahnnetz von rund 77 000 km auf nur 100 000 km zu bringen. (Vgl. Skizze II.) Die Verkehrsdichte soll von 1,8 Millionen Tonnenkilometer pro Kilometer auf 3,5 Millionen ansteigen¹. Soll aber das Schienennetz sich nur um ein Drittel vergrößern, während zu gleicher Zeit das Frachtgut sich um mehr als verdreifacht, so bedeutet das, daß sowohl die technische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erheblich gesteigert werden als auch andere Verkehrsmittel zur Bewältigung des Verkehrs entwickelt werden müssen.

Aufgaben von so gewaltigen Ausmaßen bedürfen der Anerkennung und freiwilligen Mitarbeit derjenigen Völker, deren Staaten sie unternehmen, und unbegrenzte Opferbereitschaft wird von den Sowjetvölkern verlangt, um die gestellten Ziele zu erreichen.

Damit aber kommen wir zu einer weiteren Seite unserer eigenen Aufgabe: zu den innerpolitischen Verhältnissen im Sowjetstaat mit ihren wirtschaftlichen und sozialen Ausstrahlungen, mit ihren die Ziele der Bolschewisten fördernden und hemmenden Eigenheiten. Die Durchführung des bolschewistischen Verkehrsprogramms bedeutet revolutionären Kampf nicht nur gegen die Umwelt, sondern und zur Zeit in viel höherem Maße auch gegen die hundertsechzig Millionen eigner Staatsbürger, die mehr oder weniger doch im alten Rußland der Zaren wenn nicht in Kulturen, wurzeln, deren Vernichtung, wie etwa der deutschen Bauernkultur, beschlossen ist. Welche geistige Umorientierung hat einzutreten, wieviel alte Gewohnheiten sind auszurotten, wieviel neue anzueignen, um das allgemeine Lebenstempo der künstlich gestei-

¹ Wl. Dokunin in *Ekonom. shisnj* Nr 110, vom 11. Juli 1930.

gerten Gütererzeugung und dem beschleunigten Verkehr anzugleichen! Dabei müßte der Sowjetstaat befähigt sein, seiner Wirtschaft im Jahre 1933 nicht weniger als 700 000 Ingenieure zu stellen. Die Bolschewisten führen auch diesen Teil des Kampfes mit einer erstaunlichen Konsequenz, indem sie allem, was auf der Vergangenheit beruht, den Krieg erklären und an Neuem aus allen Teilen der Welt zusammenschleppen, was ihnen erreichbar. Amerikaner, Deutsche, Japaner scheinen ihnen besonders berufen, auf den verschiedensten Gebieten Lehrmeister zu sein. Ungeheure Schwierigkeiten auf allen Gebieten der Wirtschaft, der Staatsverwaltung und -leitung und des sozialen und kulturellen Lebens stellen sich im Innern an allen Orten ein, dazu wachsende Spannung in allen Beziehungen zur Außenwelt. Auch sie wirken hinein in die Probleme des Verkehrs. Alles zusammen sind das an allen Orten Eurasiens Träger von Krisen, die in Millionen Wirbeln über den siebenten Teil der Erde fegen und natürlich auch die übrigen sechs Siebentel in Mitleidenschaft ziehen. Keine Darstellung der Verkehrsprobleme der Sowjetunion oder Eurasiens könnte Anspruch auf Vollkommenheit erheben, die nicht auch die innerpolitischen und sozialwirtschaftlichen Auswirkungen des bolschewistischen Vorgehens mit in den Kreis der Betrachtung zöge. . .

Hiermit ist der Rahmen für unsere Arbeit gespannt. Sie hat sich im wesentlichen mit der Darstellung derjenigen Unternehmungen und Pläne zu befassen, die der Entwicklung der Binnenschifffahrt und des Eisenbahnwesens zu Betrieben mit ganz konkreten wirtschaftlichen und politischen Aufgaben dienen sollen. Der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs gedenken wir nur im Zusammenhang mit jenen beiden Hauptträgern des eurasischen Verkehrs und ebenso des schienenlosen Verkehrs über Land, ohne deshalb die Bedeutung dieser Verkehrsarten für die Zukunft der Sowjets und Eurasiens zu unterschätzen.

So sehr nun die Entwicklung des Eisenbahnwesens und der Binnenschifffahrt von den weltpolitischen Zielen der Sowjetregierung beherrscht ist, gehen wir bei unserer Darstellung nicht von ihnen, sondern von den innerwirtschaftlichen Notwendigkeiten aus, die sich im Rahmen der allgemeinen Planwirtschaft ergeben aus den drei großen revolutionären Reformwerken, die die Bolschewisten mit so großer Kühnheit und brutaler Rücksichtslosigkeit in Angriff genommen haben: von der wirtschaftlichen Rayonnierung (zugleich Verwaltungsreform), von der Industrialisierung des Landes und von der Kollektivisierung der landwirtschaftlichen Betriebe. Wir folgen damit den Grundsätzen, die die Bolschewisten bei der Aufstellung ihrer Wirtschaftspläne beobachten und die im sogenannten Fünfjahrplan von 1929—33, in der Pjatiletka zum Ausdruck gebracht sind.

Erster Teil.

Das Planen der Bolschewisten.

I. Die Tendenzen des allgemeinen Wirtschaftsplanes für 1929/30.

1. Der Charakter des Fünfjahrplanes.

Der Fünfjahrplan ist ein zum Gesetz erhobenes System von Richtlinien, nach denen die aus der zarischen Epoche übernommene gemischte Wirtschaft Eurasiens zu einer rein sozialistischen entwickelt werden soll. Aufhebung aller Klassenunterschiede und Kollektivisierung aller wirtschaftlichen Betätigung wird in allen Verlautbarungen von Partei und Regierung als oberstes Gesetz hingestellt. Damit soll nicht gesagt sein, daß der Fünfjahrplan auch wirklich dem Sozialismus dient oder dienen kann; es bestehen in dieser Beziehung sogar große Zweifel. Zur Beantwortung dieser Frage bedürfte es einer besonderen Untersuchung, die hier nicht angestellt werden soll. Nur dies soll gesagt werden: Der Fünfjahrplan wurzelt in seinen Einzelheiten nicht in der bolschewistischen Epoche des russischen Lebens, ist auch durchaus nicht aus kommunistischen, sondern aus staatskapitalistischen Gedankengängen entstanden. Seine ältesten Wurzeln liegen in jenen Auffassungen der vor-kapitalistischen Zeit, die den selbstherrlichen Zaren als den Großgrundbesitzer Allrußlands ansprachen, die jüngeren in den zum Hochkapitalismus drängenden Unternehmungen und Plänen aus der Zeit des Grafen Witte. In den vom Auslande befruchteten Universitäten und Forschungsinstituten des kaiserlichen Rußland und in den Kanzleien seiner Ministerien für Wirtschaft, Finanzen, Verkehr usw. sind die meisten der Pläne entstanden, die dem bolschewistischen Fünfjahrplan als Grundlagen dienen und die in ihm zusammengefaßt sind. Im Gegensatz zur letzten Epoche der zarischen Herrschaft steht nur die zur Zeit beliebte Behandlung der Agrarfrage. Die Methoden zur Erreichung ähnlicher Ziele, wie sie unter der Herrschaft des Bündnisses der Zarenmacht mit dem internationalen Großkapital in der Wirtschaft des kaiserlichen Rußland angestrebt wurden — im Grunde genommen handelt es sich damals und heute um die Finanzierung der eurasischen Volkswirtschaft —, haben sich von Grund aus verändert.

Auch ohne diese Belastung aus der Geschichte gibt es genug Elemente, im Fünfjahrplan, die dem laut proklamierten Ziel zuwiderlaufen und bei denen augenscheinlich andere Gesichtspunkte, etwa Machtfragen,

stärker wirken als gerade die sozialistischen. Dennoch sind wir auf Grund zahlreicher Beobachtungen sowie auf Grund eigener Kenntnis führender Personen seit vielen Jahren genötigt zu glauben, daß es den Bolschewisten fanatisch ernst ist um die sozialistischen Parolen für die Zukunft. Wir wollen uns deshalb zunächst an die Sozialisierungsgedanken halten, wenn dadurch auch unsere eigene Aufgabe äußerst erschwert wird.

Der Fünfjahrplan ist kein Quinquenat im Sinne etwa eines fünfjährigen Etats oder eines etatsmäßig festgelegten Industriebauprogramms, er ist vielmehr ein dehn- und zusammenziehbarer Rahmen, in dem die Fundamente für ein die gesamte Volkswirtschaft der Sowjetunion umfassendes Programm skizziert sind. In den Fünfjahrplan gehören ebenso Industrialisierung wie Kollektivisierung, die Bereitstellung von Anstalten zur Ausbildung von Ingenieuren und Professoren, Lokomotivführern und Köchen für die Kollektivwirtschaften, wie schließlich Eisenbahn- und Schiffbau, Festsetzung der Außenhandelskontingente und Geldbeschaffung und vieles andere mehr. Alle diese Einzelaufgaben können nur in längeren oder kürzeren Etappen durchgeführt werden, die oft genug über Umwege führen und bald diese, bald jene Einzelunternehmung in den Vordergrund schieben.

Es wäre indessen verfehlt, zu glauben, daß das, was bisher — im Frühjahr 1930 — über das Verkehrsprogramm der Sowjetregierung bekannt geworden, schon in allen Einzelheiten den allgemeinen theoretischen Richtlinien entspreche. Es ist festzustellen, daß gegen den Plan von vielen Seiten Sturm gelaufen wird, weil sich im Jahre 1929 die Unhaltbarkeit der bisherigen Verkehrspolitik klar erwiesen hat¹. Die Pjatiletka kann auch für das Verkehrswesen nur erst die Skizzierung eines Planes sein, nach dem gewisse Bauten, Erneuerungen, Ergänzungen usw. vorgenommen werden, die nicht immer in der Linie der oben gekennzeichneten Idee liegen können, weil man an das Vorhandene anknüpfen und der Vergangenheit Rechnung tragen muß.

Zur Zeit wird, soweit wir es zu übersehen vermögen, versucht, alle Energien des Landes vor allem in den Dienst des Handels zur Gewinnung von Valuta zu stellen. Solche Feststellung erklärt uns zahlreiche Unregelmäßigkeiten im Tempo der Abwicklung des Planes und manche Widersprüche mit den Grundsätzen sozialistischer Planwirtschaft. Es besteht geradezu der Eindruck, als könnten einzelne Teile des Planes, etwa das Transportprogramm, als etwas Selbständiges oder Feststehendes behandelt werden. Dasselbe gilt von den Unterabteilungen, etwa vom Eisenbahnbauprogramm oder Schiffbauprogramm: Sie gehören naturgemäß ebenso in den allgemeinen Aufbauplan und sollten entsprechend organisch in ihn hineingebaut sein, wie die Entwicklung

¹ Z. B. Kaktyn in *Ekonom. shisnj* Nr. 152, vom 4. Juni 1930.

von Energiequellen aller Art, wie Erzeugung von Ausfuhrsgütern und Beschaffung von Maschinen und technischen Hilfskräften aus dem Auslande. So sollte es wenigstens sein. Auch die Reihenfolge, in der die Anlage etwa eines Hochofenwerkes, der dazu gehörigen Straßen und des erforderlichen rollenden Materials und Betriebsstoffes dafür in Angriff genommen werden müßte, sollte im Plan genau vorher bestimmt sein. In dieser Beziehung versagt jedoch der Fünfjahrplan, und zwar nicht nur in den Einzelheiten, die letzten Endes ausführenden Organen überlassen bleiben müssen, sondern auch, und zwar besonders im großen: landwirtschaftliche Produktion, Industriebau und Verkehrsmittel sind zwar im Plan berücksichtigt, aber nicht zu einem organischen Ganzen miteinander verwoben und gegeneinander im zeitlichen Aufbau ausgeglichen. Die allgemeine Volksbildung, deren Durchführung für Vieles geradezu Voraussetzung ist, hinkt hinterher. Das Verkehrswesen ist in dem Plan stiefmütterlich behandelt worden. Die auf dem 16. Parteikongreß im Juli 1930 vorgenommenen Korrekturen beheben die organischen Fehler des Planes nur zum Teil.

Die Art des Aufbaues und der Abwicklung des Planes öffnet Einflüssen das Tor, die im Plan selbst nicht berücksichtigt sind und auch kaum berücksichtigt werden konnten. Die Mittel für seine Durchführung sollen, soweit Auslandskredite nicht in Frage kommen, im Aufbau selbst gewonnen werden, also aus Überschüssen durchaus nicht fertiger Betriebe. Damit gewinnt jener staatliche Geschäftsopportunist, der das Wesen des Merkantilismus ausmacht, beherrschenden Einfluß gegenüber den sozialistischen Dogmen. Darunter leidet alles, was mit sozialer Fürsorge, Wohnungsbau und Kulturentwicklung zusammenhängt, so daß der Beobachter sehr wohl zur Auffassung gelangen kann, die sozial-humanitären Ziele des Sozialismus seien in der Sowjetunion ein für allemal in den Hintergrund gerückt, obwohl solches nur für die Zeit des technischen Aufbaues gelten soll. — Infolge der Einflüsse aus der Methodik des Merkantilismus verschieben sich die einzelnen Teile des Planes zueinander. Die Elemente der Spekulation nehmen einen breiten Raum in ihm ein. Die Notwendigkeit der Kapitalbeschaffung während der und durch die Arbeiten des Plans verändert die Elemente der Wirtschaft fortgesetzt, indem sie solche Zweige der Wirtschaft, durch deren Erzeugung leicht und schnell Edelvaluta ins Land gezogen werden kann, in eine vorberechtigte Stellung gegenüber jenen bringen, die als werbende Anlagen erst in einer ferneren Zukunft oder nur indirekt auf das Finanzierungskonto entlastend wirken. Zu solchen spekulativen Unternehmungen gehört die Karische Expedition¹ und die Turkestan-

¹ Cleinow, G.: Neu-Sibirien a. a. O. S. 336—61 und zum Teil ergänzend der Reisebericht von Otto Heller, „Sibirien, ein anderes Amerika“. Neuer Deutscher Verlag, Berlin W 8 1930.

Sibirische Eisenbahn. Hieraus erklären sich schon zahlreiche Widersprüche, wie sie bei der praktischen Verwirklichung des Planes täglich auftreten und die Quelle unerhörter Reibungen innerhalb der regierenden Partei und der Behörden abgeben. Es schleichen sich in den Plan Gesichtspunkte ein, die, überall sonst auf dem Erdenrund geschätzt, unter der Diktatur des Proletariats aber eine Bedrohung eben dieser Diktatur darstellen müssen. Darunter auch der Egoismus der einzelnen Belegschaften oder Verwaltungen, die den individuellen Egoismus in weitem Umfange ablösen. Zur Zeit ist die Lage in der Sowjetunion derart, daß alle Unternehmungen, deren praktisches Ergebnis nicht in der Aussicht, Edelvaluta hereinzuschaffen gipfelt, zurückgestellt werden ohne Rücksicht auf ihre soziale Bedeutung, woraus sich des weiteren ergibt, daß alle Unternehmungen besonders gefördert werden, die eine Verringerung des Geldumlaufes ermöglichen und Valuta nicht in Anspruch nehmen und den Kreis der den Geldumlauf in Anspruch nehmenden Menschen — die Privatunternehmer — verengern. Wo sich Widerstände irgendwelcher Art bemerkbar machen, mögen sie als Erscheinungen des Marktes oder als Vorgänge oder auch nur Stimmungen innerhalb einzelner Behörden, Verwaltungen und Betriebe auftreten, wird der Klassenkampf als Machtmittel des Staates gegen unliebsame Individuen eingeschaltet. Der Staat betätigt die klassenkämpferischen Parolen, indem er Millionen individuelle Privatgütererzeuger (Bauern) und Privathändler von der Nutznießung des Geldumlaufes fernhält. Er nimmt die Erzeugung der Lebensmittel ebenso wie ihre Verteilung selbst in die Hand. Das gleiche gilt im Zusammenhang mit allen tierischen und pflanzlichen Rohstoffen, die im Inlande verarbeitet werden können. Die Erschließung der Energiequellen dient dieser Tendenz. Der allseitige Ausbau der Verkehrsmittel wurde bisher am meisten vernachlässigt, weil anderenfalls damit automatisch auch die individuell wirtschaftenden privaten Unternehmer Nutzen ziehen würden. Sie konnten nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden, ohne daß man z. B. den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen in weitem Umfange lahmlegte. Die Sowjetregierung sucht, wie weiter unten näher erläutert werden soll, solche Zusammenhänge zu verschleiern, zieht es vielmehr vor, den im Verkehrswesen herrschenden „reaktionären“ und „gegenrevolutionären“ Geist für alle von ihr selbst verschuldeten Unterlassungen und Fehler verantwortlich zu machen, wie sie es schon im Schachty-Prozeß 1928 und in den Prozessen von 1929 getan hat, und wie sie sich anschickt, es in einem Eisenbahnerprozeß im Herbst 1930 in Moskau zu tun. Wo die Bolschewisten, wie z. B. im Fischereigewerbe, den Privatunternehmern aus verschiedenen Gründen eine ziemlich weitgehende Bewegungsfreiheit lassen mußten, entwickelte sich private Schifffahrt, gegen die die staatliche nicht aufkommen konnte, und mit ihr eine starke Einfluß-

nahme privatwirtschaftlicher Gesichtspunkte auf den Sowjetapparat. — Der im Sommer 1929 durchgeführte Reinigungs- und Strafprozeß in Astrachan beleuchtet die bolschewistischen Methoden ebenso, wie das Strafverfahren gegen Beamte des Ukrainischen Holztrusts im Jahre 1930. Die Verkehrsmittel als starke Konsumenten von finanziellen Umlaufmitteln und zugleich als anspruchsvolle direkte und indirekte Verbraucher ausländischer Hilfsmittel, z. B. beim Lokomotiv- und Schiffbau und der Werkstätteneinrichtung für die Maschinenindustrie, also auch von ausländischer Valuta, konnten infolge des Zusammenwirkens der merkantilen und der klassenkämpferischen Gesichtspunkte nicht entsprechend ihrer werbenden Kraft, sondern eben nur als Valutaverbraucher behandelt werden. Das sind die inneren Gründe für ihre Vernachlässigung seit 1923 und zugleich Beweise für die Unbeständigkeit des Charakters der *piatiletka*. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhange, daß das Präsidium des Obersten Volkswirtschaftsrates die Frage des Flußschiffbaues zum erstenmal während der Zeit seines Bestehens am 25. Juli 1930 auf die Tagesordnung einer seiner erweiterten Sitzungen gestellt hat¹.

Zwischen den sachlichen und politisch-taktischen Motiven, die die Sowjetregierung vorschiebt, die wirklichen herauszufinden, bildet einen schwierigen Teil unserer Untersuchung.

2. Die Schwächen im Unterbau der Planwirtschaft und ihr Ausgleich durch das Klassenkampfprinzip.

Der Fünfjahrplan geht grundsätzlich aus dem allgemeinen System der Planwirtschaft hervor. Eine konsequent durchgeführte Planwirtschaft hat zur Voraussetzung eine bis ins kleinste gehende Übersicht über die Produktionskräfte, die Bedürfnisse und die Kaufkraft des Landes, alsdann Kenntnis des Gebiets und Berücksichtigung aller seiner Verkehrsgrundlagen sowie das Vorhandensein eines hochstehenden technischen Verwaltungsapparates. Sie erfordert eine absolut zuverlässige Inventur aller Wirtschaftsenergien, also der menschlichen Arbeitskräfte und geistigen Energien ebenso wie der Bodenschätze, Wasserkräfte, klimatischen und Bodenverhältnisse und muß sich stützen können auf eine sicher und schnell arbeitende Statistik.

Keine dieser Voraussetzungen ist in der Sowjetunion ausgebildet. Die Gründe dafür können zunächst nicht den Bolschewisten zur Last gelegt werden, da sie in der Vergangenheit liegen. Die Mängel in den Grundlagen der Sowjetplanarbeit liegen, sofern man sich überhaupt auf den Boden der kommunistischen Grundsätze stellen will, vor allem in der Erbschaft, die die Bolschewisten angetreten haben und lassen sich in folgende Punkte zusammenfassen:

¹ *Ekonom. shisnj* Nr 124 vom 27. Juli 1930.

1. Das eurasische Gebiet ist zu wenig durchforscht, als daß es in allen seinen Teilen als bekannter Faktor in die theoretischen Formeln der Plankommission eingesetzt werden dürfte. Die landeskundliche Erforschung Eurasiens befand sich 1914 gerade erst in einem Anfangsstadium. Daher das verhältnismäßig zaghafte Vorgehen des Privatkapitals. Das Erscheinen des Engländers Urquhart im Ural und in Sibirien neben russischen Unternehmern leitete gerade eine neue Entwicklung ein, und die von ihnen gewonnenen Erfahrungen blieben Geschäftsgeheimnis jener, können also auch von den Bolschewisten nicht ohne weiteres ausgewertet werden. Infolgedessen bedeutet jede Verordnung der Obersten Plankommission zunächst einen Stoß ins Dunkle, die Inangriffnahme eines Experiments, einen Eingriff in oberflächlich durchschaute Verhältnisse und weiterhin die Heraufbeschwörung von Krisen. Der bolschewistische Optimismus nennt sie Gesundungskrisen, weil durch sie auch neue Kräfte offenbar werden; sie werden vom Propagandaapparat als Ergebnis des bolschewistischen Scharfsinns in die Welt hinausposaunt. Aber jeder Tag bringt auch die Erkenntnis, daß die Voraussetzungen für viele Anordnungen fehlen; daher treten Rückschläge als Folge vorschnellen und nicht genügend durchdachten Handelns ein; über sie erfährt die Außenwelt, wenn überhaupt, so nur mit Verspätung und unter tendenziöser Beleuchtung.

2. Nächst der Unerschlossenheit des Gebietes wirkt auf die Entwicklung der kulturelle Tiefstand der Bevölkerung: das Analphabetentum, die primitiven korrumpierenden Neigungen, der Mangel an technischem Personal, die persönliche und politische Unzuverlässigkeit des vorhandenen und die Zurückhaltung der früheren Privatangestellten, die sich zum Teil noch als Hüter der Interessen ihrer früheren Brotherrn betrachten. (Siehe die sog. Schädlingsprozesse!)

3. Entsprechend dem kulturellen Niveau der Bevölkerung fußt die Statistik auf unsicheren Grundlagen; sie erfaßt alle wirtschaftlichen Tatsachen in äußerst unzuverlässiger Weise. Die Schaffung eines einwandfrei arbeitenden statistischen Apparates ist noch nicht möglich geworden. Außerdem sind bewußte Falschmeldungen über die Ergebnisse eines Experiments als Folge des Ehrgeizes oder der Feindschaft von Beamten an der Tagesordnung. Die 1929 eingeleitete Reform des statistischen Apparates und seine Unterstellung unter die Staatsplankommission soll Abhilfe schaffen.

4. Die Ausgangspläne für den Industriebau sind meist viel zu breit, nicht nach der Kaufkraft des Landes angelegt, sondern nach einem theoretisch errechneten Bedarf der sozialisierten bzw. nationalisierten Betriebe und des Staates; sie berücksichtigen vielfach nicht die Hilfsindustrien und sonstige Hilfs- und Ergänzungseinrichtungen, ohne die die Durchführung einer Produktion nicht möglich ist. Die vielfach

herrschende Systemlosigkeit wird grell beleuchtet u. a. durch die Tatsache, daß das gewaltige Dnjepr-Kombinat in Bau genommen wurde, ohne daß die Lage der hundert Kilometer Anschluß- und Betriebsgeleise vorher festgelegt worden wäre! Dabei wird alles Planen von der Sucht beherrscht, immer und überall technische Methoden anzuwenden, die sonst auf dem Erdball praktisch noch nicht erprobt sind, wenn sie nur den Anschein einer unerhörten Neuerung erwecken. Infolgedessen wachsen bei den einzelnen Projekten die finanziellen Anforderungen sehr häufig schneeballartig und würden schließlich in keinem Verhältnis zur finanziellen Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft und der Kreditwürdigkeit des Sowjetstaates stehen, wenn nicht die Inflation des Tscherwonetz ihre ausgleichenden Wirkungen zugunsten der Sowjetwirtschaft bei Einschaltung des Außenhandels in das System der Geldbeschaffung ausübte. Aber auch die in diesem Zusammenhange wichtige Ausfuhrforcierung einzelner Waren, wie z. B. Holz, Roggen, Streichhölzer, kann auf die Dauer nicht über den Berg helfen, da auch die Aufnahmefähigkeit des Auslandes Grenzen hat.

Trotz dieser Kennzeichnung machen wir die Richtlinien des Fünfjahrplanes und dessen Zahlen zur Grundlage unserer Darstellung, weil wir andernfalls überhaupt keinen Boden unter den Füßen hätten. Zu Hilfe kommen uns alle jene Vorarbeiten, die die zarische Regierung im Verein mit dem russischen und internationalen Unternehmertum bis in den Weltkrieg hinein auf dem Gebiet der wirtschaftlichen Erschließung Eurasiens geleistet hat¹. Finanz-, Handels-, Verkehrs- und Landwirtschaftsministerien haben teils selbständig, teils auf Anregung und im Verein mit in- und ausländischen Finanzgruppen, teils unter Führung der Petersburger Akademie der Wissenschaften im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau, der Siedlungsbewegung, dem Baumwollbau, der Entwicklung der Montanindustrie u. a. m. ein reiches Material hinterlassen, auf Grund dessen die Bolschewisten weiter arbeiten. Wir haben damit und in Verbindung mit der ständigen Kontrolle der Presse nach fast sechsjährigen Reisen in der Sowjetunion und achtjährigem Aufenthalt zu Studienzwecken im zarischen Rußland am ehesten Aussicht, zu einem annähernd richtigen Bilde von dem zu gelangen, was wirklich gewollt wird und erreicht werden kann. Anderenfalls wären wir gezwungen, eine wirtschaftsgeschichtliche Untersuchung anzustellen und die Maßstäbe der Vorkriegszeit zu benutzen, mit denen tatsächlich im heutigen Eurasien nur in Einzelfällen etwas anzufangen ist.

Aber noch ein anderer, wichtigerer Grund ist es, der uns veranlaßt, die Pjatiletka zur Grundlage für den Aufbau unserer Untersuchung zu wählen: wir halten unter den besonderen russisch-bolschewistischen

¹ Eine Zusammenstellung solcher Unternehmer für den Eisenbahnbau s. mein Neu-Sibirien a. a. O. S. 55.

Verhältnissen die technische Durchführung der Grundgedanken des Planes wenigstens in einem solchen Umfange für möglich, daß es der Sowjetregierung erlaubt sein wird, die gesamte Wirtschaft Eurasiens auf einen den Zielen des Bolschewismus entsprechenden Weg zu stellen. Wir glauben also auch, daß es ihr möglich sein wird, den gesamten individuellen Bauernstand zu vernichten und an dessen Stelle ein landwirtschaftliches Proletariat auf Riesenbetrieben zu setzen. Allerdings suchen wir unsere Maßstäbe nicht in den modernen demokratisch-liberalen Staaten, sondern in den Despotien des 18. Jahrhunderts, in der russischen Geschichte und persönlichen Feststellungen. Die Besonderheiten der eurasisch-bolschewistischen Verhältnisse sind in erster Linie in der Ausgleichsmöglichkeit zu finden, die sich die Bolschewisten zwischen Staatsnotwendigkeit und sozialetischen Aufgaben durch die rücksichtslose Anwendung des Klassenkampfes geschaffen haben. Das Klassenkampfprinzip, wie die Bolschewisten es begründen, gestattet ihnen überall dort Menschen zu opfern, wo sie sozialpolitisch, — überall dort Privateigentum aufzuheben, wo sie finanziell nicht weiter können. Sie leben aus dem privatwirtschaftlichen Teil der Substanz der Volkswirtschaft im weitesten Sinne und können aus dieser Quelle noch eine gewisse Zeit hindurch schöpfen. Eurasien ist durch die Rückständigkeit und Leidenschaftlichkeit seiner Bewohner ein Land ungeahnter Möglichkeiten. Die kapitalistische Wirtschaft der Zarenzeit hat überdies auf allen Gebieten Reserven angelegt, die nach und nach unter den Klassenkampfmethoden zum Vorschein kommen. Man denke allein der Reservelager bei den Eisenbahnwerkstätten und Werften. Die Hamsterwirtschaft dort, aber auch in privaten Unternehmungen nahm groteske Formen an. So ist festgestellt, daß eine der Oka-Werften noch 1928 eine Reserve an Lacken besaß, aus der sie ihren Bedarf bei voller Beschäftigung vierzig Jahre hindurch hätte decken können!

Gewiß fließen diese Quellen nicht ewig und müssen durch die Leistungen des sozialistischen Ausschnittes der Wirtschaft, der aber erst angebaut werden soll, abgelöst werden. Die erste Frage ist, ob der Aufbau genügend schnell durchgeführt wird oder ob zwischen der privatkapitalistischen Gütererzeugung und der staatlichen ein zeitliches Vakuum eintritt. Vorhanden ist das Vakuum bereits in der Bekleidungs- und Lebensmittelindustrie (Konserven!) sowie in der Eisenerzeugung. Die Landwirtschaft bildet zur Zeit das Hauptkampffeld. Im übrigen hilft das internationale Kapital in großem Umfange, ohne die Sowjetmacht, schon zu zwingen, zu humaneren Methoden überzugehen.

Die Verhältnisse liegen somit folgendermaßen für die Sowjetregierung bzw. für die Bolschewisten: Solange innerhalb der Kommunistischen Partei die brutale Richtung die Oberhand behält und sich vor der Wiederholung von Fehlern hütet, wie sie 1929 in der Agrarreform begangen

wurden, und die Außenpolitik der Sowjetregierung, dank der in der Welt herrschenden Uneinigkeit, glücklich operieren kann, ist mit der Möglichkeit der Durchführung des Planes in einem die Sicherheit der Sowjetmacht garantierenden Ausmaße zu rechnen. Die Möglichkeit würde in Frage gestellt, sofern die Entwicklung des Transportwesens nicht Schritt halten könnte mit der fortschreitenden Kollektivisierung und Industrialisierung und der dadurch bedingten Konzentration der Frachtenströme. Die Frage nach dem Tempo und der Richtung der Verkehrsentwicklung ist zugleich eine Frage nach dem Umfang der benötigten Auslandskredite während der nächsten 2 bis 3 Jahre und somit auch eine Frage nach der Entwicklung des Außenhandels, die wiederum zu besonderen Ansprüchen an das Verkehrswesen führt. Damit aber kommen wir zu dem ganzen großen Komplex von Fragen, der mit den internationalen Beziehungen der Sowjetregierung zusammenhängt und ohne dessen Erörterung auch die Fragen der Finanzierung in der Luft hängen.

3. Finanzierung und Außenhandel.

Mit den gekennzeichneten Methoden, unter gleichzeitiger Einfuhr von Maschinen und technisch gebildetem Personal aus dem Auslande zur Rationalisierung der aussichtsreichsten Betriebe, sowie unter gleichzeitiger Mechanisierung der Landwirtschaft, könnte in Eurasien eine autarkische Wirtschaft in ziemlich weiten Grenzen organisiert und auf eine gewisse Leistungsfähigkeit gebracht werden, um so sicherer, als der großartige Menscheneinsatz die Herstellung von Exportgut zu Preisen ermöglicht, die keinen ausländischen Wettbewerb zulassen. „Der gesamte Volkswirtschaftsplan in seinen beiden Variationen geht von der Notwendigkeit einer bedeutenden Erweiterung der Verbindungen mit der Weltwirtschaft aus, unter der allerdings unerläßlichen Voraussetzung, daß solche Erweiterung sowohl in ihrem Endergebnis als auch auf allen seinen wichtigen Etappen zur systematischen Kräftigung der Unabhängigkeit unseres Landes von den führenden kapitalistischen Mächten zu zielen hätte. Mit anderen Worten: Die Gesamtrichtung des Wirtschaftsumsatzes mit der Außenwelt ist in den Berechnungen der Pjatiletka untergeordnet der Aufgabe der Entwicklung der Produktivkräfte des Landes auf den Wegen der Industrialisierung und Vergesellschaftung, als der einzig möglichen Form, die Unabhängigkeit der SSSR gegen den Druck der kapitalistischen Staaten zu verteidigen¹.“ Also freie Bahn für merkantilistische Methoden . . . Der eurasische Wirtschaftsraum soll, vom Auslande unabhängig gemacht, sowohl Kraftquelle

¹ „Pjatiletnij plan“ (Der Fünfjahrplan) des volkswirtschaftlichen Aufbaues der SSSR. Verlag „Planowoje chosajstwo“, Moskau 1929, Bd 1, S. 99.

zur Ausdehnung in Asien als auch Magnet von ungeheurer politischer Anziehungskraft für die Völker Asiens und Europas werden.

Die Produktion soll nach dem Plan derart entwickelt werden, daß sie befähigt wäre, über den errechneten Innenbedarf hinauszugehen — im Jahre 1930/31 um 21 Millionen, 1931/32 um 49 Millionen und 1932/33 um 456 Millionen Rubel.

Für den Export sollen im genannten Zeitraum Güter im Werte von etwa 4 Milliarden bereitgestellt werden. Die Außenhandelsbilanz, die 1927/28 passiv war (Import 477, Export 406 Millionen Rubel = minus 71 Mill. Rubel), soll in Millionen Rubel folgendes Bild erhalten¹:

Tabelle 1.

	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Import	429	580	780	940	1200
Export	544	678	791	890	1015
Differenz	+ 115	+ 98	+ 11	— 50	— 185

Vom Jahre 1932/33 ab wollte die Sowjetregierung nach dem Plan mit Waren von mindestens einer halben Milliarde Rubel auf dem Weltmarkt operieren können, ohne genötigt zu sein, Rücksicht auf die Inlandsmarktlage und die Weltmarktpreise nehmen zu müssen. Es handelt sich hier nur zum Teil um Rohstoffe; die Überschüsse werden in wachsendem Maße aus Fertigungsindustrien angestrebt und sollen dem asiatischen Markt (Persien, Westchina) zugeführt werden (Zucker, Textilien, Eisenwaren, gewisse Maschinen, Glas u. a. m.), also Güter, deren Herstellung keine Edelvaluta verbraucht, da sie aus heimischen Rohstoffen durch heimische Arbeiter pp. hergestellt werden, die mit dem minderwertigen Tscherwonezrubel entlohnt sind. Die Getreideausfuhr soll 1933 einen Umfang von 50—80 Millionen Zentnern erreichen². Eine besondere Förderung erfährt die Ausfuhr von Naphtha, Holz, Hanf, Flachs. Zur Erzeugung dieser Ausfuhr ist eine Entwicklung der Rohstoffbasis erforderlich, für die die natürlichen Voraussetzungen vorhanden sind. Daß aber aus den Überschüssen dieser Ausfuhr die finanziellen Anforderungen des Gesamtplanes in absehbarer Zeit abgedeckt werden könnten, ist nicht anzunehmen und wird auch von den Bolschewisten nicht erwartet. Der Plan selbst sieht ein „großes Anwachsen langfristiger Auslandskredite“ sowie der Golderzeugung im Inlande vor³.

Wie groß müßten die Auslandskredite sein, um den Fünfjahrplan sicherzustellen? Wir versuchen eine ungefähre Schätzung:

Nach dem Fünfjahrplan hat die Sowjetregierung sich entschlossen, im Zeitraum von 1928—1933 Kapitalien in der runden Summe von

¹ Nach d. Tabelle von S. G. Strumilin in „Planowoje chosaistwo“ 1929, H. 3, S. 51. „Die sozialwirtschaftlichen Probleme d. Fünfjahrplanes 1928/29 bis 1932/33.“

² Pjatiletka a. a. O., Bd 1, S. 99.

³ Pjatiletka a. a. O., Bd 1, S. 100. — Der Zusammenbruch der Lena-Goldfield deutet nicht auf Vermehrung der Golderzeugung hin.

64,6 Milliarden Tscheronetzrubel zum Wiederaufbau und Ausbau der Volkswirtschaft Rußlands zu investieren¹, nachdem sie im vorausgegangenen Jahrfünft bereits 26,5 Milliarden in die Wirtschaft eingeschossen hatte. Die Aufwendungen sollen der Erschließung neuer Rohstoffgebiete und der Vergrößerung der Gütererzeugung auf allen Gebieten der Industrie und der Landwirtschaft bei gleichzeitiger Verringerung der Selbstkosten nach einem zusammenhängenden Plan dienen. Für die industrielle Gütererzeugung allein wurden 16,4 Milliarden ausgeworfen gegen 4,4 Milliarden im vorausgegangenen Jahrfünft, dazu für die Elektrifizierung 3,1 gegen 0,9, für die Landwirtschaft, in der etwa vier Fünftel der Bevölkerung beschäftigt sind, 23,2 Milliarden gegen 15, für die Transportmittel mit Einschluß der Seeschifffahrt und Hafenbauten 10 gegen 2,7 Milliarden². Wie sollen diese Mittel aufgebracht werden?

Die oben angeführten Zahlen des Außenhandels sind bereits überholt und können deshalb nur Anspruch als Anhaltspunkte erheben. Die Sowjetregierung hat sich inzwischen einer Reihe von Erzeugnissen für die Ausfuhr bemächtigt, die bisher brach lagen, wie Ölsaaten, Zedernuß, Sperrholz. Durch die Fortnahme von Vieh, Eiern, Butter und Tierproduktion konnten die Ausfuhrziffern ebenso erhöht werden, wie durch verstärkten Waldeinschlag im Gebiet der nördlichen Dwina unter rücksichtslosester Anwendung von Zwangsarbeit sowie Rationierung des Verbrauchs von Lebensmitteln und Baumaterial.

In der Sowjetwirtschaft gibt es einen Begriff „sozialistische Anhäufung“. Er bedeutet die Schaffung von Reserven in einzelnen Artikeln in der Hand des Staates, mit denen im Bedarfsfalle auf dem Weltmarkt operiert werden kann. Zur Erläuterung der Bedeutung dieser Einrichtung diene folgendes: Im Winter 1929/30 machte Deutschland Anstrengungen, den Markt für Roggen in den Nordischen Staaten zu gewinnen. Sobald die Sowjetregierung diese Absicht merkte, warf sie zur großen Überraschung aller Interessenten, die nur die Schlangen vor den Lebensmittelhandlungen in den Städten der Sowjetunion gesehen hatten, einige Schiffsladungen Roggen zu niedrigen Preisen in die Ostseehäfen, obwohl in den Städten der Sowjetregierung notorisch Mangel an Brot herrschte. Der Roggen stammte aus den sog. „sozialistischen“ Reserven. Ähnliche Reserven gibt es in Textilien. Die gewaltigen Läger des Textiltrusts sind angefüllt mit Ware — und zwar nicht nur Militär-

¹ Wir wollen an dieser Zahl festhalten, obwohl in amtlichen Veröffentlichungen immer größer werdende Zahlen genannt werden. In einem Propagandavortrag in Berlin hat ein Prof. Pawlow aus Moskau 154 Milliarden genannt. In solchen Angaben kommt die Tscheronetzinflation zum Ausdruck. Wir kämen ins Uferlose, wollten wir andere Zahlen benutzen als diejenigen, die in der „Pjatiletka“ aufgeführt sind.

² Entschließung der XVI. Parteikonferenz der WKP zu den Vorschlägen von Rykow, Krzyzanowski und Kujbyschew, Iswjestija Nr 99, vom 30. April 1930.

tuch, während die Bevölkerung der Sowjetunion abgerissen herumläuft. Die Textilien dienen ebenso wie Zucker der Eroberung der asiatischen Märkte, insbesondere der Versorgung Chinas und Persiens. In diesen Warenreserven liegen Valutawerte aufgestapelt, deren Höhe schwer zu schätzen ist, die aber als Hilfsquelle zur Finanzierung des Fünfjahrplanes ins Auge gefaßt werden muß. — Die Anstrengungen, die demgegenüber in Europa und Amerika bemerkbar werden, um der Einfuhr aus der Sowjetunion einen Riegel vorzuschieben, werden solange zum Scheitern verurteilt bleiben, als ein einmütiges Zusammengehen der bürgerlichen Staaten unmöglich ist. Um so bedeutungsvoller wird die Neuregelung des Verkehrswesens für die Entwicklung des Außenhandels und seine Finanzierung wird zu einem Kardinalpunkt der Gesamtentwicklung. Welches sind nun die inneren Finanzquellen der Sowjetunion?

Wir werden die Frage, ob und auf welchen Wegen die Sowjetregierung imstande sein wird, im Jahrfünft für ihren Plan über 64 Milliarden zu mobilisieren, nicht einer besonderen Prüfung unterwerfen, sondern uns mit der Wiedergabe der amtlichen Zahlen begnügen. Wir ignorieren die tatsächlich vorhandene Rubelinflation mit ihren die Durchführung der Baupläne und des Exports fördernden und hemmenden Begleiterscheinungen. Nur die allgemeinen Finanzreservoirs, aus denen die Mittel zur Finanzierung des Fünfjahrplanes geschöpft werden, mögen gekennzeichnet werden. Die Entwicklung des Finanzplanes für die ersten beiden Jahre des Fünfjahrplanes zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 2.
Finanzplan der Volkswirtschaft der SSSR.

Bestimmung der Ausgaben in Millionen Rubel	1928/29				1929/30			
	Ausgaben überhaupt	darin enthalten			Ausgaben überhaupt	darin enthalten		
		Kapital- aufwen- dungen	Betriebs- mittel	Betriebs- ausgaben		Kapital- aufwen- dungen	Betriebs- mittel	Betriebs- ausgaben
1. Wirtschaftliche Ausgaben .	7 852	4 720	2 806	326	12 316	9 137	2 782	397
davon								
a) für Landwirtschaft	1 459	728	599	132	2 577	2 022	417	138
b) „ Industrie und Elek- trobauten	2 496	2 007	489	—	4 310	3 765	545	—
c) „ Transport sowie Post und Telegraph	1 187	1 127	14	46	1 902	1 740	70	92
d) „ Kommunalwirtschaft und Wohnungen	773	664	10	99	1 220	1 104	10	106
2. Alle sozial-kulturellen Auf- wendungen	2 828	350	—	2 478	3 809	700	—	3 109
davon für Volksbildung	1 278	230	—	1 048	2 026	550	—	1 476
3. Verwaltung und Verteidi- gung	1 554	—	—	1 554	1 753	—	—	1 753
Zusammen :	12 234	5 070	2 806	4 358	17 878	9 837	2 782	5 259

Die Einnahmen der Volkswirtschaft der Sowjetunion werden von S. G. Strumilin an der Hand der Kontrollziffern der obersten Plankommission wie folgt berechnet:

Tabelle 3.

Einnahmen in Millionen Rubel:	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30
A. der Bevölkerung					
1. der landwirtschaftlichen	12 652	12 757	13 824	16 177	17 196
a) des landwirtschaftlichen Proletariats	466	510	560	632	734
b) der Bauern	12 186	12 247	13 263	15 545	16 462
davon: kollektivierte	—	—	136	196	575
individuelle	—	—	13 127	15 349	15 887
2. der nicht landwirtschaftlichen	9 172	10 613	11 555	12 832	14 403
a) der bezahlten Arbeiter	6 423	7 588	8 684	10 045	11 731
b) der nicht proletarischen Angestellten	1 648	1 899	1 799	1 745	1 656
c) der Bourgeoisie	619	634	568	515	467
d) der sonstigen nicht landwirtschaftlichen Bevölkerung	482	492	504	527	549
Zusammen A:	21 824	23 370	25 379	29 009	31 599
B. der vergesellschafteten Betriebe	1 791	1 950	2 323	3 208	5 659
Zusammen A und B:	23 615	25 320	27 702	32 267	37 258
Zahl der Bevölkerung in tausend Seelen	147 028	150 700	154 828	159 208	163 833 ¹
Einkommen pro Kopf der Bevölkerung in Rubel	160,6	168,8	178,7	202,5	288,1

¹ Die Zahlen sind nach den Ergebnissen der Volkszählung von 1926 errechnet. Sie gelten für den 1. Januar 1926, 27, 28, 29, 30. Am 1. Januar 1931 — 168 758 000, 1932 — 174 058 000 und 1933 — 179 658 000 Seelen.

In den Jahren 1928/29 und 1929/30 bringt somit die gesamte Volkswirtschaft der SSSR an Einkommen auf Rubel 32 217 und 37 258 Mill. Davon sollen der Wirtschaft durch den Frühjahrplan wieder zugeführt werden 12 234 und 17 878 Mill. und nur der Rest von 19 973 bzw. 19 380 Mill. soll den privaten Bedürfnissen einer Bevölkerung von 159,2 bzw. 163,8 Mill. Menschen vorbehalten bleiben, oder 125,6 bzw. 118,9 Rubel pro Kopf und Jahr. Bleiben wir zunächst beim Steuer-Soll, so würde es sich um eine durchschnittliche Besteuerung der Bevölkerung mit 58% des Einkommens im Jahre 1929/30, gegen 38% des Einkommens im Jahre 1928/29 handeln. Aus unsern Zahlen ersehen wir, daß die Belastung der Bevölkerung durch Steuern und Anleihen, berechnet auf das Einkommen, in einem Jahre um 20% gestiegen ist. Dabei sind allerdings die inneren Anleihen als Stundungen von Gehältern und Löhnen anzusprechen, da sie durch Abzüge von diesen und nicht vorwiegend aus den Sparguthaben zustande kommen.

Fassen wir nun die Einnahmen aus vergesellschafteten Betrieben ins Auge, so bemerken wir, daß sie 1928/29 nur ein Neuntel, 1929/30 ein Sechstel der Gesamteinnahmen der Volkswirtschaft ausmachen. Mit der steigenden Kollektivisierung und dem fortschreitenden Industriebau wird ihr Anteil zunehmen. Gehen wir davon aus, daß die Einnahmen aus „Vergesellschafteten Betrieben“ (B) von 3208 und 5659 Mill. restlos — was natürlich praktisch nicht durchführbar ist — dem Fünfjahrplan gegeben werden könnten, so blieben durch Steuern und innere und äußere Anleihen zu decken im Jahre 1928/29: 9026 Mill., im Jahre 1929/30 aber 12219 Mill. Rechnen wir für den Staat sehr günstig mit der Möglichkeit, 20 vH. des Einkommens durch Steuern und innere Anleihen zu erfassen, so ergäbe sich folgende Rechnung:

Tabelle 4.

	1928/29	1929/30
Gesamteinnahmen A+B	32217	37258
Hiervon 20% Steuern und Anleihen	6443	7452
Dazu Gewinn aus sozialisierten Betrieben	3208	5659
Valutagewinne im Außenhandel (Schätzung)	600	800
Verringerung des Valutabedarfs durch eigene Produktion	—	100
Vorhandene Deckung des Fünfjahrplanes	10251	14011
Anforderung des Fünfjahrplanes	12234	17878
Bleibt zu decken	1983	3867
Erhöht sich diese Summe um 20%, die eventuell noch vom Gewinn der sozialisierten Betriebe abzuziehen sind um	642	1131
so bleiben zu decken Millionen Rubel	2625	4998

zusammen in den beiden ersten Jahren des Quinquenats 7623 Millionen. Das sind Mindestzahlen. Setzt man in Rechnung, welche Summen benötigt werden, um den normalen Staatsbetrieb in Gang zu halten, so reichen die oben eingesetzten 20% vom volkswirtschaftlichen Einkommen auch nicht aus, da über das Budget der SSSR ausgegeben werden 1928/29 7410,5 und 1929/30 10639,5 oder um 967,5 bzw. 3187,5 Mill. Rubel mehr. Auch diese Beträge sind dem Soll der ausländischen Anleihen bzw. dem Soll an Gewinnen aus Außenhandel zuzuführen. Es ergibt sich alsdann ein Defizit der Sowjet-Volkswirtschaft pro 1928/29 von 3292,5 und pro 1929/30 von 8185,5 Mill. Rubel. Aus diesen Zahlen und aus den Zahlen für die wachsende Belastung pro Kopf der Bevölkerung erklärt sich ohne weiteres sowohl die Verschlechterung der Ernährung und Bekleidung als auch der Wohnverhältnisse in allen Teilen der Sowjetunion, wie sie jeder Reisende beobachtet. Das Gelingen der Industrialisierung nach den Richtlinien des Fünfjahrplanes ist somit abhängig einmal und in erster Linie von der Dulderkraft der Bevölkerung bzw. der Fähigkeit der Parteimitglieder durchzuhalten, in zweiter Linie vom Ausfall der Ernten und erst in dritter Linie von der Höhe der vom Ausland zu bewilligenden Kredite,

die wiederum viertens von der Höhe der Ausfuhr aus der Union abhängen werden.

Aus den angeführten Zahlen lassen sich aber auch noch andere Schlüsse ableiten, u. a. solche, die die Stimmung der Bevölkerung gegen den Sowjetstaat betreffen. Nach der amtlichen Statistik ist die Einnahmeziffer der Bevölkerung auf den Kopf berechnet von 1925 bis 1930 außerordentlich gestiegen, nämlich von 160,6 auf 288,1 Rubel pro Jahr. Wir dürfen unterstellen, daß in der zweiten Zahl die fortschreitende Tscherwonezinflation nicht berücksichtigt ist. Ziehen wir von den Einnahmen die Ansprüche des Staates ab, so ergibt sich nicht ein Ansteigen des Einnahmeüberschusses, sondern eine Verringerung. Im Jahre 1928/29 mußte der Staat 76,9 Rubel pro Kopf der Bevölkerung Steuern und Anleihen erheben, im Jahre 1929/30 gar 169,2 Rubel, sofern er den Ansprüchen des Fünfjahrplanes gerecht werden wollte. Dann bleiben für den Eigenbedarf pro Kopf der Bevölkerung nicht 202,5 und 288,1 Rubel, sondern $202,5 - 76,9 = 125,6$ und $288,1 - 169,2 = 118,9$ Rubel übrig. Der tatsächliche Einnahmeüberschuß ist nicht gestiegen, sondern gefallen. Daß bei solchem augenscheinlichen Rückgang der Durchschnittseinnahmen die Stimmung der Bevölkerung nicht günstig sein kann, liegt auf der Hand. Wenn aber dennoch Teile der Bevölkerung eine Verbesserung ihrer Lebenshaltung spüren, so ist dies möglich, weil die Landarbeiter und Zwergwirte auf Kosten von 3,5 Millionen Groß- und etwa 6 Millionen Mittelbauern, die in den letzten zwei Jahren von ihrem Besitz vertrieben worden sind, erhalten werden, d. h. daß annähernd 50 Millionen Menschen weit unter dem Durchschnittseinkommen von 202,5 und 288,1 Rubel pro Jahr bleiben mußten. Die Ausplünderung der Bevölkerung durch die Bolschewisten, die sich anfänglich nur gegen etwa 10—12% der Bevölkerung gerichtet hatte (Unternehmer, Großgrundbesitzer, Kaufleute) hat jetzt mindestens 33% ergriffen, und es ist kein Ende abzusehen, an dem wirklich wieder aufgebaut werden kann. Der Bau von Fabriken, der nur dem Staat und dessen politischen Zielen dienen soll, ist im Sinne des Volkes kein Aufbau, sondern weiterer Raubbau.

In diesem gefahrenschwangeren Kreise fällt der Verkehrsentwicklung eine besonders tief einschneidende Aufgabe zu: die Dulderkraft der Bevölkerung, insbesondere der städtischen und industriellen Bevölkerung zu heben. Seit 1917 ist gerade diese Seite des Verkehrswesens ungleich ernster geworden. Noch vor zehn Jahren kam es im wesentlichen darauf an, für etwa 13 Millionen Menschen sorgen zu müssen. Zur Zeit hat sich die Zahl der staatlichen Kostgänger verdoppelt und wächst mit der Zahl der Industriearbeiter und der Zahl der kollektivisierten Betriebe. Aber nicht genug damit: es verkümmert auch jene produktive Schicht, auf die vermittels des Klassenkampfes die Begehrlichkeit der Massen noch

abgelenkt werden kann, wobei nicht zu übersehen ist, daß die Massen, für die der Staat allein die Verantwortung bezüglich Ernährung, Kleidung und Wohnung übernimmt, auch organisiert werden und somit nicht mehr so waffenlos dem Staate gegenüberstehen, wie es früher die Intelligenz, die Einzelunternehmer und die Einzelbauern waren.

II. Wege zur Durchführung der Rekonstruktion des Verkehrs.

1. Das Rayon-System.

(Horizontale Rationalisierung — Roter Imperialismus.)

Die Bolschewisten glauben die durch Zerstörung der Invidualwirtschaft unvermeidlich gewordenen Verluste ausgleichen zu können, indem sie, ausgehend von bestimmten Dogmen, eine möglichst weitgehende Rationalisierung aller wirtschaftlichen Betätigung sowohl vertikal in den einzelnen sozialisierten Betrieben als auch horizontal über die Staatsgebiete hinweg eintreten lassen. Uns hat hier die horizontale Rationalisierung zu interessieren. Sie wird angestrebt mittels Auflösung der inneren und äußeren politischen Grenzen des Staates durch das System der wirtschaftlichen Rayonierung. Sie bedeutet einen großen Schritt zur Auflösung des auf historischen Grundlagen ruhenden politischen Staates — Rußland und bildet die Kraftquelle und den Ausgangspunkt jener Tendenz in der Sowjetaußenpolitik, die wir den „roten Imperialismus“ nennen und dessen geographischer Träger nicht mehr ein durch politische Verträge territorial gebundener Begriff Rußland sein kann, sondern der nach allen Seiten wie ein schwelender Steppenbrand um sich fressende Begriff Eurasien ist. Die Tendenz wird im übrigen gestärkt durch die Nationalitätenpolitik, die hier darzustellen wir uns versagen.¹

Die Rayonierung beruht auf der Zusammenfassung von geowirtschaftlich zusammengehörigen Gebieten zu Wirtschaftseinheiten, deren jede für sich wieder unterteilt ist in entsprechende Unterrayons².

Die Rayons setzen sich nach der Pjatiletka zusammen aus:

6 überwiegenden Industrierayons (Nordwest und Karelien I, Zentrales Industriegebiet IV, Donetz—Kriwojrog—Krim IX, Ural VII, Kusnetzk—Altai XVII und Lena—Baikal XVIII);

10 überwiegend landwirtschaftlichen Rayons (Zentrale Schwarzerde X, Mittlere Wolga VI, Südwestgebiet der Ukraina VIII,

¹ Näheres über die Nationalitätenpolitik s. m. Neu-Sibirien und verschiedene Aufsätze in der Zeitschrift „Osteuropa“. Herausgeb. v. Prof. Dr. Otto Hoetzsch, Berlin.

² Siehe die Skizze „Die Wirtschaftsrayons der Sowjetunion“ S. 29.

Westgebiet III, Weißrußland III, Transural und Westsibirien XV, Kasakstan XIII, Usbekistan XXI, Turkmenistan XXI);

5 gemischt landwirtschaftlich-industriellen Rayons (Nordkaukasus XI, Transkaukasus XII, Untere Wolga XI, Ferner Osten XX, Krim IX);

4 Waldrayons (Nordost II, Karelien I, Wjatka—Wetluga V, Nordasien XV, XVI, XIX, XX).

Die 21 Wirtschaftsrayons, deren allgemeine Abgrenzung nicht von den Bolschewisten, sondern von der russischen Volkswirtschaft der Vorkriegszeit¹ festgestellt wurde — Grenzkorrekturen finden fortgesetzt statt —, beanspruchen unser besonderes Interesse, weil sie die Säulen darstellen sollen, die das Dach der eurasischen Volkswirtschaft als einer sozialistischen, den Erzeuger- und Verbraucherplan tragen, der seinerseits die Elemente der Außenhandelsbilanz bei sich vereinigt.

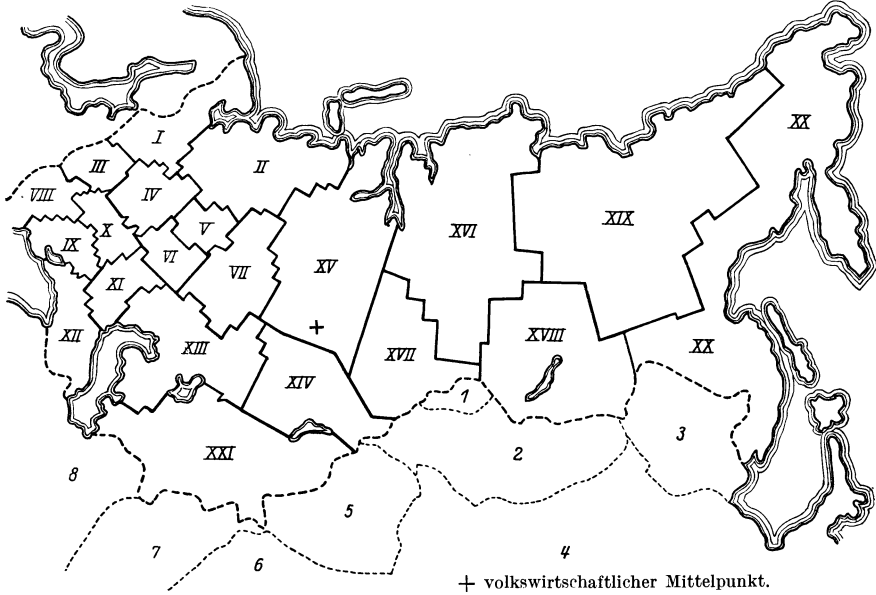
Durch Vermittlung der einzelnen in sich geschlossenen Rayonwirtschaftsräume, die den kommunal-sozialistischen Ersatz für die individuelle Privatwirtschaft stellen sollen, will die oberste Wirtschaftszentrale alle Energien des Landes restlos für die Gütererzeugung und Güterverteilung entbinden und zugleich kontrollieren. Nach der Theorie soll jeder der Rayons imstande sein, je nach seiner Sonderheit als Industrie-, Landwirtschafts- oder Rohstoffgebiet diejenigen besondern Werte zu schaffen, die gerade in ihm am vorteilhaftesten herzustellen und von ihm aus am rationellsten zu verteilen sind.

Die Rayons sind mit ihrer Wirtschaft im Rahmen der allgemeinen Wirtschaft autonom mit starken Einschränkungen. Sie erhalten den Generalplan für ihre wirtschaftliche, soziale und kulturelle Tätigkeit von der staatlichen Plankommission. Aber sie dürfen auch nur unter ganz bestimmten von der Zentrale festgelegten Methoden arbeiten. Die verschiedenen Industrie- und Handelsfirmen werden eingeteilt in solche von allstaatlicher Bedeutung, von bundesstaatlicher, Rayon-, Kreis-, Bezirksbedeutung. Die Rayonverwaltung hat Verfügungsrecht nur über die Unternehmungen von Rayon-, Kreis- und Bezirksbedeutung. Das aber sind mehr oder weniger große Hilfsunternehmungen jener Giganten der Grundindustrien von allstaatlicher Bedeutung.

Aus diesen Grundlinien ergäbe sich die Stellung der Verkehrsmittel im Wirtschaftsstaat unter der bolschewistischen Diktatur, wenn nicht wieder kommunistische und opportunistisch-merkantile Gedankengänge durcheinander die klare Aufgabenstellung verwirrten. So wurde von Anfang an die Rayonierung als ein Weg hingestellt, auf dem es möglich sein werde, einen Ausgleich im Entwicklungstempo der verschiedenen

¹ „Handel und Gewerbe des Europäischen Rußland nach Rayons“ in 13 Heften Großquart mit 1 Karte, herausgegeben vom Ministerium für Handel und Gewerbe, St. Petersburg, Druck von W. F. Kirschbaum 1912.

Landesteile und eine allgemeine Nivellierung zugunsten der zurückgebliebenen Gebiete herbeizuführen. Die bisher „vernachlässigten“ Nationalitäten, besonders Asiens, sollten in diesem Zusammenhange bevorzugt, die Bevölkerungsdichte gleichmäßig über das ganze Gebiet verteilt werden. Als volkswirtschaftlicher Mittelpunkt des Gebietes wurde ein Ort zwischen Omsk und Nowosibirsk gefunden und wenn man gläubig war, konnte man zwischen 1921 und 1923 zu der Vorstellung gelangen,



Skizze III. Schema der Rayon-Einteilung der Sowjetunion.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> I Nordost II Leningrader Gebiet u. Karelien III Westrayon IV Zentrales Industriegebiet V Zentrale Schwarze Erde VI Wjatka-Rayon VII Ural u. Baschkiren-Rep. VIII Mittlere Wolga IX Untere Wolga X Krim | <ul style="list-style-type: none"> XI Nord-Kaukasus XII Dagestan-Rayon XIII Kasakstan XIV Steppengebiet v. Kasakstan XV Sibirien-Ural-Rayon XVI Sibirien-Jenissej-Rayon XVII Westsibirien XVIII Ostsibirien mit Burjato-Mongolei XIX Jakutien XX Fernöstlicher-Rayon XXI Zentral-Asien |
|---|---|

1 Urjanchai, 2 Mongolei, 3 Mandschurei, 4 China, 5 Tsintsjan, 6 Indien, 7 Afghanistan, 8 Persien.

als werde die Sowjetregierung nicht nur versuchen, das überbevölkerte, landwirtschaftliche Gebiet in der westlichen und mittleren Schwarzen Erde durch eine gewaltige Übersiedlung zu entlasten, sondern auch den Moskauer Industriebezirk aufzulösen. Nichts von alledem geschieht. Der Überbevölkerung wird gesteuert durch die Ausweisung der sog. „Kulaken“. Die Übersiedlung ist fast völlig abgestoppt. Nur in das nördliche Kasakstan (Steppengebiet) und in den Fernen Osten (Amurgebiet) werden noch russische Bauern geleitet. Im übrigen vereinigen sich Elektrifizierung, Industrialisierung und Verkehrspolitik zur weiteren

Entwicklung der historisch entstandenen Wirtschaftszentren: Moskau (IV¹), Leningrad (I), Ural (VI), mittlere Wolga (VI), Kriwojrog-Donbas (IX) wurden wegen ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit weiter bevorzugt. Der alte Kampf zwischen Moskau und Nishninowgorod als allrussischen Zentralmärkten wurden 1929 zugunsten Moskaus und im Sinne weiterer Zentralisation entschieden, indem der berühmte Jahrmarkt von Makarjewo am Zusammenstrom von Wolga und Oka geschlossen wird². In der Entwicklung der Rayons kommt eine starke Berücksichtigung des Historischgewordenen zum Ausdruck. Sie bedeuten dessen Sieg über die weltbeglückenden Ideen des Kommunismus und bergen entsprechende ernste Konsequenzen für den inneren Zusammenhalt des Staatsganzen in sich. Die Rayonierung ist ein Hilfsmittel in der Organisation der Gütererzeugung unter einem unzulänglichen Zentralismus.

Diese 21 Großrayons, von denen einige, wie Leningrad—Karelien (I) oder Donetz—Kriwojrog—Krim (IX) zwei Gruppen angehören, sind, wie gesagt, in dem zentralisierten System der Planwirtschaft als die Träger der rationellsten Gütererzeugung gedacht und sollen die Grundlage für die rationellste Güterverteilung bilden. Hierdurch könnten sie theoretisch auch die tragenden Pfeiler des gesamten Verkehrssystems in Eurasien sein, dazu die Basis sowohl der rationellsten Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Industrieerzeugnissen und der Industrie mit Rohstoffen und Halbfabrikaten usw. als auch des weltwirtschaftlichen Aufmarsches sowie schließlich Regulatoren des Außenhandels.

Hieraus sollte sich für das Verkehrswesen der besondere Zusammenhang mit dem Plan der Industrialisierung und mit der Agrarreform ergeben, indem nach der Lage der Hauptproduktionsstätten innerhalb der einzelnen Rayons die Hauptumschlagplätze des Verkehrs, die Verschiebebahnhöfe, die Binnenhäfen mit ihren Elevatoren und Reparaturwerkstätten bzw. Werften zu verteilen wären. Weiter sollte hieraus dem Verkehrswesen eine besondere Problematik zuerkannt werden, die es in die vorderste Reihe der Sorgen gerade der Regierungsmänner stellen müßte, die sich eine ungeheure Steigerung aller Güterproduktion zur Aufgabe gemacht haben.

Dem ist, gemessen an der Praxis der letzten zehn Jahre, nicht so. Es ist zwar jederzeit seit dem Siege der Bolschewisten von dieser Problematik viel die Rede gewesen, so im Zusammenhang mit der Idee, Übermagistralen und einen organischen Zusammenhang der verschiedenen Verkehrsanstalten (Eisenbahn, Binnenschifffahrt) zu schaffen,

¹ IV ist die Bezeichnung des Rayons auf der Skizze S. 29.

² Näheres bei Georg Cleinow „Der große Jahrmarkt von Nishnij Nowgorod“ mit einer Karte und 55 Bildern. Verlag Gebr. Richters Verlagsanstalt, Erfurt-Berlin 1925, S. 6 und S. 43—70.

aber in der Praxis hat man die Dinge doch laufen lassen und sich damit begnügt, zunächst Tagesbedürfnissen der vorhandenen Großverbraucher Moskau und Leningrad durch den Verkehr irgendwie zu entsprechen. Aber an eine grundlegende horizontale Rationalisierung des Verkehrs ist man, wenn wir nicht schon den Bau der Turksib und der Dnjeprschleusen dazu rechnen wollen, nicht herangetreten. Während des Bürgerkrieges waren die Aufgaben des Verkehrs eindeutig gegeben, und es bedarf keiner besonderen Erklärung dafür, wenn in dieser Zeit bis 1921 keine grundsätzlichen Veränderungen im Verkehrswesen Platz greifen konnten. Was darüber kritisch im Zusammenhang mit der Wolga gesagt werden muß, folgt weiter unten in einem späteren Kapitel. Nach 1921, das ist seit Beginn der Neuen Wirtschaftspolitik und in der Zeit, wo Ausländer durch Konzessionen ins Land gelockt werden sollten, begnügte man sich zunächst auch nur damit, die Versorgung der großen Städte sicherzustellen und den Personenverkehr äußerlich wieder herzustellen. In dieser Zeit wurde, ähnlich wie in der Zarenzeit in erster Linie für die oberen Zehntausend gesorgt: der Durchgangs-Personenverkehr mit drei Wagenklassen wurde geordnet und ein entsprechender Schlafwagenverkehr von der Westgrenze bis Wladiwostok und von Leningrad—Moskau nach Odessa, in die Krim, zum Kaukasus und nach Turkestan in bescheidenem Umfange eingerichtet. Alles dies diente neben den Ausländern vor allem den höheren Staats- und Parteibeamten. Der reisende Ausländer, der sich nicht „unters Volk“ mischte, sah infolgedessen einen verhältnismäßig schnell aufblühenden Verkehr, gewahrte aber nicht die Nöte der reisenden Massen und erst recht nicht die schwer vorstellbaren Verhältnisse im Güterverkehr. Für die großen Massen des reisenden Publikums war und ist das Reisen mit ungeahnten Beschränkungen und Formalitäten verknüpft, eine sichere Beförderung nur auf den Hauptstrecken und da auch nur von den Ausgangspunkten der Züge aus gewährleistet. Außerhalb der durchgehenden Züge herrscht noch im Jahre 1930 völlige Unsicherheit, während die Unterbringung der bevorzugten Reisenden von Jahr zu Jahr schlechter geworden ist nach Maßgabe des Verschleißes der alten Wagen. Ähnlich steht es mit dem Verkehr auf den Binnenwasserstraßen, — nur mit dem Unterschiede, daß die Verdrängung bevorzugter Passagiere aus den Kajüträumen sich dort schneller vollzogen hat als auf der Eisenbahn.

Nur drei Einzelaufgaben der horizontalen Rationalisierung des Verkehrs sind aus der Fülle der Verkehrsprobleme herausgegriffen worden und im Rahmen der Pjatiletka in Angriff bzw. Vorbereitung genommen: Die Turksib, bisher stärkster Ausdruck zugleich des merkantilen Opportunismus und des roten Imperialismus im Verkehrswesen, das Dnjeprstroj und der Wolga—Don-Kanal. Alle anderen Maßnahmen sind bis 1930 als Versuche, z. T. in großem Maßstabe anzu-

sprechen. Sie geben ein Bild von dem experimentativen Charakter der bolschewistischen Politik und von deren Gefahren für die SSSR.

Die Tatsache, daß die Rayons nicht gleichartig und infolgedessen wirtschaftlich auch nicht gleichwertig sein können, lastet viel schwerer auf der Entwicklung, als es notwendig wäre, wenn man sich hätte dazu verstehen können, die Energien wenigstens im Rahmen der einzelnen Rayons ausnahmslos sich entwickeln zu lassen. Aber dazu wäre eine ganz anders geartete Inangriffnahme der Verkehrsprobleme am Platze gewesen, als sie angewendet wurde. Nun sind die 21 Säulen wohl vorhanden, aber werden nicht als solche für den Wirtschaftsaufbau, sondern in erster Linie für die Erhaltung der Sowjetmacht im weiteren Sinne benutzt. Man lebt also ebenso den wechselnden Tagesaufgaben, wie während des Bürgerkrieges und sucht die Notwendigkeit dafür den ungeduldigen Parteigenossen dadurch zu erklären, daß man ihnen täglich erzählt, die Sowjetunion befinde sich in einer international durchgeführten Umklammerung des Weltkapitals, also im Kriege!

Auch die mannigfaltigen Probleme, wie sie die einzigartige Wasserstraße zeitigt, die Zentralasien und Persien über die Wolga mit der Ostsee und dem Eismeer verbindet (s. Skizze XIV und XIX), hat man als solche in den Akten vergraben, nachdem sie im Kawomar¹ eine kurzlebige Beachtung gefunden hatten. Das theoretische Gebäude der Rayonierung ist infolgedessen und im Zusammenhang mit dem Kampf gegen die Privatwirtschaft etwas durchaus anderes geworden, als es seine Väter in Aussicht genommen hatten.

Bleiben wir bei unserem Bilde, so ist festzustellen, daß die tragenden Pfeiler von sehr verschiedener Höhe, Dicke, Tragkraft sind und daß sie erst durch lange, jahrzehntelange, klug angelegte Arbeit auf allen kulturellen, technischen, politischen, wirtschaftlichen Gebieten, also auch des Verkehrs das für die eurasische Menschheit werden könnten, was die Theoretiker erstreben.

Mag nun das Planen der Bolschewisten noch so weit gehen, so sind sie doch gezwungen, mit den Verhältnissen zu rechnen, die sie vorgefunden haben. Dazu gehören mit in erster Linie Richtung und Umfang des Personen- und Güterverkehrs als Folge der kapitalistischen Entwicklung der russischen Wirtschaft bis zum Weltkriege. Weiterhin ist den Veränderungen Rechnung zu tragen, die der bolschewistische Klassenkampf und die Neuordnung der Gütererzeugung täglich bewirken. Alle Eingriffe der Bolschewisten, mögen sie im übrigen als schädlich oder nützlich anzusprechen sein, bewirken zunächst eine Belastung des Verkehrs. Damit soll nicht gesagt sein, daß die Belastung ohne weiteres als Maßstab für die Gütererzeugung zu benutzen wäre. Unter den besonderen Verhältnissen der Sowjetunion wäre es in der Tat nicht ratsam,

¹ Kawomar = Kaspi-Wolga-Marienskanalsystem; näheres s. u. Kapitel IX, 2.

die von uns und anderen tatsächlich beobachtete Belebung des Güterverkehrs oder des Güterumschlags auf den Eisenbahnen als ein Zeichen der Prosperität der Sowjetwirtschaft anzusprechen. Wir lassen deshalb die Frage zunächst auf sich beruhen und wenden uns den wichtigsten angestrebten Folgen der Rayonierung für den Güterumschlag zu.

2. Der Güterverkehr im Rayonsystem.

Einen allgemeinen Anhalt dafür, wie man sich die Entwicklung des Güterverkehrs im Rayonsystem denkt und zugleich den Umfang der Güterbewegung im Austausch zwischen den Rayons und damit die in Aussicht genommene Belastung der Verkehrsmittel erhalten wir u. a. aus einer Gegenüberstellung der amtlichen Zahlen für die Getreideerzeugung in den vorhandenen Überschußgebieten und für den Mehrbedarf der gleichfalls vorhandenen Verbrauchergebiete. Es handelt sich dabei um Schätzungen, die, seit sie angestellt wurden, nach verschiedenen Richtungen überholt sind. In der Getreideerzeugung sollen in den einzelnen Gebieten folgende Veränderungen eintreten:

Tabelle 5.

a) Mehrerzeugung in den Überschußgebieten¹:

	1927/28	1932/33		
Ukraina	von + 19,2	auf + 31,1	Mill. Zentner	
Nord-Kaukasus	„ + 14,4	„ + 37	„	„
Kasakstan	„ + 6,4	„ + 15,6	„	„
Westsibirien	„ + 5,9	„ + 22,8	„	„
Mittlere Wolga	„ —	„ + 11,5	„	„
Untere Wolga	„ —	„ + 8,5	„	„
Baschkirien	„ —	„ + 4,8	„	„
Zentr. Schwarzerde	„ —	„ + 4,2	„	„
Ural	„ —	„ + 3,2	„	„
Krim	„ —	„ + 3,1	„	„

Zusammen von + 47,9 auf + 141,8 Mill. Zentner

b) Bedarf in den Zuschußgebieten²:

	1927/28	1932/33		
Zentr. Industriegebiet	von 24,7	auf 28,3	Mill. Zentner	
Leningrad	„ 11,0	„ 14,6	„	„
Westgebiet	„ 6,6	„ 6,9	„	„
Zentralasien	„ 5,5	„ 8,0	„	„
Transkaukasien	„ 3,4	„ 2,5	„	„
Nordostgebiet	„ 2,0	„ 1,0	„	„
Ostsibirien	„ 1,8	„ 0,0	„	„
Wjatka-Wetluga	„ 0,2	„ 1,0	„	„

Zusammen von 55,3 auf 72,3 Mill. Zentner

Während also noch im Jahre 1927/28 der Bedarf der Zuschußgebiete im Umfange von 7,6 Millionen Zentnern im Inlande nicht gedeckt

¹ N. A. Kowalewski in „Planowoje chosaistwo“ 1929, Heft 3, S. 79.

² Ebenda S. 80.

werden konnte, sollen im Jahre 1932/33 sowohl der Gesamtbedarf von 62,3 Millionen Zentnern gedeckt als auch noch 79,5 Millionen Zentner darüber hinaus für andere Zwecke, etwa für die Ausfuhr zur Verfügung gestellt werden können. Erweist sich die Rechnung als richtig, so müßten entsprechende Getreidemengen auch mehr transportiert werden.

Neben der Getreideproduktion soll auch die Kohlenförderung erheblich gesteigert werden. In Millionen Tons¹:

Tabelle 6.

	1927/28	1932/33	1913
am Don	von 27,26	auf 47,8	gegen 25,3
im Kusnetz	„ 2,46	„ 5,2	„ 0,8
im Ural	„ 2,00	„ 5,5	„ 1,2
bei Moskau	„ 1,18	„ 4,2	„ 0,3
in Ostsibirien	„ 1,91	„ 3,57	„ 1,08
in Zentralasien	„ 0,23	„ 0,70	„ 0,5
im Kaukasus	„ 0,11	„ 0,53	„ 0,08
sonst. Gebiete	„ 0,25	„ 0,50	„ —

Zusammen von 35,40 auf 68,00 gegen 28,90 im Jahre 1913.

Die größte Vermehrung der Kohlenausbeute wird in das alte Revier des Don verlegt und infolgedessen der Forderung Nachdruck verliehen, die alten Verbraucherzentren der Donkohle, Leningrad, Moskau und die Verkehrswege zu ihnen weiter zu entwickeln. Eisenbahn Donez—Woronesh! Wichtig für unseren Zusammenhang ist, daß die Steigerung der Kohlengewinnung nicht durch Niederlassung neuer Schächte bewirkt wird, die den Bau neuer Eisenbahnstrecken zu diesen bedingen würden, sondern durch Rationalisierung bestehender Grubenanlagen. Im Dongebiet ist die Zahl der im Betrieb befindlichen Schächte von 1200 im Jahre 1913 zurückgegangen auf 577 in 1922/23, 238 in 1924/25, 345 in 1927/28 und 345 in 1928/29. Die Kohlenausbeute betrug in den entsprechenden Jahren 25,3 Millionen Tons, 8,1, 12,5, 26,7 und 30².

An Metallen sollen produziert werden: 1927/28 etwa 4,1 Millionen Tons, alsdann 5, 6,18, 7,83 und 1932/33 etwa 10 Millionen Tons, wobei zwar Sibirien und Kasakstan in Zukunft gleichfalls erheblich mehr an der Eisen- und Stahlerzeugung beteiligt sein sollen als bisher, aber doch dem alten Erzrevier des Ural der Löwenanteil an der Steigerung zugewiesen wird. Auch dieser Entschluß spricht gegen den Bau neuer, verbender Eisenbahnstrecken und für den Ausbau und die Verstärkung der alten Verbindungen. Die fünf in Angriff genommenen Bauten von Hochofen- und Hüttenwerken sollen folgende jährliche Leistungsfähigkeit erhalten:

¹ W. A. Laritschew in „Planowoje chosaistwo“ 1929, H. 3, S. 147.

² Iswjestija Nr 155, vom 7. Juni 1930 bei J. Gorelkin.

Magnitnaja im Ural	2 500 000	Tons	Stahl
Kusnetzker Werk in Sibirien	1 000 000	„	„
Dnjepr-Stahlwerk	1 050 000	„	„
Hochofen von Kertsch (Krim)	420 000	„	„
Petrowsker Eisenwerk (Ferner Osten)	44 000	„	„ ¹

Unter der Voraussetzung, daß die Gütererzeugung auch nur annähernd sich in der von der Plankommission angenommenen Weise entwickeln werde, bedurfte es schon vor Beginn des Ansturmes der neuen Warenströme zahlreicher Maßregeln auf allen Gebieten der Verkehrstechnik, -wirtschaft, -verwaltung. Wir haben indessen alle Ursache, anzunehmen, daß das Bild der Wirtschaft in der Sowjetunion im Jahre 1933 ein ganz anderes sein wird, als dasjenige, das den Verkehrsplänen zugrunde gelegt wurde — im Positiven und im Negativen. Schon über die Getreideerzeugung läßt sich nach der Durchführung der Kollektivierung der Bauernwirtschaften keine, auch nur annähernde Schätzung anstellen. Die Umgruppierung der Verkehrsknotenpunkte sowie die Notwendigkeit, alle Arten von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln unter einen gemeinsamen Gesichtspunkt zu stellen werden dringend. Das Problem der rationellen Verbindung von Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Landstraßen und Lufttransport tritt auf. Alle diese Aufgaben wären unter den primitiven Verhältnissen in Eurasien nicht eben schwer durchzuführen, wenn die vorhandenen Produktions- und Verbraucherstätten von vornherein zweckmäßiger in das natürliche Verkehrsnetz der Wasserstraßen eingefügt worden wären und wenn über die Entwicklung neuer Produktionsgebiete abschließende Entschlüsse vorlägen. Hier aber hat die politische Entwicklung des Zarenreiches dem Verkehr Wege gewiesen, die der Wirtschaftsentwicklung zwar auch gedient haben, aber unter solchen Belastungen, die im wesentlichen die Grundursache für die soziale Katastrophe des großrussischen Volkes werden sollten. Schwarzmeer- und Ostseeproblem und Asienpolitik! Das Uralgebiet wurde durch die Kama und deren Zuflüsse auch mit Verkehrsmitteln ausgerüstet, aber der Erschließung der Kohlen- und Eisengebiete Südrußlands folgte nicht die Schiffbarmachung des Dnjepr, Don, Lugan u. a. Flüsse auf dem Fuße. Die im Laufe der historischen Entwicklung Rußlands entstandenen Produktions- und Verbrauchsgebiete liegen systemlos zueinander und machen, wie etwa Leningrad und Moskau, durch ihre geographische Lage das Leben und die Rohstoffverarbeitung entweder äußerst kostspielig oder das Frachtengeschäft der Verkehrsmittel unrationell, weil die natürlichen Wasserwege, die ebenso, wie der Verlauf des Schwarzerdestreifens, auf die Basis Moskau—Ural—Altai hinweisen, seit dem Auftreten der Eisenbahn in den Hintergrund geschoben wurden.

¹ Nach S. Biermann in Prawda Nr 156 vom 8. Juni 1930. „Alle Kraft den neuen metallurgischen Giganten.“

Zur Lösung dieses Widerspruches hätte der Bolschewismus bis heute mehr tun können, wenn er seine revolutionäre Aufgabe nicht vorwiegend negativ als Klassenkampf, das ist als Zerstörer des Alten aufgefaßt hätte. Ein grelles Licht auf die bisherigen Ergebnisse der Verkehrspolitik im Zusammenhang mit der Rayonierung werfen folgende Zahlen: Die durchschnittliche Entfernung, die die Frachtgüter auf der Eisenbahn zurückzulegen haben, ist ungesund gewachsen; sie beträgt: 496 km für 1913, 398 km für 1921/22, 407 km für 1922/23, 500 km für 1923/24, 568 km für 1924/25, 590 km für 1925/26, 601 km für 1926/27, 586 km für 1927/28 und 608 km für 1928/29¹. „Diese Zahlen zeugen nicht nur von einer grenzenlosen Anarchie und Unordnung in unserem Frachtenverkehr, sondern auch von einer falschen Verteilung der Produktionskräfte und der industriellen Zentren im Lande².“ In der Plankommission gibt es ebenso wie in den Rayonzentren erbitterte Kämpfe über die Standortsfrage für die einzelnen Industrien.

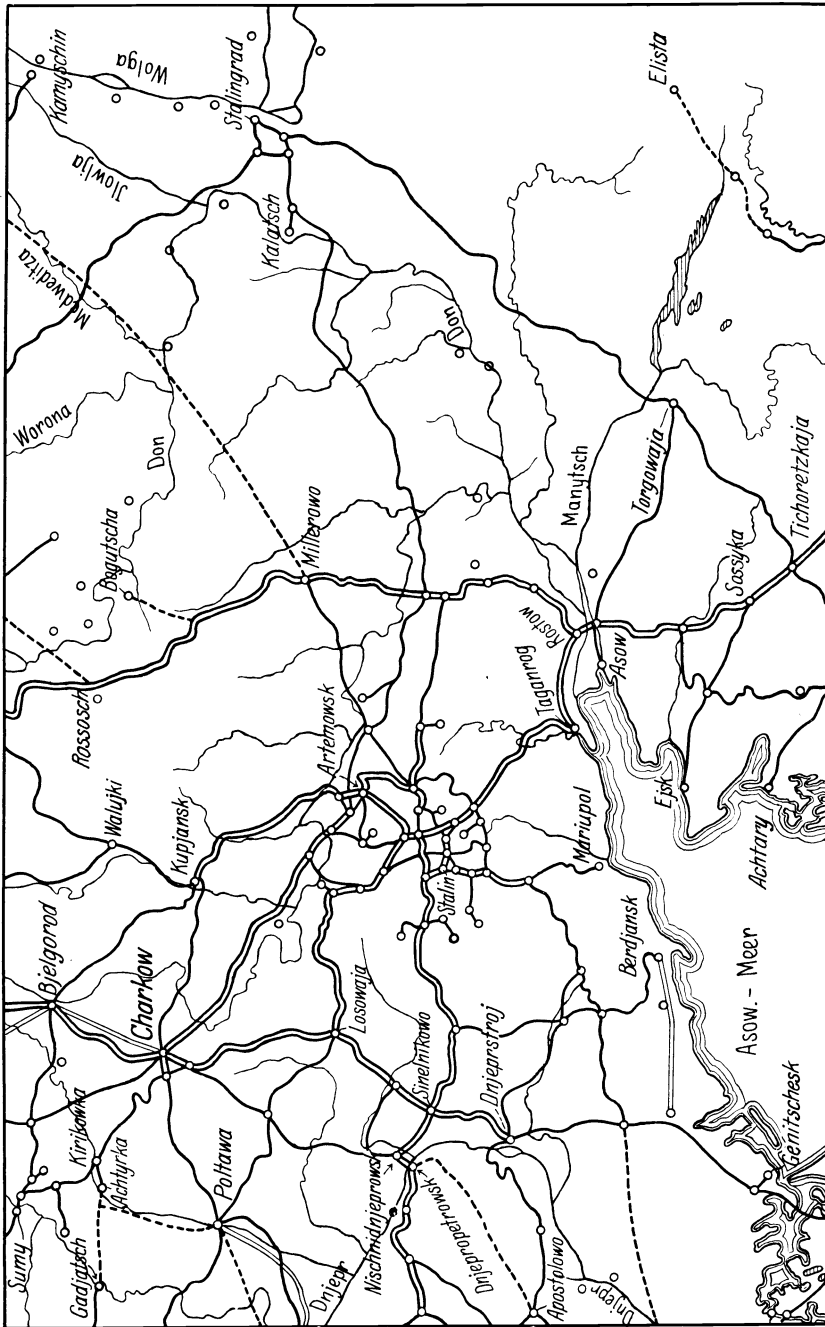
III. Das erste Rekonstruktionsprogramm des Verkehrs von 1928 bis 1933.

1. Die technischen Pläne zur Entwicklung des Eisenbahnbetriebes.

Die allmähliche Überführung der privatkapitalistischen Wirtschaft in die sozialistische Staatswirtschaft nennt man in der Sowjetunion die Rekonstruktion der Wirtschaft. Rekonstruktion heißt ebenso die Sozialisierung und Rationalisierung der Fabrikbetriebe, wie die Überführung der individuellen Bauernwirtschaften in scheinbar genossenschaftlich bewirtschaftete, kollektivisierte Großbetriebe. Zur Rekonstruktion eines Betriebes oder Wirtschaftszweiges gehört nicht nur die formale Erklärung oder Gesetzesbestimmung, sondern auch die innere Umwandlung des Produktionsprozesses im Sinne von höchster Rationalisierung und Mechanisierung, natürlich auch Schablonisierung der Arbeit. Unter Rekonstruktion des Verkehrswesens im obigen Sinne hat man sich bisher bei den Bolschewisten keinen rechten Begriff gemacht. Das Hauptverkehrsmittel, die Eisenbahn war ja bereits verstaatlicht, die Seeschifffahrt war es in der Russischen Freiwilligen Flotte in weitem Umfange. Rekonstruktion des Verkehrswesens konnte somit nur bedeuten die Sozialisierung von Binnenschifffahrt und Landstraßenverkehr sowie innere Zusammenfassung der

¹ M. Lagutin in Transportnaja gazeta v. 21. Nov. 1929, „Ergebnisse und Aussichten des Güterverkehrs“.

² Kaktyn, Prawda vom 4. Juni 1930, Nr 152, „Notwendigkeit der Durchsicht des Fünfjahrplanes für den Verkehr“.



Skizze IV. Gebiet zwischen Dnjepr und Wolga mit Dnjeprstroj, Donbas und Stalingrad.

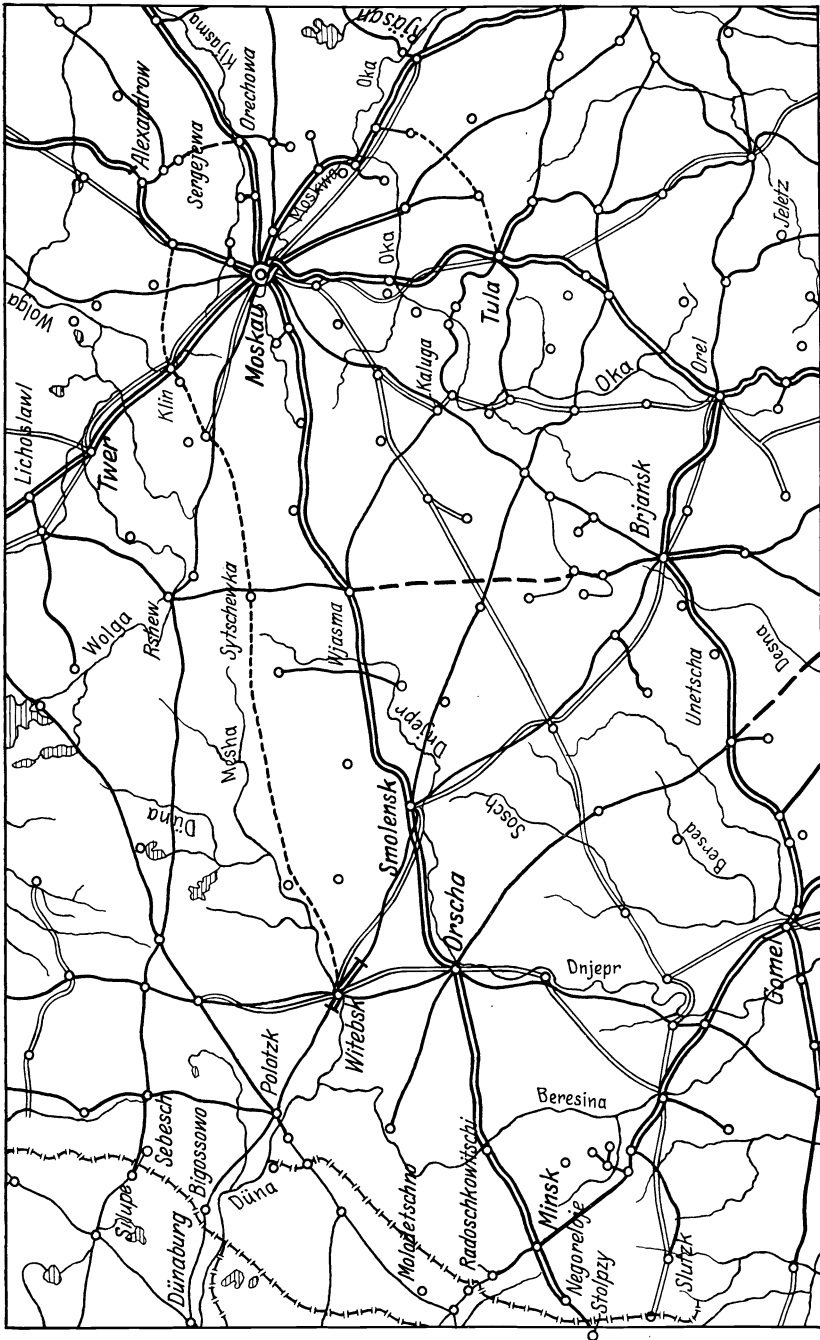
sozialistischen Verkehrsmittel zu einem gewaltigen System. Wir werden auf diesen Punkt noch zurückkommen, doch sei schon hier die Feststellung gemacht, daß das Wort „sozialistisch“ mehr im Gegensatz zu „kaiserlich“ angewandt wird, weniger als Bezeichnung volkswirtschaftlicher Form. Hier wenden wir uns zunächst den konkreten Plänen zu. Was auf diesem Gebiet bisher geschehen, entnehmen wir einem Bericht über die Grundprobleme des Fünfjahresplanes von G. F. Grinko¹. Es handelt sich hier um ein ausgesprochenes Rationalisierungsprogramm. Grinko stellt fünf Elemente für den Um- und Ausbau des Eisenbahnnetzes in den Vordergrund. An die erste Stelle setzt er die Notwendigkeit der Inbetriebnahme von 2500 neuen Lokomotiven des schweren 80-Tonnen-Typus (Serie E)². Außerdem sollen über den Plan hinaus Versuche mit 35 noch schwereren Lokomotiven (100 t) angestellt werden. — Als zweites Element wird die Erweiterung des Güterwagenparkes um 130 000 zweiachsige Einheiten oder 60 000 große Wagen angegeben. Als drittes Element der Entwicklung des Eisenbahnwesens soll die automatische Kupplung dienen zunächst auf solchen geschlossenen Strecken, wie es die Kohlenbahnen Donbas—Kriwoj-rog und Magnitnaja—Kusnetzka werden sollen. Das vierte Element ist die selbsttätige Bremsung der Güterzüge, die im Jahrfünft auf allen Bahnen vollständig eingeführt werden soll. Zur Erweiterung der bisherigen Versuche soll die Strecke Stalingrad—Tichoretzkaja (Sk. IVa S. 37) herangezogen werden, auf der die Wasserversorgung schwierig ist, und deshalb Diesellokomotiven Verwendung finden. Schließlich sollen einige Strecken für elektrischen Betrieb eingerichtet werden: in Transkaukasien die Bergstrecke von Suramsk, im Nordkaukasus Mineralnyja wody—Kislowodsk, im Ural Kiselowsk—Perm und in der Ukraina Charkow—Liman. — Bei der vollen Durchführung dieses Programms wird errechnet, daß die Selbstkosten der Frachtbeförderung um 25% heruntergeschraubt werden können.

So bescheiden, heißt es in der Pjatiletka³, dieses Rekonstruktionsprogramm auf dem Gebiet des Eisenbahntransports für das nächste Jahrfünft auf den ersten Blick erscheine, sei es doch schwierig genug durchzuführen; es soll einen großen Schritt vorwärts in der Organisation der Eisenbahnwirtschaft garantieren. Nach Verwirklichung dieses Programms würde der Koeffizient der Exploitation auf den Eisenbahnen von 80 zu Anfang auf 63 zu Ende des Jahrfünfts heruntergehen, während sich die Selbstkosten der Transporte bis zu 20% senken könnten.

¹ Probleme der Rekonstruktion a. a. O.

² Nach Pjatiletka a. a. O., Bd 1, S. 64. Grinko gibt nur 2300 Lokomotiven zu 80 t und 35 zu 100 t an — auch ein Beweis, wie wenig genau selbst führende Persönlichkeiten in verantwortlicher Stellung mit ihren Angaben sind.

³ Pjatiletka a. a. O., Bd 1, S. 65.



Skizze V. Weißrußland, Smolensk, Moskau.

Als ein Problem von einschneidender Bedeutung wird im Fünfjahrplan die Konzentrierung des Frachtenstroms auf bestimmte Strecken behandelt. Doch ist man sich in der Plankommission darüber klar, daß die Eisenbahnen im Verlauf der nächsten fünf Jahre über Vorbereitungen kaum hinauskommen würden¹. Besonders dringend erscheint zur Zeit die Aufgabe auf den Strecken, die das Kohlengebiet des Don mit Moskau und Leningrad verbinden, und auf den Bahnen in Richtung auf Sibirien. Der Güterverkehr zwischen Dongebiet und Moskau und Leningrad könne vorläufig unter Aufwendung von etwa 100 Millionen Rubel und durch Ausbau von Strecken, wie etwa Orscha—Unetscha und Wjasma—Brjansk (s. Sk. V S. 39), durch Erweiterung der Knotenpunkte bewältigt werden, jedoch ohne Herabsetzung der Selbstkosten. Diese vorläufige Lösung werde um so mehr in Angriff genommen werden müssen, als der Bau einer Übermagistrale Moskau—Woronesh—Dongebiet und die Elektrisierung der Kursker Bahn noch weit im Felde liegen dürften. Daher werden vorläufig nur 60—70 Millionen Rubel eingestellt zur Vorbereitung der großen Arbeiten, mit denen im Jahrfünft nach 1933 begonnen werden soll. — Was die Eisenbahnwege von Moskau und Leningrad nach Sibirien und die Sibirische Magistrale anbelangt, so wird festgestellt, daß gegen Ende des Jahrfünfts die Durchlässigkeit der vorhandenen Strecken dem Güterverkehr nicht mehr standhalten könne. Eine Zeitlang wurde im Gegensatz zu den Auffassungen des Verkehrsrats besonders hervorgehoben, daß hier gerade die volkswirtschaftlichen Interessen die Schaffung einer Übermagistrale fordern². Neuerdings macht sich wieder eine starke Strömung gegen die sibirische Übermagistrale bemerkbar³. Im Plan sind eine Reihe von Arbeiten vorgesehen, die alle Möglichkeiten offen lassen. Im Lauf der ersten drei Jahre wird der Bau der Strecke Kurgan—Swerdlowsk (s. Skizze VI) und der Umbau der Strecke Sinarskoje—Schadrinsk beendet sein. Hier sowohl wie auf der Strecke Kurgan—Nowosibirsk werden die Niveauunterschiede ausgeglichen. Hiermit im Zusammenhang bekommt die Strecke Swerdlowsk—Schemordan der Kasanbahn ein zweites Gleis, und eine Strecke Schemordan—Nishnij—Nowgorod wird neu gebaut mit Brücke über die Wolga bei Nishnij (s. Skizze XVIII). Die Kosten für den Ausbau der Verbindungsstrecken nach Sibirien werden mit 175 Millionen veranschlagt.

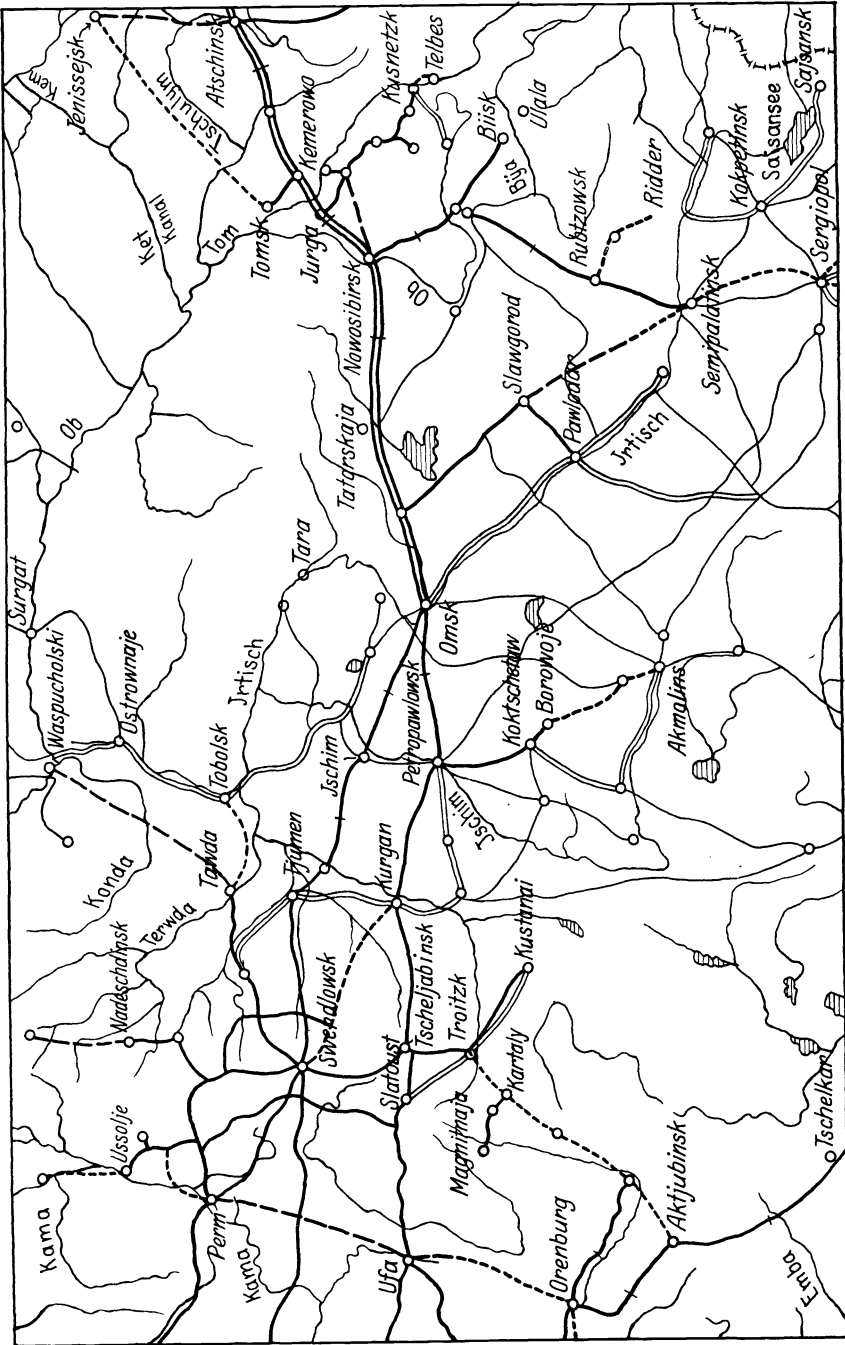
2. Die Eisenbahn-Neubauten.

Zu gleicher Zeit mit dem Ausbauprogramm wird ein Neubauprogramm in Angriff genommen, das etwa 19500 km umfaßt, von denen

¹ Pjatiletka a. a. O., Bd 1, S. 66.

² Grinko in Probleme der Rekonstruktion a. a. O., S. 73.

³ Entschließung des Verkehrsrates vom 19. Februar 1930.



Skizze VI. Uralgebiet, Westsibirien und Steppengebiet.

nach Libin 14718 km am Ende des Jahrfünfts bereits dem Verkehr übergeben sein sollen¹. Im Bau befinden sich davon bereits 3600 km, darunter die Turkeстано-Sibirische Eisenbahn, so daß 16000 km neu in Angriff genommen werden sollen (s. Skizze II auf S. 9).

Von den in Angriff genommenen Eisenbahnen sollen in erster Linie zugute kommen²:

Tabelle 7.		
	nach dem Ausgangsplan:	nach dem Höchstplan:
1. der Landwirtschaft	6 800	7 800 km
2. der Waldwirtschaft	2 800	3 100 „
3. der Industrie	1 700	2 000 „
4. der Verkehrsbesserung	2 600	3 100 „
5. örtlichen Bedürfnissen	900	1 000 „

48% der Neubauten stellen Verbindungen zwischen den Wirtschaftsrayons, 52% innere Rayonverbindungen dar. Die Sowjetunion besitzt bereits 76000 km Eisenbahnen, d. h. 30% mehr als auf gleichem Gebiet das zarische Rußland im Jahre 1913.

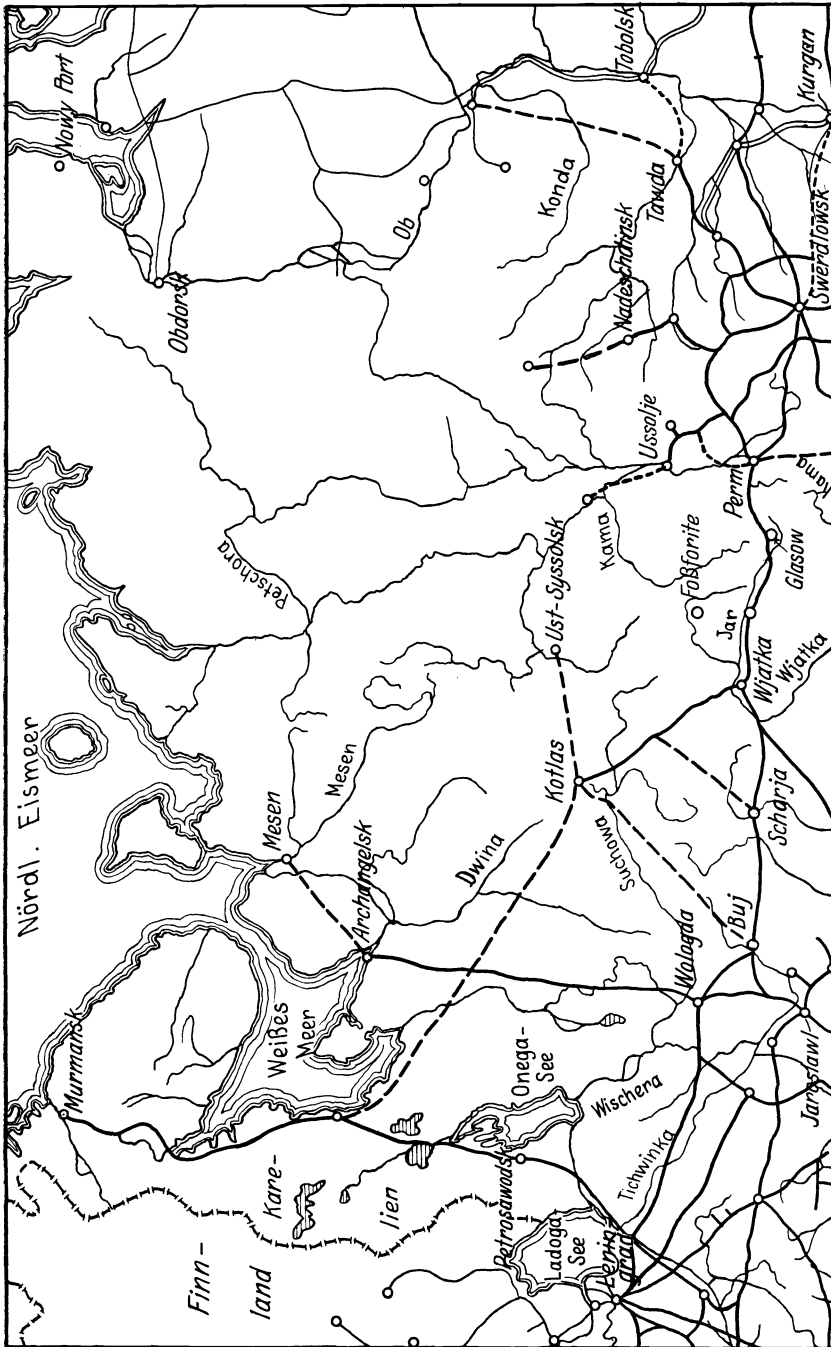
Grinko gruppiert alle neuen Eisenbahnlinien unter vier Gesichtspunkte:

a) Wald- und teilweise Kolonisationsbahnen 2800 km, unter denen eine besondere Bedeutung der Bahn zukömmt, die den zentralen Schwarzerde-Rayon mit dem Petschoragebiet verbindet². Alsdann in Sibirien die Kolonisationsbahn Tomsk—Jenissejsk und eine Reihe kurzer Strecken zur Holzabfuhr im Ural, Kaukasus, in Westrußland und im Fernen Osten.

Die waldwirtschaftlichen Eisenbahnen sollen zugute kommen der Metallurgie des Ural, der Papier-, Zellulose- und chemischen Industrie an der Wolga und dem Holzexport. Ihr Bedarf ist aus den bereits in Angriff genommenen Waldmassiven weder durch Zweigbahnen noch durch Erweiterung der Flößerei zu decken. Es müssen die zur Zeit noch unzugänglichen Waldgebiete im Norden des europäischen Rußland, in Sibirien und im fernen Ostens erschlossen werden. Demgemäß kommen vier Gruppen von Eisenbahnbauten für die Waldwirtschaft in Frage (s. Skizze VII). — Die größten Projekte beziehen sich auf das europäische Nordgebiet mit Kotlas, am Zusammenfluß von Nördlich-Dwina mit Wytschegda und Endpunkt der Bahn von Wjatka als Hauptknotenpunkt und Zentrum einer Zelluloseindustrie. Von Kotlas soll eine Linie nach Soroka an der Murmanbahn am Weißen Meer, eine weitere nach Ustj—Syssolsk am Zusammenfluß von Syssola und Wytschegda, eine nach Galitsch an der Unsha gebaut werden. (Ustj—Syssolsk—Kotlas soll bis 1933 fertiggestellt sein.) Alle Bahnen sollen abschnittsweise in Angriff und im

¹ J. K. Libin: „Der Eisenbahnbau im Jahrfünft“. Planowoje chosaistwo 1929, H. 3, S. 231.

² Nach Libin a. a. O., Planowoje chosaistwo 1929, H. 3, S. 232.



Skizze VII. Das nördliche Waldgebiet und Karelien.

Rohbau in Betrieb genommen werden. Dabei ist man sich noch gar nicht über den Wert der von ihnen berührten Waldmassiven im klaren (Libin).

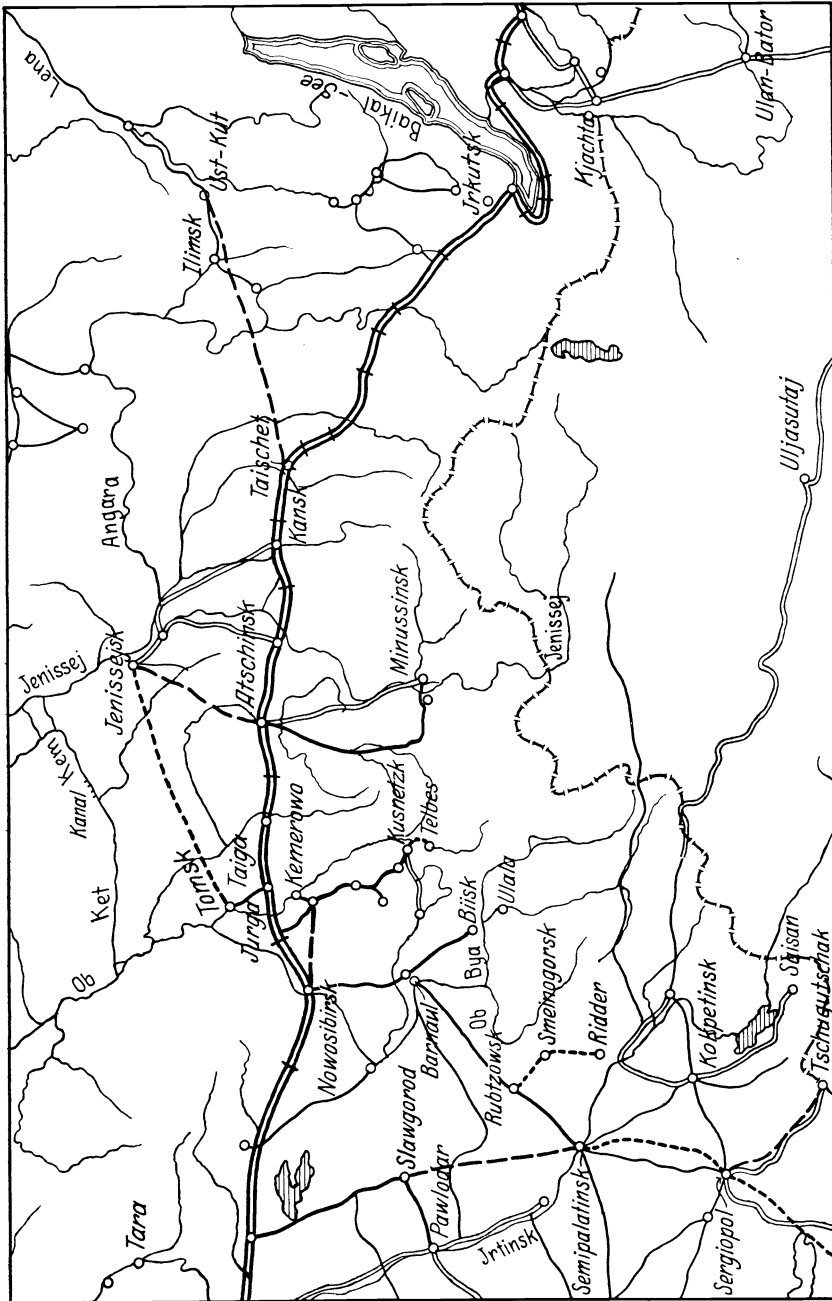
Im Uralgebiet (s. Skizze VI, S. 41) sind zwei Hauptlinien geplant: Tawda—Tobolsk und Nadeshdinski sawod—Iwdel, ferner Tawda—Irtyschmündung zur Ausbeutung der Wälder an der Koanda. Ein weiterer Plan sieht die Linie Solikams—Tscherdin als Teilstrecke der Linie Perm—Petschora vor. Es wird gerechnet, mit Hilfe der beiden zuerst genannten Bahnbauten im Ural jährlich 160 000 Tons Holz gewinnen zu können.

Als besonders dringend werden die Waldbahnbauten für Sibirien (s. Skizze VIII) bezeichnet, nachdem die Turkestando-Sibirische um ein ganzes Jahr früher in Betrieb genommen wird, als es im Plane vorgesehen war. Es kommen in Frage die Linien Tomsk—Jennissejsk und Atschinsk—Jenissejsk. Die erstere bietet viele Vorteile, braucht aber mit 50—60 Millionen Rubel etwa doppelt soviel Kapital als die zweite.

b) Landwirtschaftliche und teilweise Kolonisationsbahnen, 6800 km. Auch zu ihnen gehört die Turkestando-Sibirische Eisenbahn (s. Skizze XXIV).

Nach Libin¹ ist man besonders in solchen Rayons mit dem Bau von landwirtschaftlichen Linien vorgegangen, in denen sich noch unbearbeitete Territorien befinden, oder in denen die Bodenbearbeitung in primitiven und extensiven Formen geführt wird. Diese Territorien sind zur Zeit entweder völlig frei von Schienenwegen oder haben nur ein äußerst dünnes Eisenbahnnetz. Neue Eisenbahnen haben hier ausgesprochenen Pioniercharakter. Sie sollen die Bevölkerung des Rayons anregen zur Entwicklung der Landwirtschaft sowie zur Ausbeutung vorhandener natürlicher Bodenschätze. Solche Linien sind diejenigen in Kasakstan und in Sibirien. Es handelt sich im wesentlichen um folgende Linien: Petropawlowsk—Borowoje (s. Skizze VI S. 41) wird in den ersten Jahren des Jahrfünfts fortgeführt bis Akmolinsk; die Linie verbindet die Getreideoase von Akmolinsk mit dem Haupteisenbahnnetz. Die Linie Rubtzowka—Ridder (s. Skizze VIII S. 45) durchschneidet in ihrem Steppenteile den kornreichen Okrug Rubtzowka und wird deshalb, obwohl sie in erster Linie als Bergwerksbahn gedacht ist, auch der Landwirtschaft dienen. Im erweiterten Plan ist noch die Linie Kustanaj—Akmolinsk (s. Skizze VI S. 41) vorgesehen, die große landwirtschaftliche und kolonisationsbedeutende Bedeutung haben wird. Außer den im Etat genannten Linien sieht der Plan eine Anzahl von im Etat nicht besonders ausgeführten Linien und Zweigstrecken vor, die in erster

¹ J. K. Libin: „Der Eisenbahnbau in dem Jahrfünft 1928/29—1932/33“. In Planowoje chosastwo 1929, Nr. 3, S. 332/33.



Skizze VIII. Das Altaigebiet mit Waldbahnen und Kurbas.

Linie den Rayons mit Organisationen von Getreidefabriken (in Kasakstan 300 km und in Sibkrai 200—300 km) zugute kommen sollen.

Umfangreiche Eisenbahnbauten von landwirtschaftlicher Bedeutung sind im Wolgagebiete vorgesehen, darunter die Linie Kasan—Bugulma (s. Skizze IX), die nach ihrer Verlängerung bis Orenburg auch Transitbedeutung für Kasakstan, Altaigebiet und Dnjeprstroj erhält.

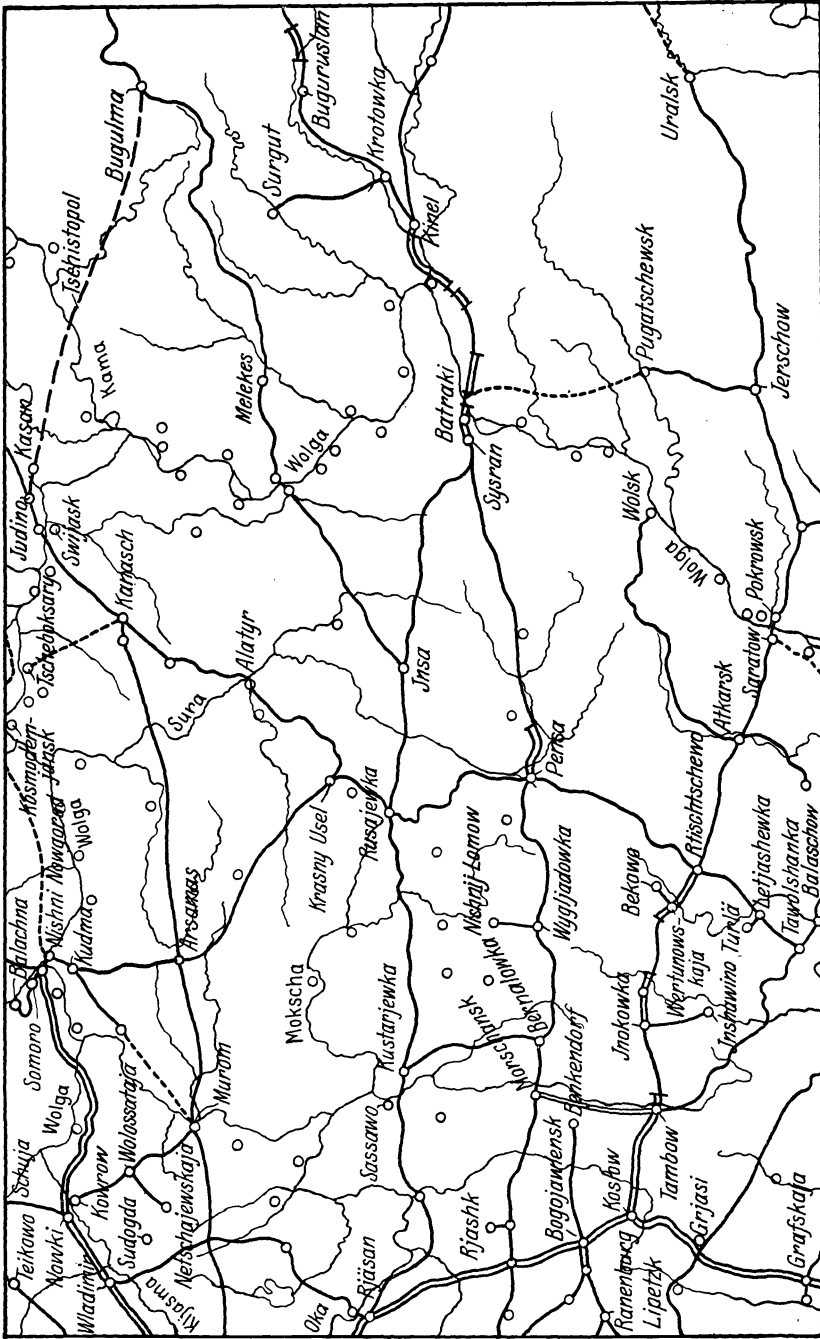
Auf dem nördlichen Kaukasus ist vorgesehen der Bau einer Linie von Winodelnaja bis Elista (s. Skizze X) (dem Verwaltungszentrum der Autonomen Kalmücken-Republik) nebst Zweigbahnen, unter denen sich auch Anfuhrwege zu projektierten Getreidefabriken (landwirtschaftliche Großbetriebe) befinden werden.

Im Schwarzerdegebiet, das mit Ausnahme der Südostecke gut mit Verkehrswegen ausgestattet ist, sind sowohl etatsmäßige Zweigbahnen (Anna—Talowaja, Bogutscharskaja, Pawlowskaja) als auch andere vorgesehen, über deren Linienführung noch kein Beschluß gefaßt ist.

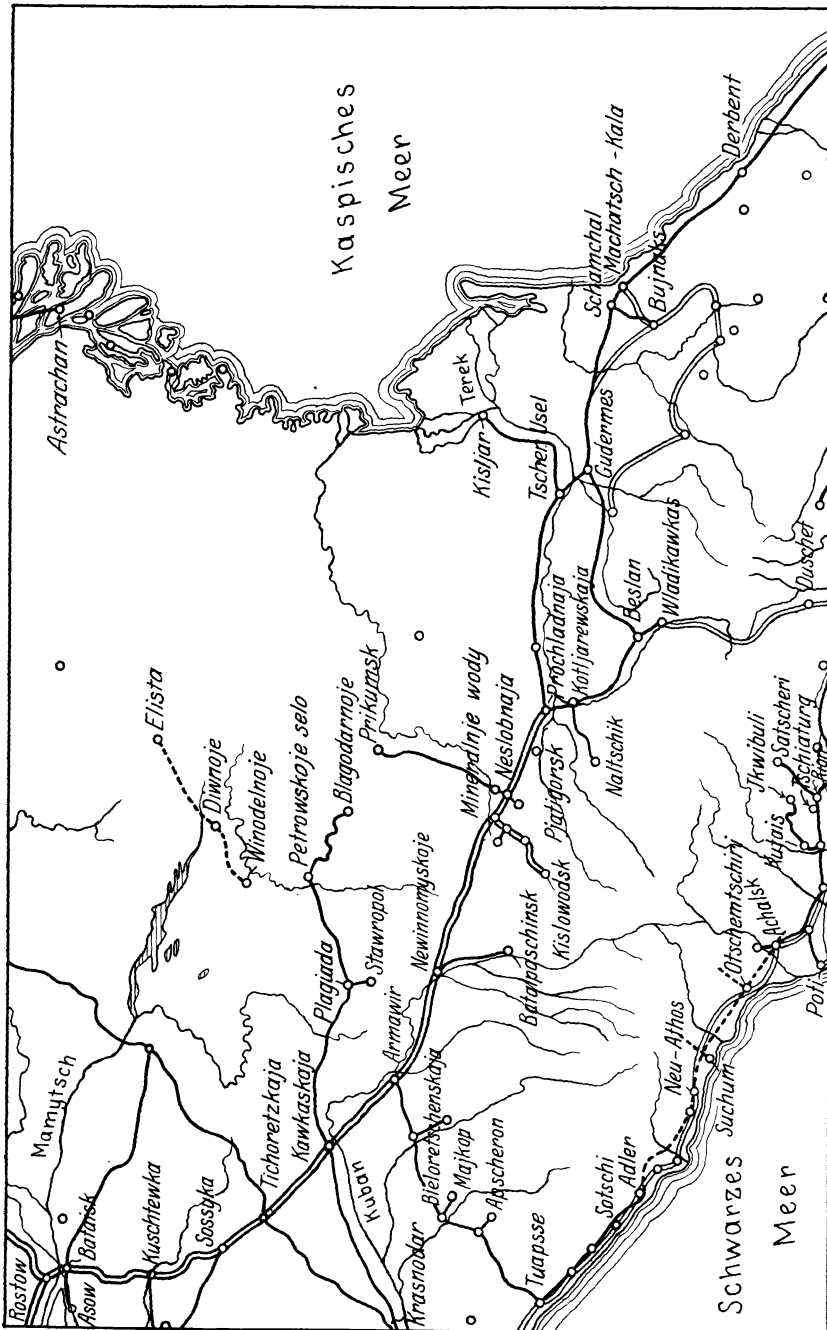
In der Ukraina (s. Skizze XI) haben die meisten Neubauten neben der Aufgabe, die Landwirtschaft zu bedienen, auch den Zweck, das Eisenbahnnetz in bezug auf Industrieprodukte zu entlasten. Dazu gehören: Fedorowska—Skadowsk, Armjansk—Cherson, Tzwetkowo—Schachkow, Poltawa—Senkow, ferner Grischino—Pawlograd, Nowobelitzky—Priluki, Lochwitza—Priluki, Achturka—Gadatsch, Nischnednjeprowsk—Apostolowo, sowie die Zweigbahnen zu den Zuckerfabriken.

In Transkaukasien (s. Skizze XI) sind die Linien von landwirtschaftlicher Bedeutung dazu bestimmt, der Entwicklung der technischen Kulturen, wie Ölfrüchte, des Gartenbaues, der Weinbaues, der Seidenzucht und anderem mehr zu dienen, wobei die Getreidekulturen eine untergeordnete Rolle spielen. Ein großer Teil der in Transkaukasien projektierten Linien hat neben anderen Aufgaben auch landwirtschaftliche Bedeutung: Schwarzerde, Baku—Dschulfa, Ewlak—Nucha, Ewlak—Stepanokert u. a. Nach der Optimalvariante ist vor allen Dingen eine mittelkaukasische Linie, Tznoris—Tzschali—Nucha—Schemacha, vorgesehen. Von der strategischen Schwarzmeerbahn wird nicht gesprochen, aber sie wird gebaut (Sk. X).

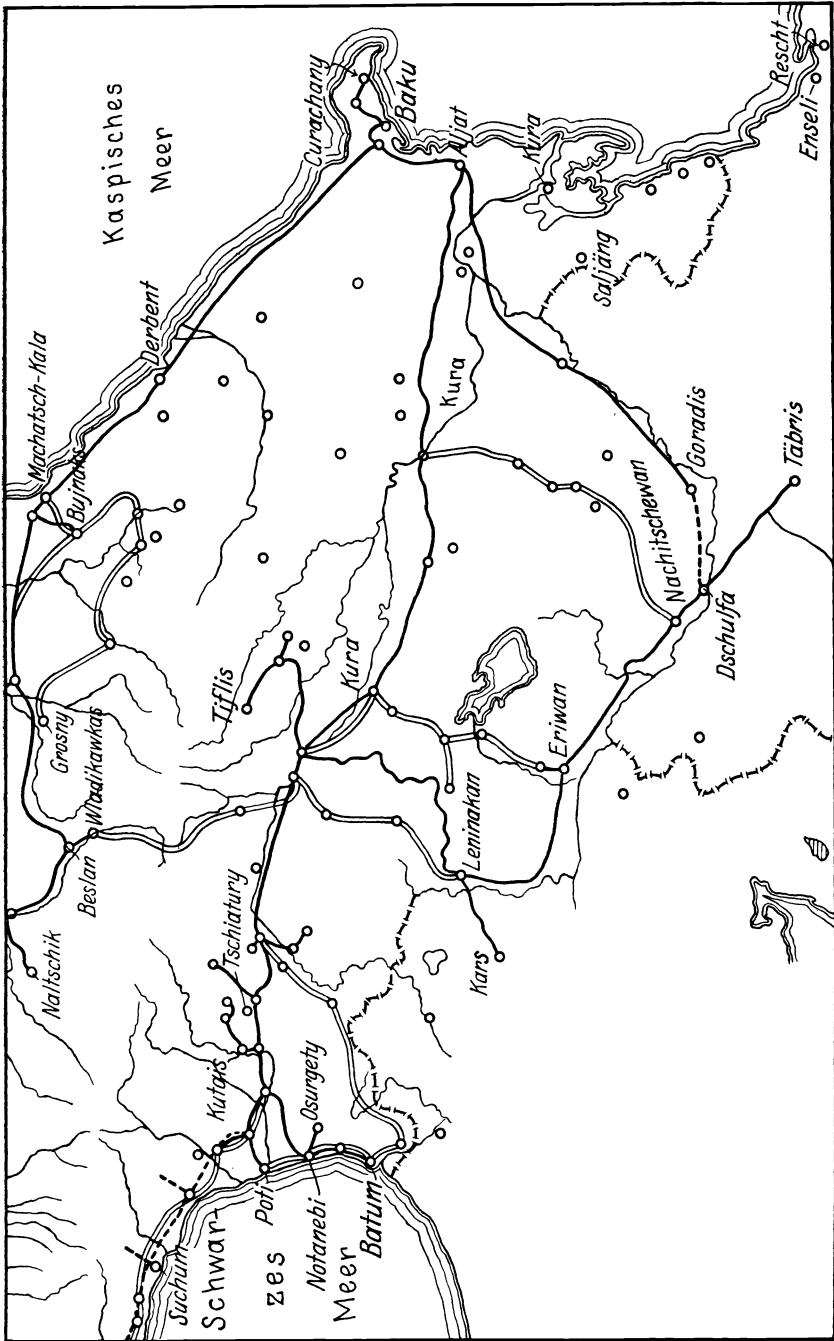
Noch spezielleren Charakter haben die landwirtschaftlichen Linien in Zentralasien (Skizze XXIV). Ihre Hauptbestimmung ist, die Baumwollplantagen mit dem Eisenbahnnetz zu verbinden und die Erweiterung der Baumwollsaatenfläche zu fördern. Solche Linien sind: Termes—Stalinabad, mit Verlängerung bis Kafirnigan nach der Optimalvariante; Tschardschui—Chiwa (Nowo—Urgentsch), und eine Reihe von Zweigbahnen. Die beiden zuerst genannten Linien dringen in die neu erschlossenen Rayons von Tadschikistan und Chiwa ein.



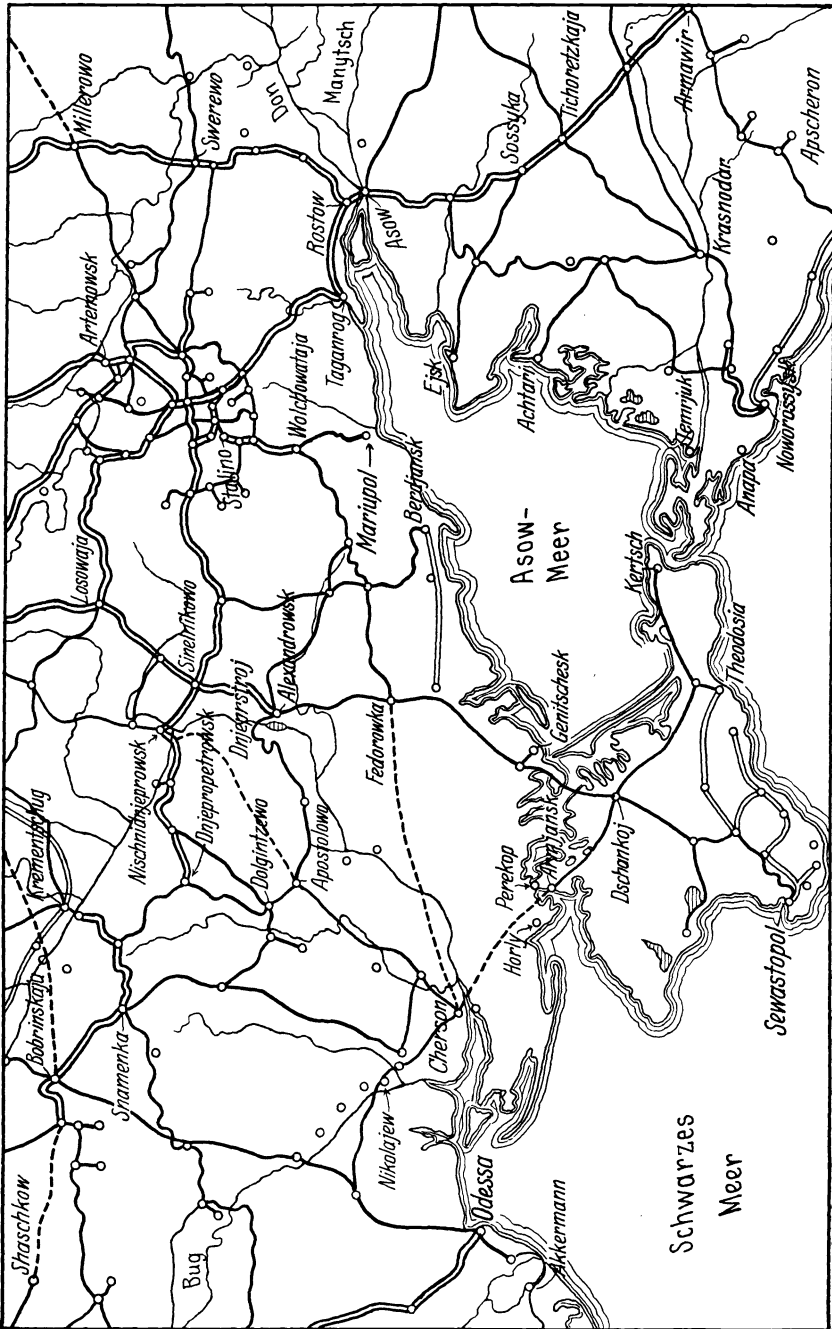
Skizze IX. Mittlerer Wolga- und Schwarzerde-Rayon,



Skizze X. Nordkaukasus und Schwarzmeerbahn.

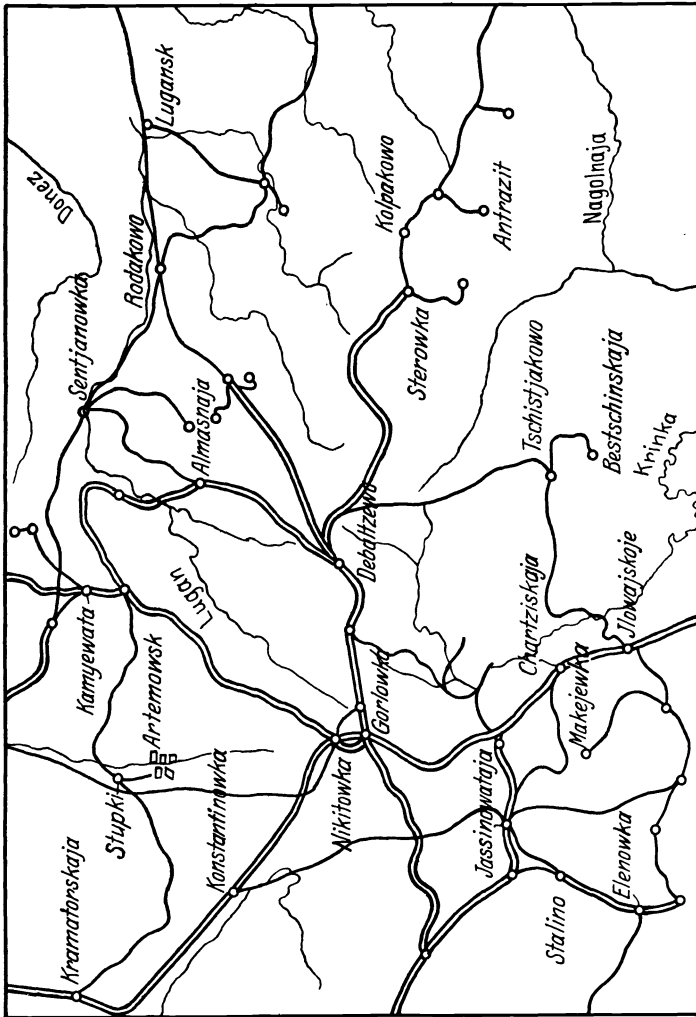


Skizze XI. Transkaukasien.



Skizze XII. Die südliche Ukraine mit Krim.

Endlich ist aus der Zahl der landwirtschaftlichen Linien zu erwähnen der Prichankaizweig im Fernen Osten, der in der Hauptsache zur Ausfuhr von Bohnen und Reis bestimmt ist.



Skizze XIII. Das Dongebiet (Donbas).

c) An Industriebahnen 1700 km im Ural, in Transkaukasien, Zentralasien und im Fernen Osten.

Besonders wichtig erscheinen die Bahnbauten im Dongebiet (siehe Sk. XIII). Das derzeitige Eisenbahnnetz ist das Ergebnis des Erscheinens zahlreicher Privatunternehmer im Bergbau, deren jeder nach den Gesichtspunkten baute, die die Lage seiner Gruben und Hütten hervorbrachte. 1933 soll das Eisenbahnnetz des Dongebietes einer Vermehrung

der Kohlenausbeute um 77—94% gerecht werden. Die Ausarbeitung eines einheitlichen Planes bereitet dabei so große Schwierigkeiten, daß dafür mindestens zwei Jahre benötigt werden. — Alle übrigen Eisenbahnbauten für die Industrie ergeben sich aus den Anforderungen der Wirtschaft, der Metallurgie und anderer Industrien. Im Mittelpunkt stehen hier die Wege aus dem Kusnetzker und Kiselowsker Becken in Mittelsibirien. Kohlenbahnen sind auch die von Tkwartschelsk auf dem Kaukasus, Kok—Tangak, Naryn, Schurab und Kschutsk in Zentralasien, sowie die von Bukatschinsk und Tawritschensk im Fernen Osten. Außerdem soll auf Sachalin eine Bahn bis 1932 mit Hafenkopf in Alexandrowsk gebaut werden¹.

Der Metallurgie soll besonders dienen: Rubtzow—Ridder (s. Skizze VI S. 41) am Altai und verschiedene Zweigbahnen im Ural.

Der chemischen Industrie dient die Linie Jar—Fosforite bei Wjatka (s. Skizze XVII).

Eine ganze Anzahl von Zweigbahnen sind für die Zuckerindustrie in der Ukraina in Aussicht genommen.

d) Entlastungsbahnen und Verkürzungslinien, 2600 km¹. Zu diesen gehören einige ganz bedeutende Strecken, wie die Turkestanosibirische (s. Skizze XXIV), die Linie Alexandrow—Wolokalamsk—Witebsk (s. Skizze V S. 39). Beide haben neben ihren wirtschaftlichen Aufgaben entschieden auch militärstrategischen zu genügen, die zu zweit genannte beim Aufmarsch gegen Polen. Außer ihnen sind vorgezeichnet Wjasma—Brjansk für die Industrie von Maltzewsk (s. Skizze V S. 39). Außerdem Orscha—Unetscha zur Verkürzung des Eisenbahnweges von der Ukraina in die Nordwestprovinzen.

Zur Kennzeichnung dessen, was in den einzelnen Rayons bis zum Jahre 1933 erreicht werden soll, sei in das Eisenbahnnetz in den 21 Wirtschaftsrayons nebenstehender Tabelle 8 aufgelöst. Libin², der sich dieser Arbeit unterzogen hat, bedient sich dazu der Formel von Engels:

$$k = \frac{L}{\sqrt{F \cdot N}}.$$

Dabei ist K = Versorgungsindex, L = Länge der Eisenbahnen in km, F = 100 qkm Gebietsgröße, N = 10 000 Einwohner. Zu einer einwandfreien Darstellung des Nutzeffektes der Eisenbahnbauten kommt man bei Anwendung der Formel nicht; in den dünn bevölkerten Gebieten des Fernen Osten (Sk. XX) wirkt die Verlängerung des Eisenbahnnetzes um rund 400 km verschlechternd auf den Versorgungskoeffizienten, weil in derselben Zeit die Bevölkerungszunahme verhältnismäßig groß ist.

¹ Wurde im Sommer 1930 in Angriff genommen; Berichte über entsprechende Vorarbeiten Iswjestija vom 20. März 1930, Nr 78.

² Planowoje chosajstwo 1929, H. 3, S. 237.

Tabelle 8.

Benennung der Rayons	Länge des Bahnnetzes km			Zuwachs des Bahnnetzes nach 5 Jahren		Versorgungs- Koeffizient			Nr. der Skizze III
	am 1. X. 1928	am 1. X. 1933		km		1928	1933		
		Ausg. Plan	Erweit. Plan	Ausg. Plan	Erweit. Plan		Ausg. Plan	Erweit. Plan	
Nord-Ost	1024	1747	1797	723	773	0,64	1,04	1,06	II.
Leningrader Gebiet und Auton. Kare- lische SSR.....	5754	6172	6222	418	468	3,11	3,15	3,17	I.
West	2250	2586	3040	336	790	3,43	3,80	4,12	III.
Zentrales Industrie- Gebiet	8347	8710	8822	363	475	2,90	2,87	2,88	IV.
Zentr. Schwarzerde Wjatsker	4616	4935	4985	319	369	3,20	3,32	3,34	X.
Ural Gebiet u. Auton. Baschkiren SSR..	1410	2338	2438	928	1028	1,89	2,99	3,05	V.
Mittlere Wolga	6009	7948	7948	1939	1939	1,39	1,70	1,70	VII.
Untere Wolga	3540	4032	4082	492	542	1,92	2,10	2,11	VI.
Krim	3153	4083	4183	930	1030	2,32	2,32	2,85	XI.
Nord-Kaukasus	507	507	582	—	75	3,69	3,43	3,68	X.
Dagestan	4539	5230	5280	692	742	2,85	3,07	3,09	XII.
Auton. SSR Kasak- stan	418	418	418	—	—	2,01	1,97	1,97	—
Sibkrai	3277	5455	5855	2178	2178	0,74	1,19	1,24	XIII.
Burjato-Mongolei ¹ ..	5712	6734	6834	1022	1122	0,95	1,03	1,04	XVII.
Jakutien	262	262	312	—	50	0,59	0,57	0,62	XVIII.
Ferner Osten	—	—	—	—	—	—	—	—	XIX.
Weißrußland	4239	4620	4670	381	431	1,83	1,70	1,71	XX.
Ukraina	2408	2558	2608	150	200	2,99	3,05	3,08	III.
Transkaukas. Föd. SSR	13437	14944	15290	1507	1853	3,67	3,87	3,91	VIII.
Zentral-Asien	2127	3184	3334	1057	1207	2,02	2,85	2,91	XII.
UdSSR im ganzen. .	3881	5164	5215	1283	1314	1,40	1,78	1,79	XXI.
	76910	91628	93896	14718	16986	1,39	1,53	1,55	

In dieser Tabelle springt vor allem ins Auge die Verstärkung des Bahnbaues in Transkaukasien und Kasakstan, also an den persischen und westchinesischen Grenzen. Aber nicht dies allein ist das Charakteristische am Plan. Kennzeichnend ist das Bestreben, die alten Wirtschaftsrayons vor allem zu entwickeln, wogegen die Erschließung neuer Rayons durch werbende Bahnen zurücktritt (vgl. II. Kapitel S. 27ff.), eine Feststellung, auf die sich zahlreiche Vorwürfe gegen die Staatsplan-Kommission stützen. Bei der Beratung des Fünfjahrplanes in den obersten Regierungsorganen wurde, so schreibt Kaktyn, die Verbindung des Eisenbahnbaues mit der Rayonierung scharf kritisiert. Der

¹ Seit Sommer 1930 mit Irkutsk zu „Ostsibirien“ vereinigt.

Staatsplankommission wurde zum Vorwurf gemacht, daß er zu sehr die Vorkriegstendenzen stärke, die Kräfte alter, schon seit langem entstandener Industriegebiete zu entwickeln, die durchgehend recht weit ab von den Rohstoff- und Energiequellen, wie auch den Absatzmärkten liegen¹.

3. Das Wasserstraßen-Programm.

Noch erheblich bescheidener als das Eisenbahnprogramm mutet das für die Wasserstraßen an. Dafür sind zunächst 130 bis höchstens 210 Millionen Rubel² in Anschlag gebracht mit dem Ziel, die Binnenschifffahrt bei den staatlichen Dampfergesellschaften zusammenzufassen. Ein gewisser Nachdruck wird auf die Vertiefung der Fahrrinnen gelegt. Auf die einzelnen Flüsse verteilt, sollen bis 1933 folgende Tiefen garantiert werden:

Tabelle 9.

a) Im Wolgasystem:

Wolga zwischen Rybinsk und Sormowo	135 cm
Wolga zwischen Sormowo und Kamamündung	180 „
Wolga zwischen Kamamündung und Astrachan	215 „
Wolga zwischen Astrachan und Kaspisee	275 „
Kama zwischen Solikamsk und Lewschin	90 „
Kama zwischen Lewschin und Mündung	135 „
Wjatka zwischen Medwedki und Mündung	70 „
Oka und Moskwa zwischen Moskau und Nishnij-Nowgorod	90 „

b) Auf den übrigen Wasserstraßen:

Auf dem ganzen Mariensystem	160 cm
Auf der unteren Schekсна	135 „
Dnjepr zwischen Lojew und Pripetmündung	80 „
Dnjepr zwischen Pripetmündung und Kijew	100 „
Dnjepr zwischen Kijew und Dnjeppropetrowsk	105 „
Dnjepr zwischen Zaporog und Nikopol	135 „
Dnjepr zwischen Nikopol und Cherson	180 „
Don zwischen Donezmündung und Rostow	125 „
Kuban zwischen Temrjuk und Krasnodar	100 „
Nördl. Dwina zwischen Kotlas und Archangelsk	90 „
Irtisch zwischen Ustj-Kamenogorsk und Semipalatinsk	90 „
Irtisch zwischen Semipalatinsk und Pawlodar	105 „
Irtisch zwischen Pawlodar und Omsk	105 „
Irtisch zwischen Omsk und Tschernolutzk	180 „
Tom zwischen Tomsk und Mündung	140 „
Jenissej zwischen Minussinsk und Krasnojarsk	125 „
Jenissej zwischen Krasnojarsk und Jenissejsk	180 „

Für die Vermehrung und Modernisierung der Tonnage (Schiffbau) werden 130—180 Millionen Rubel in Voranschlag gebracht.

¹ Prawda, Nr 152, vom 4. Juni 1930 „Die Revision des Fünfjahrplans für den Verkehr ist unerläßlich“.

² Nach der Pjatiletka a. a. O., Bd 1, S. 68, kommen 130—180 Millionen Rubel in Frage.

Während der Geltungsdauer des Fünfjahrplanes sollten grundsätzlich sowohl die Wiederherstellungsarbeiten als auch die Neubauten der Eisenbahn als ausschlaggebende Teile des Gesamtplanes bewertet werden, während die Binnenschifffahrt seit 1913 unentwickelt, auch bis 1933 als im Stadium der Rekonstruktion behandelt werden sollte. Man ging dabei aus von einem Vergleich der Entwicklung der Güterbewegung auf der Eisenbahn und auf den Wasserstraßen von 1924 bis 1927, gemessen am Zustande von 1913. Daraus ergab sich folgendes Bild:

	1913	1924	1925	1926	1927
Eisenbahn.....	100	51	65	88	102
Schifffahrt.....	100	41	51	70	73

Also schnellere Zunahme der Gütermengen auf der Eisenbahn, langsamere Zunahme auf den Wasserstraßen.

Das Bild wird eindrucksvoller nach Durchsicht der folgenden Tabelle. In 1000 t berechnet, zeigt die Entwicklung von 1922/23 bis 1927/28 folgendes Bild:

Tabelle 10.

Güterbeförderung in tausend Tonnen									
Jahr	überhaupt Eisen- bahnen und Wasser- straßen	Zuwachs %	davon auf der Eisenbahn	Zuwachs %	davon auf den Wasser- straßen	Zuwachs %	Anteil %		Verhält- nis des Wasser- trans- ports zu den Eisen- bahnen %
							der Eisen- bahnen	der Wasser- straßen	
1913	161 774,2	—	113 612,0	—	48 162,2	—	72,0	28,0	42,4
1922/23	61 368,0	—	41 574,0	—	19 794,0	—	67,7	32,3	47,6
1923/24	71 954,7	17,3	52 376,0	26,0	19 578,7	1,1	72,8	27,2	37,4
1924/25	92 814,1	29,0	68 514,6	30,8	24 299,5	24,1	73,8	26,2	35,5
1925/26	132 333,1	42,6	69 197,0	44,8	33 136,1	36,4	75,0	25,0	33,4
1926/27	149 604,0	13,0	114 854,0	15,8	34 750,0	4,9	76,8	23,2	30,3
1927/28	167 778,0	12,1	129 052,0	12,4	38 626,0	11,1	77,0	23,0	29,9

Der Eisenbahngüterverkehr hat nach diesen Zahlen den von 1913 um 12½% überschritten, während der Güterverkehr auf den Wasserstraßen nur 85% jenes Jahresverkehrs ausmacht.

Wir wagen an der Zuverlässigkeit dieser amtlichen Zahlen zu zweifeln. Wir glauben, daß die besonderen Verhältnisse an den Binnenwasserstraßen, ihre Abgelegenheit von den Zentren der Aufsicht und die auf ihnen verbreitete Korruption es möglich gemacht haben, daß zahlreiche mittlere Privatschiffer sich der statistischen Erfassung ihrer Transporttätigkeit entziehen können. Daher die Geringfügigkeit des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen gegenüber 1913. Zugegeben wird, daß gewisse Güter von den Wasserstraßen zur Eisenbahn übergegangen sind, aber doch nicht soviel, wie die Sowjetstatistik glauben machen will.

Die starke Zunahme der Frachten auf der Eisenbahn in dieser Periode

ist ohne weiteres erklärt durch die Tatsache, daß die Sowjetregierung im Jahr 1927 bereits über ein Drittel mehr Eisenbahnen verfügte als die zarische Regierung auf gleichem Territorium im Jahr 1913. Die meisten der neuen Strecken aber kommen als direkte Konkurrenten der Wasserwege gar nicht in Frage. Auch hiervon unten mehr.

Für Wassergroßbauten sind 75 Millionen zum Bau des Wolga-Don-Kanals (s. u. bes. Abschnitt) vorgesehen, doch scheinen sich dagegen soviel Bedenken und Widerstände zu erheben, daß es zweifelhaft erscheint, ob mit dem Bau noch im Lauf dieses Jahrfünfts begonnen werden wird.

Zu den großen Wasserbauten, die der Binnenschifffahrt zugute kommen, gehören u. E. auch jene Arbeiten, die über das Konto Elektrifizierung des Planes laufen, da sie die Schiffbarmachung einiger Flüsse im Gefolge haben. Das sind das Wolchow-Kraftwerk am Wolchow, das Swir-Kraftwerk zwischen Onega- und Ladogasee und in allererster Linie das gewaltige Dnjepr-Kraftwerk (s. u. bes. Abschnitt).

Recht erheblich sind die Aufwendungen für Häfen gedacht mit 140 bis 170 Millionen Rubel und für die Seeschifffahrt mit 100—175 Millionen Rubel.

4. Die Landstraßen.

Als starker Faktor in der Rekonstruktion der Landwirtschaft und in der Erhöhung ihrer Produktionskraft soll in dem Jahrfünft eine bedeutende Entwicklung in der Verbesserung der Chausseen und Grundwege eintreten. Das ist neben der Binnenschifffahrt eine der schwächsten und am schlechtesten organisierten Seiten des Sowjetaufbaues. Der Fünfjahrplan wirft dafür etwa 350 bis 400 Millionen Rubel über den Etat des Volkskommissariats für den Verkehr und etwa 700 Millionen Rubel über die örtlichen Etats aus — im ganzen über 1 Milliarde Rubel.

Und doch liegt gerade im Vorgehen an dieser Stelle ein geradezu revolutionierender Angriff auf die bestehenden Verhältnisse. Ein Beispiel: Im Leningrader Bezirk kommt auf je vier Bauernwirtschaften ein vierrädriger Wagen, die telega, mit eisernen Radreifen. 200 000 Bauernhöfe haben überhaupt keine telega. 400 000 Bauernhöfe halten die Verbindung mit der Umwelt auf Wagen mit hölzernen Rädern, die auch nicht einen Eisennagel aufweisen. Diese Wagen genügen auf den Sand- und Sumpfwegen jener Gegend. Nun aber sollen im Leningrader Bezirk 30 000 km Landstraßen für Automobilverkehr hergerichtet werden, davon 6000 km mit steinerner Decke. Es leuchtet ein, daß damit den Rädern ohne Eisenreifen das Todesurteil gesprochen ist und — daß infolgedessen die individuell wirtschaftenden Höfe unter neuen

Druck gesetzt werden, sich zu Kollektiven zusammenschließen, für die der Staat versprochen hat, Automobile zu stellen . . .¹.

Im ganzen soll im Jahre 1933 für das ganze Verkehrsnetz erreicht sein, daß auf je einen Arbeiter an beweglicher Motorenkraft kommen 8,8 kW gegen 6 kW im Jahre 1927/28, auf je eine menschliche Arbeitsstunde an Energie 3,1 kWh gegen 2 kWh im Jahre 1927/28 und auf je einen Arbeiter an Energie 6,250 kWh gegen 4,032 kWh im Jahre 1927/28.

IV. Das revidierte Rekonstruktionsprogramm.

1. Weitausschauende Pläne.

Im Verlaufe des Versuches, das geschilderte Rekonstruktionsprogramm durchzuführen, haben sich so viele Schwierigkeiten ergeben, daß die im Herbst 1929 tagende Parteikonferenz seine gründliche Revision anordnen mußte. Die Schwierigkeiten ergeben sich aus den verschiedensten Gründen: Mangel an technischem Personal, Mangel an Disziplin sowohl bei der Arbeiterschaft als auch beim Publikum, Geldmangel und Mangel an Übereinstimmung zwischen Gütererzeugung und Verkehrsmitteln. In erster Linie hat die Konferenz die Einfügung des Rayonsystems in die Verkehrsprobleme unter die Lupe genommen und dabei festgestellt, daß nicht nach sozialistischen Gesichtspunkten verfahren worden sei, sondern nach kapitalistischen. Was wir darunter zu verstehen haben, sagt uns S. Bessonow in einem langen Aufsatz, dessen wichtigster Teil hier wiedergegeben sei. Bessonow geht von der theoretischen, natürlich „marxistischen“ Feststellung aus, daß jede Gesellschaftsform auch über ihren besonderen Typ und Charakter von Verkehrsmitteln verfüge. Die primitive Naturalwirtschaft begnüge sich mit dem Transport auf dem Rücken von Lastträgern und Karren und gehe nur mit der Entwicklung des Handelskapitals zum Wassertransport über, den sie verhältnismäßig hoch entwickle. Das Industriekapital schafft die Bedingungen für zusammengefaßte Massengüter, indem es den mechanischen Dampftransport hervorruft und zum Großbetrieb entwickelt. Die aus dem Charakter der Verkehrswege entspringenden Sonderheiten der gesellschaftlichen Produktionsform schaffen sowohl den Typ der Transportmittel als auch die Grundmethoden ihrer Ausbeutung. Daher entwickeln sich die Produktionskräfte in der Verkehrsarbeit als untrennbare Teile der Gesellschaftsarbeit. Damit werde die Tatsache nicht beseitigt, daß das System der Verkehrsbeziehungen aus sich selbst entstehe und sich entwickle auf der Grundlage und unter Mitwirkung der vorhandenen Produktionskräfte, und

¹ Ekonom. shisnj Nr 27, vom 3. 4. 1930.

zwar sowohl derer, die es von der vorausgegangenen Wirtschaftsform ererbte, als auch jener, die sich in ihm selbst entwickeln.

Dementsprechend könnten die Entwicklungstendenzen des Verkehrs unter den Bedingungen der SSSR nicht mit den Entwicklungstendenzen des kapitalistischen Verkehrs übereinstimmen. „Indem wir uns auf die Errungenschaften des kapitalistischen Transports stützen, von ihnen ausgehen, sie einholen und überholen, streben wir doch zur Schaffung eines sozialistischen Transports.“ Das in der SSSR als Ergebnis der Oktoberrevolution aufgestellte neue System der Produktionsverhältnisse, das charakterisiert ist durch die Vereinigung der wirtschaftlichen Kommandohöhen in den Händen des proletarischen Staates, der die gesamte Volkswirtschaft auf sozialistischem Grunde planmäßig überbaut, müsse einen gewaltigen Einfluß auf den Charakter der Verkehrsbeziehungen und auf die hieraus hervorgehenden Typen der Verkehrsmittel ausüben.

Zum Unterschiede vom Kapitalismus, der eine eigene Industriegeographie elementar schafft, müsse die SSSR in Übereinstimmung mit den Hinweisen Lenins als bewußtes Ziel ihrer Politik aufstellen, — „rationelle Placierung der Industrie in Rußland nach dem Prinzip der Rohstoffnähe und der Möglichkeit geringsten Arbeitsverlustes beim Übergang von der Rohstoffbearbeitung zu allen folgenden Stadien der Erarbeitung von Halbfabrikaten, durchgehend bis zur Erzielung des Fertigproduktes“. (Lenin, Bd. 22, S. 434.) Dieser Satz Lenins verweise auf eine weitgehende Verlegung der Zentren der verarbeitenden Industrie der SSSR aus jenen Rayons, wo sie sich zur Zeit befänden, in solche Rayons, wo die Hauptrohstoff- und Brennstoffquellen liegen. Es verstehe sich, daß dabei nicht die Rede sei von den übernommenen, sondern von den neu entstehenden Unternehmungen der verarbeitenden Industrie. Auch bei Berücksichtigung des anderen Hinweises Lenins „über die Ausnutzung nicht erstklassiger Brennstoffsorten (Torf, schlechter Kohle) zwecks Erzielung von elektrischer Kraft bei geringstem Aufwand von Heizmitteln bei der Förderung und auf dem Transport“ (Lenin Bd. 22, S. 434) werde die Placierung neuer Industrieunternehmungen in der Nähe der Rohstoff- und Brennstoffquellen den Charakter der Verkehrsmittel der sozialistischen Gesellschaft im Vergleich mit dem der kapitalistischen wesentlich verändern. Diese Veränderung habe bereits begonnen. Der Plan der Elektrifizierung erhob seinerzeit zum Grundsatz die Placierung der Industrie in unmittelbarer Nähe der energetischen und der Rohstoffbasen, besonders im Osten. Der von der XVI. Parteikonferenz bestätigte Fünfjahrplan habe eine Reihe von Verschiebungen der Standorte von Produktionskräften in neue Rayons eingeleitet, wo sich die hauptsächlich natürlichen Quellen befinden. Nichtsdestoweniger blieben nach der Pjatiletka, wie

früher, die alten Industrierayons, das Zentrale Industriegebiet (Rayon IV mit Moskau) und das Nordwestgebiet (Rayon I mit Leningrad) das Hauptzentrum der Kapitalinvestierungen. Erst dem XVI. Parteitag ist es vorbehalten, entsprechend einem Antrag des Politbüro die Verwirklichung der Leninschen Direktive über die „rationelle Placierung der Industrie in Rußland vom Gesichtspunkt der Rohstoffnähe aus“ der Verwirklichung näher zu bringen. Damit sei die Monopolstellung der alten Industrierayons beendet.(?) Im Verlaufe der nächsten 5—10 Jahre werde mit stürmischem Tempo die Bildung neuer Produktionszentren in der Nähe der Rohstoff- und Brennstoffquellen mit der Schaffung von neuen Städten sozialistischen Typs um sie herum und mit der Entstehung einer Reihe von agro-industriellen Kombinatzen vor sich gehen.

Die neue geographische Verteilung der Produktionsstandorte werde den Charakter des Güter- und Personenverkehrs von Grund aus verändern. Infolge Steigerung der Verarbeitung von Roh- und Brennstoffen am Orte der Förderung müsse der Anteil von Roh- und Brennstoffen am Gesamtgewicht der Fernfrachten erheblich zurückgehen. Auch eine absolute Verringerung der Ferntransporte für Roh- und Brennstoff werde in einigen Richtungen voraussichtlich eintreten im Zusammenhang mit der Stilllegung alter Industrierwerke. Dagegen sei vorauszusehen, daß die Roh- und Brennstofffrachten auf kurzen Strecken außerordentlich anwachsen werden. Solches bedeute nicht, daß jeder Verkehr von gewichtverlierenden Gütern zwischen den Rayons aufhören werde. Ein bedeutender Teil von diesen werde für lange Zeit in den bisherigen Richtungen verfrachtet werden müssen. Unverändert werde auch das Naphtha bestimmten Bestimmungsorten zugeführt werden müssen, wenn auch nicht unbedingt auf der Eisenbahn (Rohrleitungen, Wassertransporte). Ebenso dürfte Kohle in allen den Fällen, wo sie technischen Zwecken schon bestehender Unternehmungen dient (Kusnetzker Kohle oder Koks für die Hochöfen des Ural, Steinkohlenkoks für die Leningrader und Moskauer Gießereien usw.) auf weite Entfernung verfrachtet werden müssen. Infolge der mächtigen Entwicklung der Elektrifizierung auf Grund örtlichen Brennstoffes und infolge der Entwicklung der elektrischen und der Gasfernversorgung sollen nach dem Generalplan die Fernkohlentransporte für energetische Zwecke allmählich ausgeschaltet werden.

Unverändert bleiben die Holzfrachten und von künstlichem Dünger als Frachtgüter auf große Entfernungen bestehen.

Je weiter die Entwicklung in der gekennzeichneten Leninschen Richtung geht, würden als Frachten im Verkehr der Rayons untereinander Halbfabrikate, Fertigwaren und Handarbeiten als Hauptgüter auftreten. Entsprechend werde der Passagierverkehr zwischen den

Rayons stark anwachsen. Je länger, um so mehr werde die Güterbewegung den Charakter von Pendelbewegungen mit verhältnismäßig gleichmäßiger Ausnutzung des rollenden Materials nach beiden Seiten erhalten.

Bessonow meint dann weiter, die sozialistische Gesellschaft schließe die wirtschaftliche Autarkie der einzelnen Rayons aus: ihrem ganzen Wesen nach sei sie aufgebaut auf der planmäßigen Zusammenarbeit aller Rayons nach dem Prinzip ihrer Spezialisierung. Spezialisierung und Spezialisierung sei aber zweierlei. Die Spezialisierung von kapitalistischen Rayons sei aufgebaut auf dem Gegensatz zwischen Stadt und Land, auf der Entwicklung einzelner Rayons zu Rohstofflieferanten für die anderen, auf der „Spezialisierung“ einzelner Rayons zu Kolonien für die anderen Rayons. Die sozialistische Spezialisierung habe die Aufgabe, die Widersprüche zwischen Stadt und Land zu beseitigen, die Annäherung der Industriearbeit an die landwirtschaftliche herbeizuführen und die rationelle Verteilung der Produktionskräfte über den Gesamtraum zu ermöglichen. Daher werde der „sozialistische Verkehr“ zwischen den Rayons in der Hauptsache nicht auf dem Austausch von gewichtverlierenden Gütern aufgebaut werden, sondern auf dem Austausch von Halbfabrikaten, Fertigfabrikaten und Handarbeiten sowie auch auf der Personenbeförderung. Hieraus folge, daß bei einem sozialistischen Verkehr die Gewichtsmenge geringer sein könne als beim kapitalistischen. Die Verkehrskraft zwischen den Rayons werde nicht zu beurteilen sein nach dem Gewicht der zwischen den Rayons verkehrenden Gütermassen; bei einem verhältnismäßig kleinerem Gewicht der hin und her verkehrenden Frachten werde der Charakter des Güterumtausches zwischen den Rayons unendlich mannigfaltiger, vielseitiger und damit dauerhafter und fester sein. Hierbei werde eine Steigerung der Güterproduktion noch nicht berücksichtigt. Die sozialistische Gesellschaft lasse aber einen so großen Produktionszuwachs erwarten, daß der relative Fall des Anteils an gewichtverlierenden Gütern im Verkehr zwischen den Rayons ausgeglichen werde durch die absolute Vergrößerung der Ausmaße des Transports von Halbfabrikaten, Fertigwaren und Passagieren. Für die Rekonstruktion des Verkehrswesens brauche infolgedessen nicht die Rede zu sein von der Gewichtsverminderung der Frachtenströme, sondern von der grundlegenden Veränderung ihrer Zusammensetzung.

Im Unterschied vom gegenwärtigen Warenumschlag werde der künftige zu charakterisieren sein als ein mächtig entwickelter Austausch von Brennstoffen, Rohstoffen, gewichtverlierenden Gütern und Halbfabrikaten innerhalb der Grenzen der einzelnen Rayons auf kurze Strecken und als ein Austausch von Halbfabrikaten, Fertigfabrikaten und ein Passagierverkehr im Rayon-Zwischenverkehr auf lange Strecken

mit mehr oder weniger gleichmäßiger zweiseitiger Bewegung und mit relativ verringertem Anteil an gewichtverlierenden Rohstoffen.

Der eigenartige Charakter der Verkehrsbedürfnisse der Zukunft erfordere eine entsprechende Veränderung auch der technischen Mittel, mit deren Hilfe den Bedürfnissen entsprochen werden könnte. Zunächst und vor allem müsse der Beziehungen zwischen den einzelnen Transportmitteln gedacht werden. Die gegenwärtigen Beziehungen seien unnatürlich, seien auch nicht aus der Transporttechnik herausgewachsen. Sie seien Ergebnisse der Besonderheiten der kapitalistischen Produktionsformen.

Bessonow kommt nun zu der Feststellung, daß „angesichts der gigantischen Mengen der Frachten im Verkehr auf kurzen Strecken innerhalb der Rayons“ die Rolle des Eisenbahn- und Wassertransports zurücktreten werde gegenüber dem Automobiltransport. Daneben müßten die Spezialarten des Transports — elektrische Leitungen, Gasleitungen, Naphthaleitungen, Warenleitungen usw. — „eine kolossale Entwicklung erfahren“. Bei der großen Dichte der Massenbeförderung auf kurze Strecken im Verkehr innerhalb der Rayons werde der Eisenbahntransport nur bei elektrischem Antrieb erfolgreich arbeiten können. Die Elektrisierung des Eisenbahnantriebes im Verkehr innerhalb der Rayons werde sich, als Grundlage der Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft erweisen. Das Bild des Innerrayonverkehrs werde in Zukunft sein: 1. starker elektrisierter Eisenbahnverkehr, 2. nicht weniger starker Automobilverkehr und endlich 3. ein entwickelter Wasserstraßenverkehr zwischen den Orten und in den Fällen, wo seine Ausnutzung nicht durch Umladungen auf andere Transportmittel belastet zu werden brauche.

Im Verkehr zwischen den Rayons müsse die Veränderung im Charakter der Frachten auch mit einer Veränderung der technischen Hilfsmittel zu ihrer Bewältigung gerechnet werden. Hochwertige Rohstoffe, Halbfabrikate, Fertigware und Passagiere — die Hauptobjekte des künftigen Verkehrs zwischen den Rayons — stellten an den Transport andere Ansprüche, als sie die zur Zeit vorherrschenden gewichtverlierenden Güter stellen. Während der Hauptanspruch der gewichtverlierenden Massengüter in der Billigkeit des Transportes bei relativer Belanglosigkeit der Schnelligkeit liegt, werden für die Halbfabrikate, Fertigfabrikate und Passagiere neben die Forderung nach Billigkeit die Forderungen nach Schnelligkeit, Gefährlosigkeit und Bequemlichkeit der Reise treten. Die Hauptforderung für den Verkehr zwischen den Rayons in der Zukunft müsse die Beschleunigung des Verkehrs werden, deren Bedeutung wachsen werde in um so größeren Maße, als die sozialistische Verkürzung des Arbeitstages vorwärtsschreiten wird und im Zusammenhang hiermit die Forderung möglicher Beschleunigung des Produktionsprozesses. Gerade aus diesen Gründen sei auch eine bedeutende Entwicklung von

Luftlinien für den Post- und Passagierverkehr zwischen den Rayons nötig.

Die gewichtverlierenden Güter würden zu einem großen Teil von den Eisenbahnen ab und zu den Wasserstraßen zwischen den Rayons wandern (Binnenschifffahrt und Kabotage). Die Wasserwege müßten als Arterien der Saisonfrachten von gewichtverlierenden Gütern im Verkehr innerhalb der Rayons und im Umschlag zwischen den Rayons, die an den Wasserwegen liegen, ausgenutzt werden. Sie durchschneiden die wichtigsten Holz- und Getreiderayons mit deren eigenartigen, von der Saison abhängigen Produktionsschwankungen, die sich wiederum häufig genug mit den saisonmäßig eintretenden Unterbrechungen des Wassertransportes kreuzen. Als Verkehrsadern zwischen den Fundstätten von Bodenschätzen, wie Naphtha, Kohle, Schiefer, Kali kommen sie auch für den Binnenverkehr der Rayons in Frage. Gigantisch soll auch die Entwicklung des Passagierverkehrs auf den Wasserwegen werden: der Geschäftsverkehr auf Gleitbooten im Sommer, auf Motorschlitten im Winter, der gewöhnliche Verkehr, ebenso die Beförderung von Touristen und Bäderbesuchern auf Dampfern und Motorbooten.

Soweit Bessonow¹. Er meint, dieser Plan werde innerhalb von zehn Jahren zur Ausführung gebracht werden können. Wir wollen dies Programm im Auge behalten, aber uns zunächst vergegenwärtigen, was bisher praktisch geleistet worden ist.

2. Rückzug auf das Mögliche.

Einen richtigen Begriff von dem Wert der interessanten Ausführungen Bessonows mit ihren weitschauenden Ausblicken bekommen wir, wenn wir uns daran erinnern, daß sie geschrieben wurden für den Parteikongreß im Juni 1930, der mit einem starken Pessimismus in den Reihen der Partei zu kämpfen hatte. Es liegt ihnen vor allen Dingen die Absicht zugrunde, theoretische Ziele zu zeigen, ohne Rücksicht darauf, ob Eurasien auch reif für ihre Durchbildung ist. Der propagandistische Charakter der Ausführungen Bessonows wird erst recht klar, wenn wir ihnen die nüchternen Anweisungen gegenüberstellen, die am 26. Dezember 1929 der Verkehrsrat der Sowjetunion im Anschluß an Berichte des damaligen Verkehrskommissars Rutsutak und seines Gehilfen Sulimow veröffentlicht hat. Hier ist von Rekonstruktion nicht mehr recht die Rede. Es wird vielmehr beschlossen, vor allen Dingen die schlummernden stillen Reserven zu mobilisieren, über die die Verkehrsmittel von der Zarenzeit her noch verfügen² und im übrigen an das Vorhandene anzuknüpfen. Es wird also dem gegenwärtigen Bedürfnis Rechnung getragen.

¹ Artikelreihe in *Ekonom. shishnj* 1930, Nr 75, 76, 79, 81. —

² *Iswjestija* Nr 5, v. 5. I. 1930, „Die Aufgaben des Transports“, von W. Swerdlow.

Für uns als nüchterne Beobachter der Verkehrsentwicklung war es nicht immer ganz leicht, in jeder Phase festzustellen, was eigentlich von der Sowjetregierung angestrebt wurde, was sich davon in der Praxis durchsetzte und was gegen die Absichten der Regierung von den nachgeordneten Organen durchgeführt ward. Mit dem großen Schädlingsprozeß gegen v. Meck und Genossen im Jahre 1929 und seit der im Frühjahr 1930 beendeten Säuberung des Verkehrskommissariats von „Schädlingen“ treten die einzelnen Strömungen klarer zutage und erleichtern es, sich in dem Durcheinander der letzten Jahre zurechtzufinden. So erscheint der Ernst, mit dem man schwere Lokomotiven und schwere Züge einzuführen vorgab, in sonderbarem Lichte, wenn wir hören, daß ein Ingenieur und Brückenspezialist N. L. Streletzki aus dem Amt als „Schädling“ gejagt wurde, „weil er für mehr als 200 Brücken eine Beschränkung der Fahrtgeschwindigkeit über sie festsetzte sowie die Verwendung leichterer Lokomotiven beim Befahren gewisser Brücken vorschrieb, wodurch der Transport viele Millionen Schaden erlitt“. Einem anderen leitenden Spezialisten, E. W. Blisnjak, wird vorgeworfen, daß er bei Neubauten nicht auf die Einführung leichterer Brückentypen hingewirkt habe¹. So ergibt sich scheinbar, daß man trotz der beschlossenen Einführung schwererer Lokomotiven (s. o. bei Grinko S. 38) darauf ausging, die Brücken leichter zu bauen? Durchaus nicht: Wir hören von Bessonow, daß der Plan, schwere Maschinen einzuführen als ein Sabotageakt aufzufassen sei²! War doch im Herbst 1929 beschlossen worden, „in den nächsten 2—3 Jahren alle inneren Kräfte des Transports zu mobilisieren³, d. h. aus dem Unterbau, dem rollenden Material, den Stations- usw. Anlagen herauszuholen, was irgend möglich, die Sicherheitskoeffizienten herabzusetzen, nur um den gesteigerten Bedürfnissen der Wirtschaft gerecht werden zu können. Die neue Parole heißt nunmehr nicht „Rekonstruktion“, sondern Anpassung an das Vorhandene, um erst der Wirtschaft sachlich dienen zu können, d. h. der Valutaeinsparung und Valutabeschaffung, der Verminderung der Einfuhr aus dem Auslande und der Steigerung jeglicher Ausfuhr.

Es genügt der Hinweis auf den Kulturzustand des Volkes, um es verständlich zu machen, wenn wir sagen, daß Rekonstruktion in diesem Augenblick nichts anderes bedeutet als die Ignorierung und Unterschätzung der elementaren Aufgaben, die an eine Regierung ebenso wie an die Leiter der Volks- und Staatswirtschaft täglich vom Leben gestellt werden.

¹ Ekonom. shisnj Nr. 15, vom 20. März 1930, „Wofür wurden sie hinausgeworfen?“

² Prawda Nr 154, vom 6. Juni 1930.

³ Ausführungen Rudsutaks im VIII. Plenum des Verkehrsrats am 26. Dez. 1926, Protokolle Moskau 1930, S. 14.

In der Tat hat man übersehen, daß, ehe an die Durchsetzung der sozialistischen Prinzipien gedacht werden konnte, das Vorhandene mit den Tagesanforderungen in Einklang gebracht werden mußte. Menschen wollen reisen, Güter müssen vom Erzeuger zum Verbraucher gebracht, Lokomotiven, Schiffe, Waggons ausgebessert und erneuert werden. Und zu diesem allen gehören Fabriken, Werften, Ingenieure, Lokomotivführer, Holz, Eisen, Kohle, Naphtha und — Betriebskapital und willige Menschen zur Arbeit.

Hierdurch wurde man auf den Weg gedrängt, den wir merkantilistisch nannten, da mit der Industrialisierung und mit der Vernichtung der individuellen Gütererzeuger eine Forderung sich zur beherrschenden entwickelte: die Forderung, Edelvaluta beschaffen zu müssen. Unter dieser Forderung litt und leidet nicht nur der gesamte Wirtschaftsaufbau, sondern auch die Durchführung des Rekonstruktionsprogramms für die Verkehrsmittel. Alle Unternehmungen des Staates stehen unter der Frage, ob Valuta gebraucht wird, ob solche erspart oder gar gewonnen werden kann. Die sehr kostspielige Karische Expedition wird von Jahr zu Jahr weiter entwickelt, weil sie gegen die Rohstoffe Sibiriens und der Mongolei deutsche Reichsmark und englische Pfund in die Kassen der Staatsbank leitet, die Turkestanosibirische Eisenbahn wurde in beschleunigtem Tempo gebaut, weil man hoffte, durch sie 80—90 Millionen Rubel Valuta beim Baumwolleinkauf auf dem Weltmarkt einsparen zu können, — das Kraftwerk am Dnjepr entsteht, um zwei Millionen Hektar Steppe bewässern zu können, von ihnen statt 5 Zentner 120—150 Zentner Weizen ernten und einen Überschuß von 20 Millionen Zentner zum Export bringen zu können.

Der Valutagesichtspunkt hat alle gesundreformerischen Ansätze in der Rayonnierung erstickt und das Verkehrswesen in den Winkel gerückt. Nicht wurde folgerichtig das Landstraßenproblem angefaßt, obwohl gigantische Automobilwerke in Angriff genommen sind, nicht wurde die Tonnage der Binnenschifffahrt ergänzt oder wenigstens die vorhandene restlos in Dienst gestellt; wohl aber wurden die Eisenbahnpläne in der skizzierten Weise entwickelt, obgleich weder Schwellen noch Schienen in genügender Menge zur Verfügung stehen und noch bis zum Sommer 1930 keine Einigung darüber besteht, welchen Lokomotivtypen der Vorzug gegeben werden soll. Keiner der großen Pläne wegen des rollenden Materials, die Grinko erläutert (s. S. 38) ist in Angriff genommen worden und statt ihrer tauchen neue auf und verwirren die — politische Erörterung¹. Die Praxis der letzten acht Jahre hat dargetan, daß die beliebte Reihenfolge beim Vorgehen zur Rekonstruktion falsch war, und nun wird der Kurs herumgeworfen und man wendet Landstraßen und

¹ Polemik Bessonow c/a Twerskoj in der Prawda 1930.

Binnenschifffahrt alle Energie zu, da die Ernte 1930 unbedingt in beschleunigtem Tempo in die Städte und Industriezentren geschafft werden soll.

Für eine Regierung, die die Weltrevolution auf ihre Fahnen geschrieben hat, bedeutet das Einlenken auf den Weg sachlicher Arbeit ein gewagtes Unternehmen. Sachliches Arbeiten führt fort von Utopien und hin zu Kompromissen. Will die Sowjetregierung das Vorhandene nicht mehr vernichten, sondern nützen, so beginnt sie einen Teil des Erbes aus der Vergangenheit zu achten und zu konservieren und muß sich natürlich auch mehr als bisher mit der Vergangenheit sachlich auseinandersetzen und sich und den Massen Rechenschaft geben über das Erbe aus der Vergangenheit. Die eurasischen Verkehrsprobleme sind seit dem Dezember 1929 aus der Sphäre der Utopien in die nüchterner Wirklichkeit versetzt und müssen entsprechend ernst behandelt werden. Für uns erwächst daraus die Aufgabe, uns das Erbe der Vergangenheit etwas näher anzusehen, ehe wir in der Gegenwartsschilderung fortfahren.

Zweiter Teil.

Historische Vorbedingungen.

V. Die Aufgaben aus geographischen und historisch-politischen Grundlagen.

1. Die ältesten Handelsstraßen.

Je abgeschlossener ein Gebiet gegen die Umwelt ist, um so wichtiger sind für seine Verkehrserschließung die politischen Vorgänge, die sich in seinem Innern im Zusammenhang mit dem Erwerbssinn seiner Bevölkerung abspielen. Hierdurch bekommt die Binnenwanderung einen ganz hervorragenden Anteil an der Ausgestaltung der Verkehrssysteme und im Zusammenhang mit dem Volkscharakter muß ihr eine Bedeutung beigemessen werden, die aus grauer Vorzeit auf die Gegenwart wirkt. Alles zusammen führt in die politische Geschichte des Gebiets und der Staaten auf ihm. Alles, was sich in den Teilgebieten des eurasischen Binnenlandes, also in der Sarmatischen Ebene, in Zentralasien und in Nordasien (Sibirien) vor ihrer Zusammenfassung zugetragen hat, wird wichtig. Aus den historischen Vorgängen werden manche Eigentümlichkeiten bei den Verkehrsverhältnissen in der Sowjetunion erst verständlich. Dabei springt vor allem ins Auge, daß jene Völker, die das Gebiet während der letzten zwei Jahrtausende durchwandert und besiedelt haben, tatsächlich immer nur befähigt waren, einen verhältnismäßig geringen

Teil des Gebietes zu beherrschen und zu kultivieren, während sie die übrigen Teile zuerst nur als Gegenstände räuberischer Überfälle, später als koloniale Ausbeutungsobjekte oder als Schutzstreifen zu ihrer eigenen Sicherheit gegen die Nachbarn behandeln konnten. Das gilt bis in den letzten Abschnitt der zarischen Epoche hinein auch für die Großrussen, wenn sie auch unter der Anleitung germanischer Führer¹, mit Hilfe der wanderlustigen Kosaken und Ukrainer und schließlich gestützt auf den internationalen Kapitalmarkt am weitesten in der Beherrschung Eurasiens vorgeedrungen sind. Die Geschichte dieser Entwicklung ist die Vorgeschichte und die Ausgangsbühne für die Durchdringung Asiens, wie sie die Bolschewisten betreiben.

Herr über sämtliche Verkehrswege der sarmatischen Ebene, also des sogenannten europäischen Rußland wird der Moskauer Staat erst im Laufe des 18. und im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts, das ist nach dem Zusammenbruch des Königreichs Polen und nach Vertreibung der Türken von der nördlichen und östlichen Schwarzmeerküste, allerdings ohne die Mündungen der Weichsel und des Njemen. In den asiatischen Besitzungen Rußlands vermochte selbst das 19. Jahrhundert eine entsprechende Abrundung noch nicht heraufzuführen: im Fernen Osten blieb das Amursystem, die Selenga und der obere Jenissej, in Zentralasien blieben die Oberläufe des Irtisch, des Ili, des Amu-darja (Pjandsh) und des Murgab der Begehrlichkeit Moskaus auch bis 1914 versagt.

Die tiefsten Gründe für die Unerschlossenheit Eurasiens liegen, abgesehen von seiner Lage zum Eismeer und vom Verlauf der südlichen Randgebirge einschließlich des Kaukasus, einmal in den klimatischen Verschiedenheiten der nördlichen Wald- und der südlichen Steppenzonen, alsdann in der Richtung des Verlaufes der Ströme zu den ältesten Güterverbrauchsgebieten Ostasiens und der Levante. Für diese beiden Gebiete, deren Kaufleute lange vor unserer Zeitrechnung zueinanderstrebten, bedeuteten die in unendliche Waldungen eingebetteten sibirischen Ströme ebenso wie die sarmatischen und die zentralasiatischen eher Hindernisse als Verbindungen. Die frühesten Handelswege, das sind die kürzesten Linien zwischen den ältesten Weltzentren des Massengüterverbrauches, führten durch die südlichste, die späteren durch die nordwestlichste Peripherie des heute Eurasien genannten Gebietes. Entsprechend haben sich Binnenwanderungen entwickelt, zunächst ohne Verbindung miteinander in Zentralasien und in Nordwestrußland, alsdann an der Linie Kama—Mittlere Wolga—Oka, wobei es ununtersucht bleibe,

¹ Auf die Kontroverse, die in der Wissenschaft über den größeren oder geringeren Anteil der Germanen an der Erschließung der sarmatischen Ebene entstanden ist, braucht hier nicht eingegangen zu werden. S. darüber Iwan Sabjelin „Istorija russkoj shisni“ (Geschichte des russischen Lebens). Moskau 1876. 2 Bde.

ob diese Wanderung in Mittelrußland ostwestlich oder westöstlich ging, oder ob sie durch Druck von Norden oder Süden nach beiden Himmelsrichtungen sich bewegte. Erst im 14. und 15. Jahrhundert konnten die beiden erstgenannten unter schwerem Blutvergießen durcheinanderwogen, nachdem die zwischen ihnen sich entwickelnde Staatlichkeit der Bulgaren vernichtet worden war. Diese Gruppen sind: die mongolisch-tatarische im Süden bzw. Südosten und die slawisch-finnisch-normannische im Norden bzw. Nordwesten.

Das heutige geographische Russisch-Turkestan war schon vor unserer Zeitrechnung von einer Karawanenstraße durchzogen (s. Titelbild), die die Mongolei, Tibet und Westchina mit Persien und Vorderasien und mit den Zugängen zum Mittelländischen Meer verband. Diese Straße ist jetzt durch die Turkestan-Sibirische Eisenbahn und die früher gebaute Transkaspische Eisenbahn technisch entwickelt und unter starker Verschiebung nach Norden zu neuem Leben berufen. Die Erschließung des Wolchow—Dnjepr-Weges durch die Waräger mehr als tausend Jahre später diente deren Streben, an die Levante, nach Griechenland zu gelangen, da der gefahrvolle Seeweg um die Westküsten Europas abschreckte. Auch dieser Weg sieht seiner Auferstehung durch die Technik entgegen, nachdem durch die Kraftwerke am Wolchow und bei Kriwojrog die hinderlichen Stromschnellen beseitigt und einige Kanalglieder in das Düna-, Wolchow- und Dnjeprsystem geschoben sein werden. Das Land aber zwischen diesen beiden Handelswegen zum Mittelmeer bleibt lange Zeit lediglich Hindernis, kann nicht Brücke oder sonstige Verbindung sein aus den oben genannten Gründen¹. Die Asiaten trafen sich mit den Slawen zum erstenmal südlich der Pripetsümpfe vor den Karpathen und erst Jahrhunderte später an der mittleren Wolga. Über einen ostwestlichen Verkehr durch die Mitte der sarmatischen Ebene haben wir Nachrichten, die das 10. Jahrhundert betreffen, als sich an der mittleren Wolga der schon erwähnte bulgarische Staat gegründet hatte, dessen Kaufleute gleichfalls eine Verbindung zur Levante suchten und tatsächlich bis ins 13. Jahrhundert Handel auf der Wolga nach Nordwesten und zum Kaspisee, auf der Oka nach Westen und auf der Kama nach Sibirien betrieben hatten. Pelze aus Nordrußland, Edelsteine vom Ural, Fische von der Kama, Holzarbeiten aus den Wäldern von Wjatka und Gewebe der Permjaken stellten ihre Reichtümer dar. Das Vordringen der Mongolen unter Tamerlan zur Wolga bereitete diesen Anfängen einer Verkehrsentwicklung von der Wolga aus für lange Zeit ein Ende. Die Ostslawen

¹ Der andere Warägerweg, der vom Wolchow zur Wolga und über diese und den Kaspisee nach Enseli führt, scheint nur einige wenige Male benutzt und sehr bald durch Ostvölker unterbunden worden zu sein. Ein kriegerischer Angriff der Russen in Richtung auf den Kaspisee wurde (944) vom Dnjepr aus geführt.

schufen sich mitten im Wolga-Oka-Bogen in Moskau ihr Zentrum, nachdem die Tataren sich bei Kasan festgesetzt hatten. Die mittlere Wolga konnte von den Großrussen erst nach der Begründung des Moskowerstaates erobert werden (s. Skizze XIX).

Entsprechend erstreckt sich die Erschließung Eurasiens durch Verkehrswege bis zum Sieg der Russen über die Wolgatataren im 14. Jahrhundert vorwiegend auf die Randgebiete: auf Zentralasien (Westturkestan oder Transkaspien) und Nordrußland. Die Wolga, bis zum Knie von Stalingrad von dichtem Urwald umgeben, ist wegen ihrer Breite und der Stärke ihrer Strömung viel zu mächtig, um den Völkern als Verkehrsader dienen zu können.

2. Die Bedeutung der ältesten Handelswege für die Erschließung Eurasiens.

Die Richtung der Verkehrserschließung wird schon damals nicht so sehr durch die Beschaffenheit der Erdoberfläche bestimmt, nicht durch den Verlauf der Flüsse, als in erster Linie durch die Lage der Produktions- und Verbraucherstätten zueinander, die den Erwerbssinn der Menschen in ihren Bann ziehen. Die Erschließung Turkestans hängt im übrigen weniger mit Verkehrs- als mit Bewässerungsfragen zusammen. Die Ströme verlaufen quer zur Richtung des Handelsverkehrs. Syr-darja und Amudarja und daneben Tschu, Serawschan und Murgab haben seit jeher in erster Linie eine Bedeutung als Lieferanten von Feuchtigkeit für die Bestellung der Reis- und später Baumwollfelder, nicht als Hauptverkehrsstraßen (s. Skizze I). Die einseitige Ausnutzung des Wassers, das von den asiatischen Randgebirgen herunterstürzt, macht die Flußbetten sogar zu Verkehrshindernissen, die man lieber in der Zeit der Dürre, wenn sie vom Wasser befreit sind, benutzt, wie es schon Alexander von Mazedonien getan hat, als bei normalem Wasserstande. Das Wüstenschiff, das Dromedar und die hochrädige Arbe (s. Abb. 62) sind die hauptsächlichsten Verkehrsmittel, nicht die sich auf dem Wasser schaukelnde Barke¹. Der Amu-darja wirkte deshalb durch Jahrhunderte geradezu als eine Kulturscheide zwischen Iraniern und Mongolen. Die weitgehende Versumpfung der Stromgebiete jener Gegenden im Zusammenhang mit der primitiv betriebenen Bewässerung (s. Abb. 9) steht der Verkehrsentwicklung auf ihnen auch noch in unserem Zeitalter entgegen². Die Ausbreitung der Mongolen- und Tatarenherrschaft

¹ Näheres bei W. Barthold: „K istorii oroschenija Turkestana“ (Zur Geschichte der Bewässerung Turkestans). St. Petersburg 1914 (russisch).

² Einzelangaben griechischer und arabischer Geographen melden, daß der Amn-darja in früheren Zeiten in das Kaspimeer geflossen sei, während der Aralsee nicht bestanden habe. (W. W. Zinserling: „Oroschenije na Amu-darje“ (Die Bewässerung durch den Amu-darja). Herausgeg. von der Verwaltung der Wasserwirtschaft in Zentralasien, Moskau 1927 (russisch) S. 13.

über den europäischen Teil Eurasiens vollzieht sich nicht an den Strömen entlang; sie gleicht vielmehr einer Überschwemmung, ja einer Springflut, die nach allen auf unsere Zeit gelangten Nachrichten nicht auf natürlichen oder planvoll gebauten Straßen, sondern uferlos durch Wüsten und Steppen, weniger auf den Flüssen und Strömen als über sie hinwegbraust. Infolgedessen haben die asiatischen Eindringlinge auf die Verkehrserschließung Süd- und Mittelrußlands eher zerstörend, als entwickelnd gewirkt.

Waren die verschiedenen asiatischen Eroberer Eurasiens in ihrem Vordringen durch die Ungunst der klimatischen Verhältnisse mehr als durch menschliche Widerstände behindert, so lagen die Verhältnisse für die Ostslawen, als sie sich aus der Gegend nordöstlich der Karpathen in Bewegung setzten, geradezu umgekehrt: ihrer Ausbreitung gegen das Baltikum setzten sich im Westen und Nordwesten die heidnischen Preußen, Litauer und Polen entgegen, auf die wiederum die deutschen Stämme drückten, während im Süden, Südosten und Osten die Macht der Türken und Tataren bis ins 14. Jahrhundert die Ostbewegung hinderte. Wir beobachten, wie infolge dieses doppelseitigen Widerstandes die Ostslawen sich zunächst auf einen verhältnismäßig schmalen Gebietsstreifen in nordöstlicher Richtung zwischen den mächtigen Nachbarn durchschieben. Das beste Ackergebiet, den Schwarzerdestreifen, der sie nach Osten und in die Steppe geführt hätte, besiedeln sie dabei nicht zuerst¹: sie lassen ihn durch Jahrhunderte liegen und dringen statt dessen in die nordwestrussische Waldzone in nordöstlicher Richtung vor, wo sie allerdings genügend Weide für ihr Vieh, ferner Fische, Pelztiere und Wildbret, Hanf, Nüsse, Material zum Hausbau finden, während die Steppe bei entsprechender Bearbeitung und genügendem Regen zwar Nahrung in Hülle und Fülle, aber keinen Schutz gegen die Unbilden des Klimas (Sand- und Schneestürme) liefert. Im Wald begegnen die Ostslawen im 8. und 9. Jahrhundert den vom Norden kommenden Warägern, auch Normannen und Norweger genannt, die die bereits erwähnte Handelsstraße nach Griechenland suchen. Von ihnen übernehmen sie die Führer und die Grundsätze der staatlichen Organisation. Die Slawen sind dank ihrem gewaltigen Geburtenüberschuß den Germanen bald blutmäßig überlegen; der politische Schwerpunkt wird von Kijew fort nach Norden verlegt. Nowgorod entsteht als Wiege der Besiedlung ganz Nordrußlands bis zum Ural und wird zugleich Ausgangspunkt der Wanderung nach Osten und der sich hieraus entwickelnden Flankenbewegungen zuerst gegen die Bulgaren, Tataren und Mongolen an der Kama, später gegen die Kirgisen östlich des Ural von

¹ Neuere archäologische Funde in der Krim und südlichen Ukraina deuten allerdings auf das Vorhandensein slavischer Siedlungen daselbst vor dem 9. Jahrhundert.

Norden her, längs der Kostromka, Wetluga, Wjatka und der Kama und die sibirischen Ströme hinauf, um im 14. Jahrhundert diese Aufgaben an Moskau abzutreten, wodurch das slawische Machtzentrum um rund 500 km nach Südosten verschoben wird. Im Gegensatz zu den asiatischen Völkern bedienen sich die Ostslawen und Waräger der Flüsse für ihr Vordringen. Dabei ist bemerkenswert, daß sie in jener Vormoskauer Zeit nicht stromab, sondern stromauf siedeln: die Slawen von Kijew gehen den Dnjepr und die Desna aufwärts. Erst nach Erreichung des Waldaigebietes und der Wolgaquellen lassen die Slawen sich von der Strömung tragen, der Ural wird wieder auf der Kama und Tschussowaja stromauf erreicht.

Auch der Warägerweg führte zur Hälfte stromauf über die Newa, den Ladogasee, den Wolchow zum Ilimensee, die Flüsse Lowat und Serjet; von dort wurden die Boote von der Mannschaft 30 km über Land getragen bis zum Fließchen Shelna, alsdann ging es die Toropa abwärts, die Düna und Konoplja aufwärts, 30 km Landtransport zum Dnjepr und den Dnjepr hinunter bis zu den Stromschnellen von Kriwojrog. Hier mußten die Boote 80 km getragen oder, auf Räder gesetzt, gefahren werden.

Die Gewinnung der Wolga bedeutet den Anfang der Erschließung der sumpfigen Waldgebiete Nordwestrußlands. Aus ihnen sickern jene tausend Rinnsale und Bäche geheimnisvoll in kaum merklicher Bewegung, um sich nach wenigen Kilometern zu den zahlreichen Quellflüssen der Düna, der Narowa, des Wolchow, der Wolga, des Dnjepr und ihrer zahlreichen Neben- und Zuflüsse zu vereinigen, die nach allen Richtungen der Windrose in gemächlicher Breite entfernten Meeren zuströmen: die Wolga über Ost nach dem Süden, der Dnjepr über West nach Südwest, die Düna über Südwest nach Westnordwest, die Narowa nach Nord, der Wolchow nach Norden, die nördliche Dwina, aus der Suchona gespeist, nach Ostnordost. Auf den gekennzeichneten Wegen gelangen Waräger und Ostslawen an die obere Wolga und damit an das spätere Kräftezentrum des sarmatischen Wirtschaftsraumes, das den gewaltigen Staat der Romanow und Holstein-Gottorper trug und die Zitadelle der Bolschewistenherrschaft bildet. Dort vermischen sich die Slawen mit den Finnen und Bulgaren zu dem fleißigen und geschickten Bauern- und Handelsvolk der Großrussen . . .

Das Quellgebiet der großen russischen Ströme zieht sich etwa 1800 km lang und 300—400 km breit durch waldbedecktes Moorland hin. Mit seinen zahlreichen Seen, die alljährlich aus einer meterdicken Schneedecke neu aufgefüllt werden, ist es das gewaltigste Wasserreservoir der Erde. In diesem Gebiet fließen auf fast gleichem Niveau die Flüsse und Fließchen nebeneinander in gleicher und entgegengesetzter Richtung, häufig durch sog. Bifurkationen miteinander verbunden.

Sommer und Winter die besten Verkehrsmittel einer anspruchslosen Bevölkerung von Waldbauern und Viehzüchtern, waren sie durch Jahrhunderte Hauptträger des Handels. Sie sind auch zur Zeit trotz der Eisenbahnen Sommer und Winter die wichtigsten, vielfach die einzigen lokalen Verbindungswege zwischen den arg hinter der Entwicklung des russischen Staates zurückgebliebenen Dörfern. Die zumeist unbefestigten Landwege verbinden häufig nur Fluß mit Fluß, über den selten eine Brücke, häufiger schon ein Prahm führt.

In diesem Gebiet von Wald und Sumpf entstanden die alten Fürstentümer Polotzk im Westen, das mächtige Nowgorod, Twer, Uglitsch, Jaroslawl, Rostow und südlich davon Wladimir und andere. Im Wolgabogen südlich von Twer und Jaroslawl, von der vielfach gewundenen Oka im Südwesten und Süden begrenzt, durchzogen vom Moskwafluß und von der Kljasma, an die westlichen Fürstentümer angeschlossen mittels der Systeme der Düna und des Dnjepr und durch sie von Polen getrennt, bildet sich der Kern des großen Rußland im 13. Jahrhundert: Moskwa. Die geheimnisvollen Triebkräfte, die die nordrussischen Wasserwege entbinden, sind für die innere Wanderung so stark, daß die von Südwest her an das Weiße Meer gelangenden Jäger und Händler weiter vorstoßen über Archangelsk hinaus zur Mesen- und Petschoramündung und, von den Pelztieren und den Seefischen, vom Walfang und Robbenschlag angelockt, weiter zur Ob- und Jenissejmündung und darüber hinaus bis zur Beringstraße. Daher die eigentümliche Erscheinung bei der Eroberung Sibiriens, daß die entfernten Küsten des Eismeres längst von Russen besetzt sind, während näherliegendes Binnenland weiter im Süden in ungestörtem Besitz von Tataren und Kirgisen bleibt. Dort im Wald und Sumpf wachsen die Kräfte zum Widerstand gegen Tataren und Polen heran, nicht im Süden, nicht in den reichen Gebieten der Schwarzen Erde östlich Kijew. Dort im Wolgabogen mit der Oka, Kljasma und Moskwa als Verkehrsbasis entwickelt sich auch ein nimmersatter Verbraucher der erdenklichsten Rohstoffe. Pelze, Holz, Steine, Pflanzenfasern, Leder, Metalle, Farben werden durch die kunstbegabte Bevölkerung in hunderttausenden Bauernhütten verarbeitet und in den Unterräumen und Wandelgängen der Kirchen an hundert Plätzen längs der Flüsse verhandelt. Es entstehen über den Handel mit dem Hausfluß, die Handelsorganisationen mit ihren Verlagssystemen in der Hausindustrie, die Leinenwebereien und Wollspinnereien der Großgrundbesitzer bzw. deren Leibeigener. Moskau, der Zentrale Wirtschaftsrayon entsteht und kann bis in unsere Zeit nach den entlegensten Rohstoffen greifen, weil die zarische Politik es verstanden hat, billige menschliche Arbeitskräfte zu erhalten, mit deren Hilfe jede Entfernung gegenstandslos wird, erst recht, da Wasserstraßen aus allen Richtungen auf tausende Kilometer zur Verfügung stehen. Die fruchtbaren

Steppen des Südens fallen erst in einer späteren Epoche an Rußland, um dann nach dem Zuzug des deutschen landwirtschaftlichen Elements und des ausländischen Industriekapitals ihrerseits die Wiege des Reiches im Norden in den Schatten zu stellen.

Durch den Charakter jener sagenreichen Quellgebiete wird der Charakter der Ausbreitung der Großrussen bestimmt. Auch ihre Bewegungen vollziehen sich in tausend dünnen Einzelwanderungen, nicht in gewaltigen Haufen, wie bei den Mongolen und Tataren. Der individualistische Land- oder Schätzesucher aus Großrussen ist es, der die Herrschaft der Zaren im Fernen Osten, in der Mongolei, in Zentralasien vorbereitet hat.

3. Die Oberflächengestaltung Eurasiens.

Nun sind weder das europäische noch das asiatische Rußland wirkliche Ebenen, erst recht keine Tiefebene. Auch die Konstruktion einer Hochebene mit den Rippen des uralisch-baltischen und uralisch-karpathischen Höhenrückens, die wir seit unseren Schultagen im Gedächtnis haben, scheint mir recht unzulänglich. Das Charakteristische am Relief des europäischen Rußland veranschaulicht sie uns jedenfalls nicht vollständig. Das, was wirklich ist, bringen wir in der Sarmatischen Ebene zur Darstellung, wenn wir sie ein System von drei westöstlich ansteigenden und hintereinander liegenden schiefen Ebenen nennen, durch das mehrere Verkehrsmulden abgeteilt werden. In Westsibirien handelt es sich neben der Tiefebene (Tundra) im Norden um von Nord nach Süd übereinander liegende Terrassen. In Ostsibirien (Transbaikalien) sind es die tief in das Gebirgsrelief und die Hochplateaus eingeschnittenen Wasseradern, die dem Land den Charakter geben. Das zentralasiatische Relief zeigt die ausgesprochene zum Teil unter dem Spiegel der Ostsee liegende Tiefebene mit Ausläufern in die Randgebirge im Süden: die Täler von Fergana, des Murgab und Serawschan.

Von einschneidender Bedeutung für die Verkehrsentwicklung des europäischen Rußland scheint die Tatsache, daß die fortlaufend zusammenhängenden Erhebungen von einiger Bedeutung, die als schiefe Ebenen charakterisiert wurden, ebenso wie das Uralgebirge den Meridianen folgen. Der Unterschied zwischen dem Ural und jenen schiefen Ebenen besteht nur darin, daß der Ural nach beiden Seiten sanft absteigt, während die schiefen Ebenen an ihren Osträndern steil abfallen. Das gilt auch besonders für die Wasserscheide zwischen Dnjepr einerseits und Oka und Don andererseits, die sich in einem Gebiet von 1200×300 km über 200 m über den Wasserspiegel der Ostsee erhebt, das sogenannte Mittelrussische Hochplateau. Alsdann folgt östlich, im Norden durch die Tambower Senke vom Mittelrussischen Plateau getrennt, das sogenannte Bergufer der Wolga, das fast 1000 km lang zwischen 100 und 200 km breit ist und die Wolga vom Don und von den rechten Zuflüssen

III. Aus der Zarenzeit.

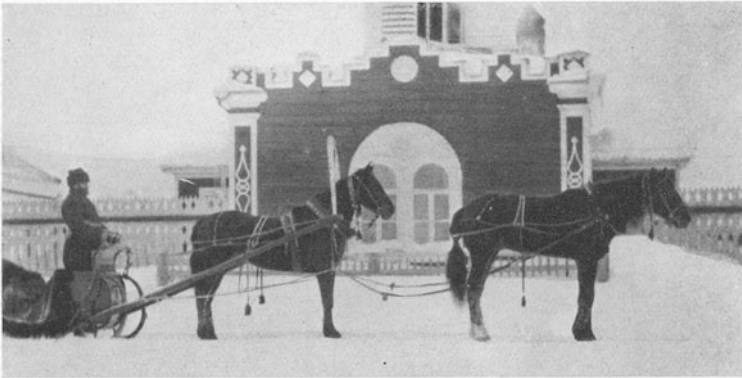


Abb. 10. Des Autors Gefährt im Gouv. Wladimir, Winter 1901/02.



Abb. 11. So reiste ein zarischer Gouverneur (v. Binding) 1913 zu Besichtigungen — im Gespräch mit dem Berliner Nationalökonomem Geh. Reg.-Rat Dr. Sering, — am Rande links: Herr v. Altrock.



Abb. 12. So standen noch bis 1926 die „lichatschi“ in Gr. Nowgorod auf dem Markt. Cleinow, Roter Imperialismus.

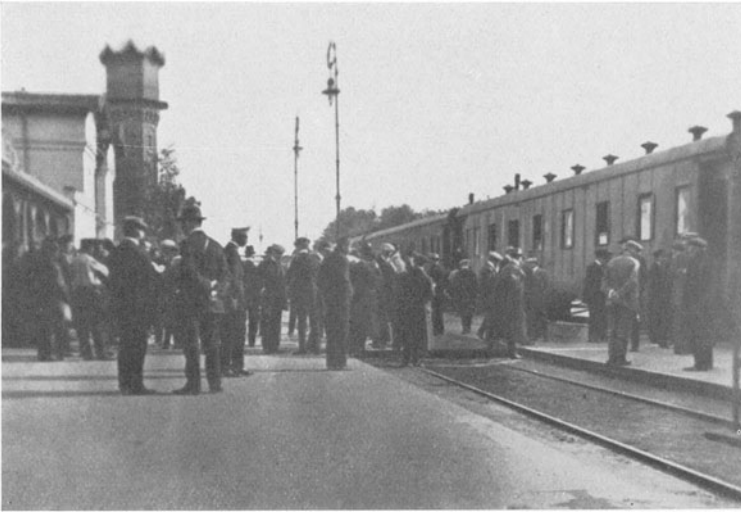


Abb. 13. Station Rshew 1913.



Abb. 14. Russischer Bahnbau in Turkestan.



Abb. 15. Die Sophien-Kathedrale zu Groß-Nowgorod am Wolchow-Fluß (1926).



die zweite Wiege Rußlands (1926).



Abb. 17. Jekaterinburg 1912, — jetzt Swerdlowsk, die Hauptstadt des Uralgebiets. Aufgenommen von dem Platz aus, auf dem sich früher die Verwaltung der Urquardgesellschaften sowie das Haus befindet, in dem die Zarenfamilie hingemordet wurde, — beides rechter Hand nicht sichtbar.

Der Mittellauf der Wolga.

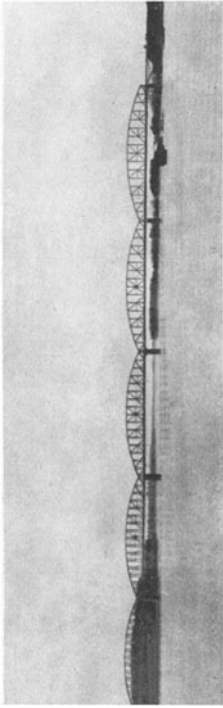


Abb. 19. Eisenbahnbrücke bei Jaroslawl (1924).

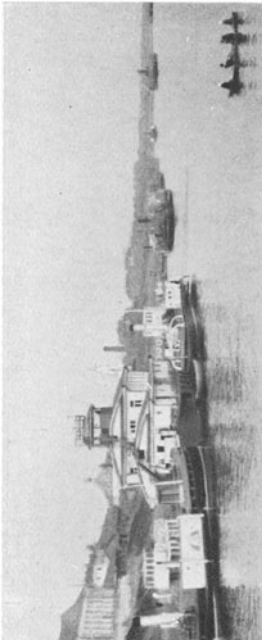


Abb. 18. Rybinsk (1928).

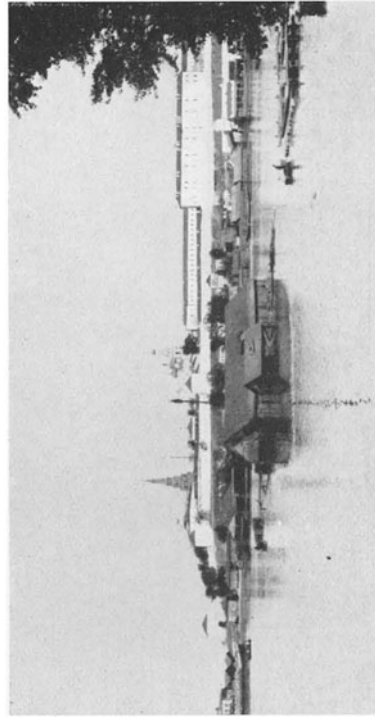


Abb. 21. Kasan beim Frühjahrswasser 1926.



Abb. 20. Nishnij-Novgorod am Zusammenfluß von Wolga und Oka (1925).

ihres großen Nebenflusses, von der Oka, trennt. Semjonow Tjan-Schanski nennt es das Mordwinisch-Tschuwaschische Plateau¹.

Die Wolgasenke, die ihrerseits durch die Shigulinberge von Westen her und durch einen Uralausläufer von Osten in zwei voneinander nach Klima, Pflanzen- und Tierwelt grundverschiedene Becken geteilt ist, wird im Osten durch den sich im Süden fächerartig nach Ost und West ausbreitenden Ural von der westsibirischen Tiefebene geschieden. Diese beherbergt die beiden Stromgebiete des Ob und Jenissej, die ein geschlossenes System verkörpern, da es zwischen diesen Strömen, abgesehen von ihren Oberläufen, keine sie trennenden Gebirge oder auch nur Erhebungen gibt. Darum können die beiden Stromsysteme auch gemeinsam Träger eines einheitlichen Wasserstraßennetzes in Westsibirien zwischen dem Ural und den den Jenissej vom Lenasystem trennenden Bergen sein. Den Parallelkreisen entlang, wenn auch nicht in völliger Übereinstimmung, geht nur die Wasserscheide zwischen nördlicher Dwina, Petschora und Wolga-Kama im Norden sowie jene, die das Balchatsch-Aralbecken vom Irtisch-Ob-Ischim-System in Sibirien trennt.

Aus dem Verlauf des Mittelrussischen Hochplateaus und dem Mordwinisch-Tschuwaschischen Plateau ergibt sich für das europäische Rußland das Vorhandensein von zwei ausgedehnten Mulden, die sowohl an der Ostsee als auch am Schwarzen Meer ineinander übergehen und die Voraussetzung für die Verbindung beider Meere bilden. In der westlichen Mulde treffen sich die Stromsysteme der Düna, Weichsel, Dnjepr, in der anderen die der Newa mit Wolchow, der Wolga bis zum Okadelta, der Oka mit Kljasma und Moskwa. Die Wolga, in ihrem nordsüdlichen Lauf durch den Nordrand des Mordwinisch-Tschuwaschischen Plateaus und von der mächtigen Oka nach Ost abgedrängt, schafft die Verbindung zur Kaspischen Senke, indem sie den eben genannten Mordwinisch-Tschuwaschischen Höhenrücken nördlich und östlich umfließt. Durch den linken Nebenfluß der Wolga, durch das System der Kama wird zusammen mit Petschora, Nördlicher Dwina mit Suchona, Pinega, Mesen die nordöstliche Mulde Rußlands ausgefüllt, die im Osten durch den Ural scharf gegen Westsibirien abgegrenzt ist und im Westen in die Baltische Senke übergeht. Zwischen den großen Mulden der Wolga und des Dnjepr liegt die erheblich kleinere des Don und Donez, im Norden durch den flachen Uralisch-Karpathischen Höhenrücken von der Okaniederung und damit von der nördlichen Wolgamulde getrennt. Zu diesem Teil des Uralisch-Karpathischen Höhenrückens steigt von Norden aus dem Tal der Oka herauf die schon

¹ Prof. W. P. Semjonow Tjan-Schanski: Der allgemeine Charakter und die geographische Bedeutung des Wolgagebiets in der Sammlung: Das Wolgagebiet, herausgeg. v. d. Staatl. Wolga-Dampfeges. Leningrad 1925, S. 18.

erwähnte Tambower Mulde. Über sie und den Don hat Peter der Erste 1695 seinen Angriff auf Asow gegen die Türken strategisch eingeleitet.

Dies Muldensystem hat für die Stellung Rußlands in Europa eine ganz besondere Bedeutung, die seit dem Beginn des Eisenbahnbaues in Rußland bis in die jüngste Zeit vor dem Weltkrieg nicht mehr berücksichtigt worden ist. Zwei große Verkehrssysteme sind durch diese Mulden, von West nach Ost hintereinander liegend, vorgezeichnet: das Dnjepr-Düna-System und das Newa-Wolga-Kaspi-System, dies wiederum mit zwei Abspaltungen: im Nordosten von der Kama aus zur Petschora, — im Südwesten von der Oka aus zum Don. Die polnische Geschichte hätte vielleicht einen anderen Verlauf genommen, wenn die Absicht der Polen aus dem 17. Jahrhundert¹, die Verbindung zwischen Ostsee und Schwarzem Meer herzustellen, von ihnen verwirklicht worden wäre. Auch das Schicksal der baltischen Herzogtümer mit ihren stark entwickelten Handelsinteressen wäre vielleicht andere Wege gegangen, als es geschehen. Und ebenso sicher würde Rußland seine Stellung im Jahre 1914/17 an der Weichsel, seine Gesamtstellung an der Ostsee gefestigt haben, wenn es nach der Gewinnung Livlands und Kurlands und der Aufteilung Polens, statt das Nordwest- und Westgebiet wirtschaftlich zu vernachlässigen und im 19. Jahrhundert die Militär-Bahnen durch Sümpfe zu bauen, die Düna- und Dnjeprmulde benutzt hätte als Zubringer für die Weichsel-schiffahrt, — ein Gedanke, der sich aus den Vorschlägen über die Entwicklung der russischen Weichselhäfen kurz vor Ausbruch des Weltkrieges ergibt.

In den orographischen Verhältnissen des europäischen Rußland liegt ein Umstand begründet, der stark zugunsten der Wasserstraßen spricht: das verhältnismäßig geringe Gefälle der wichtigsten Ströme und damit die Möglichkeit, sie für die Fahrt zu Berg, auf die es in Rußland vor allem ankommt, auch unter technisch rückständigen Verhältnissen zu nutzen. Die Wolga z. B. entspringt auf 228 m über der Ostsee und mündet nach 3694 km Lauf im Kaspimeer 26 m unter dem Spiegel der Ostsee, hat also ein Gesamtgefälle von 254 m oder 68,7 cm für 1 km; der Dnjepr hat bei 276 m Niveauunterschied auf 2243 km ein Durchschnittsgefälle von 123 cm. Zieht man hiervon das Gefälle bei Kriwojrog ab, 31,5 m auf 10,35 km, so bleibt für die übrigen 2140 km ein Gefälle von 114,4 cm für 1 km. Der Rhein hat bei Mannheim eine Geschwindigkeit von 1,3 m in der Sekunde, die Wolga bei Nishnij 0,7 bis 0,5 m in der Sekunde, bei Hochwasser bis zu $3\frac{1}{2}$ Metersekunden.

Die westsibirischen Ströme entspringen zumeist im Hochgebirge. Doch sind sie von vornherein so tief in das Relief eingebettet, daß nur ganz kurze Oberläufe für die Schiffahrt in Fortfall kommen. Selenga

¹ Unter der Herrschaft Siegismunds des Dritten, um 1631 herum. Näheres bei Tadeusz Czacki (1765—1813) Warschau.

und Jenissej sind bis nahe an ihre Quellgebiete schiffbar, ebenso der Irtisch, nur die Quellflüsse des Ob, die Bija und der Katun lassen sich Zeit, ehe sie bereit erscheinen, Schiffslasten zu tragen. Die vom Ural kommenden Zuflüsse des Ob und Tobol haben einen ähnlichen Charakter wie die Uralzuflüsse der Kama. Eine Wasserader von besonderer Mächtigkeit stellt die Angara dar, die berufen scheint, in der Entwicklung des Baikargebietes noch eine besonders wichtige Rolle zu spielen. Von allen russischen Gewässern kann gesagt werden, daß sie mit verhältnismäßig geringen Aufwendungen an technischen Künsten, jedoch nur unter sehr großen finanziellen Opfern für eine nützliche Schifffahrt eingerichtet werden können. Nur verhältnismäßig wenige Schleusenbauten wären erforderlich, die Hauptaufgabe an allen Flüssen wäre die Befreiung ihrer Oberläufe von Steinen, ihrer Mittel- und Unterläufe von Sandbänken.

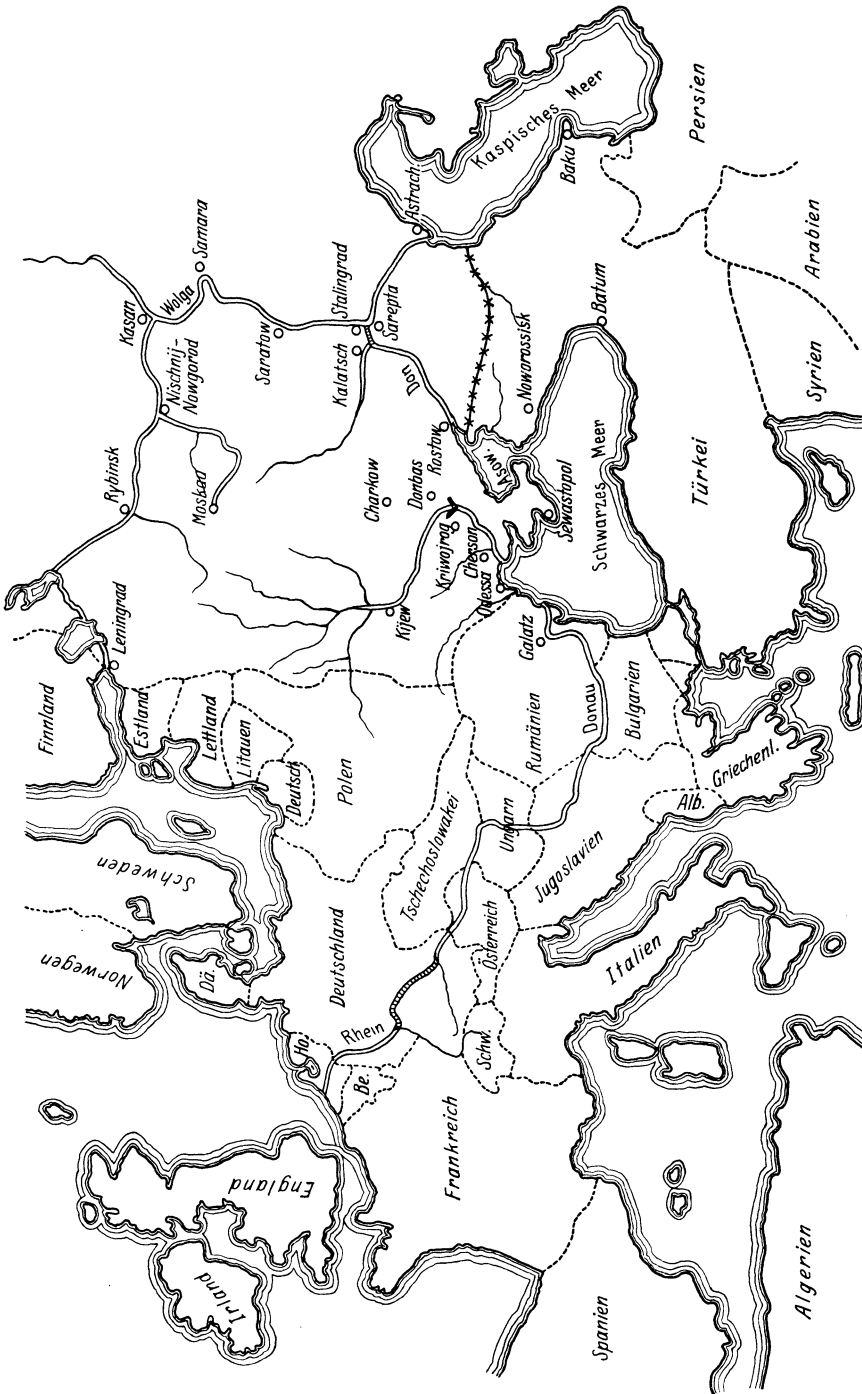
Aus allen vorgetragenen Tatsachen zusammen ergibt sich in Verbindung mit den gewaltigen Schneemassen, die alljährlich in den Quellgebieten der Flüsse niedergehen, die Möglichkeit, Wasserreservoir an-zulegen und den Wasserabfluß durch eine gewisse Anzahl von Kanalschleusen zu regulieren. Das Mittel ist bereits in Anwendung bei dem sogenannten Wolga-Beischlot und an einigen Uralflüßchen. Mit Hilfe der im Beischlot angesammelten 360 Millionen m³ Wasser wird der Wolgawasserspiegel gehoben bei Twer um 26 cm, bei Kaljasin um 15 cm, bei Rybinsk um 3—5 cm. Der Erfolg ließe sich zweifellos vergrößern, wenn ähnliche Stauanlagen an den Quellen der linken Zuflüsse der Wolga, Twertza, Unsha, Mologa, Kostromka, Wetluga, Wjatka, Kama angelegt würden und die Fahrtrinne der Wolga zwischen Rshew und Rybinsk um 50—20 cm vertieft würde. Ähnlich, wenn auch nicht ganz so günstig, liegen die Verhältnisse an den Quell- und Zuflüssen des Don und der Oka, wodurch auch die hydrographischen Voraussetzungen für die Verbindung dieser beiden Systeme gegeben sind. — Der Ausbau und die Ausnutzung der Wasserkräfte hängt naturgemäß von der Bevölkerungsdichte und deren Warenüberschüssen ab. In Eurasien finden wir gerade an den starken Wasseradern Nordrußlands und Sibiriens die geringste Bevölkerungsdichte, während sich an den schwachen Wasseradern der Waldsteppe und des Wolgabogens die größte Dichte findet. Daher dürfte die Nutzbarmachung der Angara, des Amur, der nördlichen Dwina und Petschora noch in weitem Felde liegen und die Gebiete der Wolga- und Dnjepr-Systeme mit ihren Waldreichtümern, Bodenschätzen und landwirtschaftlichen Grundlagen und starken Ansätzen für verarbeitende Industrien die Hauptträger der nächsten Zukunft bleiben (s. Sk. XIX).

VI. Die Verkehrspolitik seit Peter dem Ersten.

1. Die Verkehrsstraßenpolitik unter Peter dem Ersten.

Im Zusammenhang mit der skizzierten Entwicklung der Binnenwanderung und Besetzung der Sarmatischen Ebene durch die verschiedenen, einander ablösenden Völker ist es verständlich, wenn von einer positiven Wegebaupolitik, d. h. von einer bewußten Ausnutzung der oro- und hydrographischen Verhältnisse durch die einzelnen Völker für staatlich-wirtschaftliche und politische Zwecke und ihrer entsprechenden Entwicklung durch Kanal- und Straßenbauten in Rußland erst die Rede sein kann seit dem Augenblick, wo aus der Binnenwanderung sich Stöße über die gegebenen Grenzen hinaus entwickeln, und die Staatsmänner alle Hilfskräfte des Landes großpolitischen Zielen nutzbar zu machen streben. Dies aber geschieht mit sichtbarem Erfolg erst seit dem Auftreten Peters des Ersten, dessen Ziele zuerst am Schwarzen Meer, alsdann an der Ostsee liegen. Bis dahin hat sich tatsächlich kein Zar um die Entwicklung der Wasserstraßen gekümmert. Die Eroberung Nordasiens hatte schon unter Alexej Michailowitsch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts an die Beringstraße und das Ochotskische Meer geführt und Transbaikalien bis an den Argunfluß erfaßt. In ihrem Gefolge entstand der berühmte Sibirische Trakt, eine Reihe von Relais, kein Straßenbau. In der Zeit zwischen dem 13. und 19. Jahrhundert, in der alle Länder Westeuropas durch Straßen- und Kanalbauten erschlossen wurden, genügte es den Zaren, Wege für den Kurierdienst durch die Anlage von Relaisposten zu sichern. Straßen wurden nur in der Nähe der Hauptstädte gebaut. Den Versuch, Verbesserungen an den Wasserstraßen vorzunehmen, scheint vor Peter nur ein einziger Russe namens Iwanko Pawlowitsch, ein Kaufmann aus Nowgorod, gemacht zu haben. Peters Wasserstraßenpolitik ist völlig in Abhängigkeit von der jeweiligen politischen Lage seines Reiches. Er führte seine Kriege abwechselnd um die Schwarzmeerküste und um die Ostsee. Sein erster Plan betrifft eine Verbindung zwischen Oka und Don, nachdem er zu seinem Angriff auf die Türken 1695 bei Woronesh einen Kriegshafen und eine Flotte von mehreren Kriegsbarken mit Geschützen und über tausend Leichtern gebaut und ausgerüstet hatte¹. Nach W. P. Semjonow handelte es sich damals um drei Projekte, von denen eins in Angriff genommen, aber nicht vollendet wurde, da Peter seine Aufmerksamkeit der Ostsee zuwenden mußte und die Idee, Zentral-

¹ Über diese Flotte nachzulesen bei N. Ustrjalow: Geschichte der Regierung Peters des Ersten, 6 Bde, St. Petersburg 1858, Bd 2, S. 259ff. S. a. Tagebuch des Generals Patrick Gordon (deutsch), St. Petersburg, in Kommission bei K. F. Koehler, Leipzig, 1851, 2. Bd.



Skizze XIV. Das Wasserstraßensystem zwischen Ostsee und Schwarzem Meer.

rußland durch eine Wasserstraße mit dem Schwarzen Meer zu verbinden, überhaupt aufgab¹.

Peters zweiter Plan sucht gleichfalls aus militärischen Gründen einen Gedanken zu verwirklichen, den Kaiser Soliman hundertdreißig Jahre früher infolge technischer Schwierigkeiten nicht hat bewältigen können: die Schöpfung des Wolga-Don-Kanals vom Don aus. Peter, der für diesen Zweck im Jahr 1696 die gewaltige Macht von etwa 30 000 Mann mobilisierte, gab den Plan 1711 auf, weil er gegen die Türken bei Asow unterlag und im Norden einen Einbruch der Schweden abzuwehren hatte. Sein Vorgehen ist für uns bedeutsam, weil es zeigt, wie stark die außenpolitischen und militärstrategischen Faktoren schon auf die Anfänge der Binnenwasserstraßenpolitik eingewirkt haben.

Die Preisgabe des Donproblems, also der Verzicht auf die Herstellung eines Systems von Verbindungen aus der nördlichen und südlichen Wolga-Mulde zur Don-Mulde durch Peter den Ersten, die es ermöglicht hätte, die Wolga und Kama sowie deren nördliche Zu- und Nebenflüsse in der Stromrichtung zu nutzen und Moskau mit einem Seehafen am Schwarzen bzw. Asow-Meer direkt zu verbinden, bedeutet eine Schicksalsstunde für das eurasische Verkehrswesen, wie für die wirtschaftliche und politische Entwicklung des Zarenreiches überhaupt. Es ist damals die Entscheidung darüber gefallen, ob der Südosten und Süden des europäischen Rußland, der mittlere und südliche Ural, Teile Westsibiriens und Zentralasiens (Turkestan) ihre Verbindung zu den kaufkräftigen Verbraucherstellen im Westen Europas über die Levante oder durch die Ostsee finden würden. Peters Politik machte die Ostsee zu dem vorberechtigten Seewege und wurde infolgedessen ein mächtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung des Nordens von Mitteleuropa, also auch Preußen-Deutschlands. Man vergegenwärtige sich, welche Entwicklung die Stellung Rußlands im 19. Jahrhundert in der Levante genommen hätte, wenn es imstande gewesen wäre, allein seine Rohprodukte, wie Holz und Tierhäute über Rostow am Don direkt nach Alexandrien oder Algier zu verfrachten. Auch der Verkehr auf der Donau wäre leichter unter die Kontrolle Rußlands gekommen und damit im Zusammenhange das Schicksal der Donaufürstentümer, der Dardanellenfrage u. a. m. erheblich beeinflußt worden.

Diese Fragen werden jetzt nach 200 Jahren wieder lebendig durch das Entstehen Polens und der Baltischen Staaten und die Wasserbauten

¹ Es handelt sich um einen Kanal von 225 Werst Länge mit 33 steinernen Schleusen durch den Iwan-See im Gouvernement Tula, der die Flüsse Upa und Schata zwischen Tula und Epifan benutzte, um die Oka mit dem Don zu verbinden. An ihm wurde von 1700—1720 gebaut. *Rossija, vollständige geograph. Beschreibung unseres Vaterlands*. Herausgeg. von W. P. Semjonow, St. Petersburg 1902, Bd 2, S. 273/4.

an Dnjepr, Don und Wolga. Es sind Schicksalsfragen an die germanischen Staaten an der Ostsee und die romanischen am Mittelmeer, — auch Schicksalsfragen an England.

Auf die innere Entwicklung des allrussischen Wirtschaftssystems hat Peters Durchbruch zur Ostsee nicht so revolutionierend gewirkt, wie es von mancher Seite dargestellt wurde. St. Petersburg hat für Moskau nicht die vernichtende Bedeutung gehabt, wie Moskau für Nowgorod. St. Petersburg hat Archangelsk fast erwürgt, Moskau aber je länger um so mehr wirtschaftlich gestärkt. Die Anlage der neuen Reichshauptstadt an der Newamündung hat die Verkehrswirtschaft im Bereich der Sarmatischen Ebene nicht in ihren Grundlagen erschüttert, sondern ungeheuer belastet durch die künstliche Schaffung eines starken Verbrauchers an der Peripherie des Gebietes, weit ab von den Erzeugergebieten. Gemildert wurde die Erscheinung durch die Erschließung des mittleren Ural mit Hilfe von Wasserstraßen und Stauanlagen, sowie durch die Zwangsarbeit in allen staatlichen Betrieben. Peters erster Kanalbau hat zum Ziel die Sicherstellung der Versorgung seiner jungen Hauptstadt St. Petersburg mit Lebensmitteln. Zu diesem Zweck wurde die Verbindung der Wolga mit der Newa durch das System von Wyschnjewolotzk (1703—08) hergestellt, eine Einzelaufgabe der Innenwirtschaft zunächst, mit der die systematische Ausschaltung des Hafens von Archangelsk Hand in Hand ging. St. Petersburg mit seinem stetig wachsenden Bedarf an Lebensmitteln, die Nordrußland nicht hervorbringt, macht die Wolga zu ihrem Hauptversorger. Nicht die ganze Wolga, sondern die etwa bis Makarjewo unterhalb Nishnij-Nowgorod, wo sich die Waren aus Asien, vom Ural sowie über die Oka aus Südrußland treffen. Erst später, unter den Nachfolgern Peters, wird aus der Einzelaufgabe ein System, nachdem nämlich sich dafür politische Voraussetzungen aus der Aufteilung Polens sowie aus der damals in erster Linie Schweden treffenden Ostseepolitik ergeben. Die Angliederung Finnlands an Rußland 1808 gibt dieser Entwicklung den vorläufigen Abschluß.

2. Die Verkehrsstraßenpolitik nach Peter dem Ersten.

Trotz aller seiner starken Verkehrseigenschaften war das Nordwestgebiet auch im 19. Jahrhundert, besonders in seinem westlichen und nordwestlichen Teil, weniger eine Verbindung zu, als ein Schutzstreifen, ein Wall gegen Europa, das im 17. Jahrhundert noch vertreten wurde durch die katholischen Polen, die protestantischen Schweden, und die baltischen Herzogtümer Livland und Kurland (Pripetsümpfe, die litauischen Moore). Fast anderthalb Jahrhunderte hindurch haben diese West- und Nordwestgebiete der Aufgabe zu trennen gedient, während das rus-

sische Leben sich in östlicher und südöstlicher Richtung entwickelte. — Diese Feststellung ist wichtig, weil das Wirtschaftsgebiet, mit dem wir uns beschäftigen, zu Beginn des 18. Jahrhunderts ähnliche politische Grenzen im Westen gegen Polen und die Ostsee aufwies, wie jetzt zur Zeit der Bolschewisten gegen die Polen und die Baltischen Staaten. Erst das 18. und 19. Jahrhundert schufen den eurasischen Wirtschaftsraum von 1914 mit den widerstandslosen Grenzen seiner asiatischen Nachbarn, sowie die entsprechenden Verkehrsprobleme, die nicht mehr die mittlere Wolga und das Dnjeprsystem zur Basis hatten, sondern sich auf die Ausfuhrhäfen der Ostsee, des Schwarzen Meeres und des Stillen Ozeans stützten.

Der Vorstoß nach dem Herzen Asiens, ins Altaigebiet, war vom Mittellauf der Wolga aus, ferner auf der Kama und deren Zuflüssen, Tschussowaja, Bjelaja, Ufalejka erfolgt, um weiterhin auf den westlichen Zuflüssen des Ob (Tawda, Ischim, Tobol) fortgesetzt zu werden. Längs des Irtisch stoßen die Kosaken Peters an die Westgrenze Chinas vor.

Die spätere Besiedlung Sibiriens im 19. Jahrhundert wird indessen nicht in erster Linie aus den Nordwestgebieten Rußlands gespeist. Südlich der Pripetsümpfe, südlich der Waldzone, südlich der unteren Oka, der Kama, südlich des Ural, den 50. Parallelkreis als Mittelachse, zieht sich von Westen nach Osten der 600—150 km breite Streifen der schwarzen und braunen Erde, das reichste Ackergebiet Rußlands und zugleich das reichste Gebiet an mineralischen Bodenschätzen, jedoch wasserarm¹. Seit dem 17. Jahrhundert haben es die Zaren nach und nach den Türken, Tataren, Polen abgenommen. Und nachdem einmal sein Wert für den Staat erkannt war, überflügelte es das nördliche Waldgebiet bald und wurde schließlich dessen Nährmutter, vom Moskauer Handel und von der Petersburger Bürokratie dazu angehalten. Das Waldgebiet, vom 13.—17. Jahrhundert Träger der Staatsmacht durch die händlerische und kriegerische Tüchtigkeit seiner Bewohner, sank immer mehr herab in die Rolle eines Zuschußgebietes. Die Verbindung von Wald- und Getreidezone, die sich im Lauf des 18. Jahrhunderts über die sogenannte Waldsteppe vollzog, ließ die Tatsache gegenstandslos werden, daß die wichtigsten Ströme des europäischen Rußland nach Süden fließen und lenkte die Aufmerksamkeit der Zaren des 18. und 19. Jahrhunderts von den Mündungen der südrussischen Flüsse Bug, Dnjepr, Don, die am Schwarzen Meer liegen, ab. Der Dnjepr kam zwar als Straße für die Erzeugnisse des Südens in Frage, die vom

¹ Wie ungleich die Verteilung der Wasseradern zwischen dem Wald- und Schwarzerdegebiet ist, ergibt sich aus einer Gegenüberstellung der Gouvernements Nowgorod und Kursk: dort 2050 km Wasserstraße, hier nur 40 km bei gleicher Gebietsgröße.

Norden gebraucht wurden, aber die Stromschnellen von Kriwojrog werden dennoch nicht gar so unbequem empfunden und bleiben unangetastet, weil sie zu nahe der Küste in einem noch unerschlossenen Gebiet liegen. Die Randgebiete der sarmatischen Ebene gewinnen erst am Ausgang des 19. Jahrhunderts die große Bedeutung für das Kaiserreich. Die Eigenart der Verbindung und des Güterausstausches zwischen Waldgebiet und Schwarzer Erde macht die Wasserstraßen des europäischen Rußland nicht zu Ausfallstraßen der russischen Güter zum Weltmeer, sondern zu ausschließlichen Binnenwasserstraßen mit kultivatorischen Grundaufgaben. Die Flüsse sind die natürlichen Ableiter der überschüssigen Bevölkerungsteile des Nordens, die die Menschen zu den Reichtümern der Schwarzen Erde führen. Aber es sind nicht Massen, die etwa den Rückweg auf Kijew antraten. Die Massen waren inzwischen durch Leibeigenschaft an den Boden, der dem Adel gehörte, gefesselt. Nach Süden zog der Beamte, Soldat, Kaufmann und setzte sich dort als Herrschaft über die Ukrainer fest, die, ihrerseits von den Türken und nomadisierenden Tataren belästigt, in die Waldsteppe bis an die Oka und im Osten an die Wolga vordrangen.

Durch das Zusammenwirken der Ausdehnung des Schwarzerdestreifens mit dem Verlauf der Neben- und Zuflüsse entsteht ein wichtiges Kräfteparallelogramm für die Wirtschaftsentwicklung im europäischen Rußland. Es gibt dieser eine natürlich begründete Richtung von Südwest nach Nordost und setzt die Bedeutung der nordsüdlich und südnördlich fließenden Hauptströme als Wege der Wanderung und des Handels, des Außenhandels, sowie als Zubringer des Welthandels noch mehr herab, als es bereits durch die ungünstige Lage der Mündungen und durch die Stromschnellen geschieht. Seinen lebendigen Ausdruck findet jenes Zusammenwirken in der Tatsache, daß weder die alten Kolonisationsgebiete im Norden noch die des Schwarzerdestreifens die stärkste agrarische Bevölkerungsdichte aufweisen, sondern das Gebiet zwischen beiden, die Waldsteppe, die Holz, Wasser und Getreideland hat, dessen Mittelachse etwa verläuft von Kamenetz-Podolsk über Kijew, Woronesh nach Kasan und darüber hinaus. Um diese Achse liegt in einer Längenausdehnung von etwa 1800 km, in der Höhe von Woronesh-Kaluga etwa 400 km breit, der Streifen der agrarischen Übervölkerung in Rußland. Die Wasserläufe dieses Gebietes bilden das mittlere Dnjepr-System mit Desna, umfassen die Oka, die Wolga von der Okamündung bis zur Kama und den Oberlauf des Don. In diesem Gebiet werden durch die Oka, den Don und die Desna mit ihren Neben- und Zuflüssen ähnliche Verhältnisse geschaffen, wie in der nördlichen Waldzone in der Nähe des Waldai. Auch hier ein starkes Durch- und Nebeneinander nach allen Himmelsrichtungen fließender Wasseradern, aber im Gegensatz zu jenen als Verkehrswege unbrauchbar gemacht durch die große Zahl von

privaten Wassermühlen mit ihren Stauwerken, als wirtschaftliche Begleiterscheinung starken Getreidebaues. Die Besitzverhältnisse, die in Ermangelung eines allgemeinen Wasserrechts im Kaiserreich an den oberen Wasserläufen Süd- und Mittelrußlands sich herausgebildet hatten, ließen ohne ganz gewaltige, das Können des Zarenstaats weit überschreitende Geldaufwendungen jeden Versuch scheitern, diese Wasseradern der Allgemeinheit nutzbar zu machen.

Die Regierungszeit Pauls und Alexanders des Ersten ist die einzige Epoche der russischen Geschichte nach Peter dem Ersten, in der von einer aktiven Wasserstraßenpolitik gesprochen werden kann. In dieser Zeit sind nicht nur jene Pläne Peters verwirklicht worden, die im Bau des Marienkanalsystems und des Tichwiner Kanals gipfelten und somit eine dreifache Wasserverbindung zwischen Newa und Wolga, St. Petersburg und Rybinsk herstellten, sondern auch im Westen wurden jene Kanäle gegraben, die das ausgedehnte Dnjeprsystem, das wegen der Stromschnellen von Kriwoj-rog keinen Ausgang zum Schwarzen Meer finden konnte, mit der Düna, dem Njemen und der Weichsel verbanden. In diesen Anfängen der russischen Kanalbauten, die bald verkümmern sollten, wirkt sich eine natürliche Tendenz aus, die dem russischen Binnenverkehr seit vielen Jahrhunderten innewohnt.

Die Kanäle des 18. und 19. Jahrhunderts ersetzen für die Gegend, die sie durchschneiden, die kurzen Landwege, auf denen die warägischen, finnischen, russischen, bolgarischen Kaufleute die Kähne aus einem Flußlauf in den anderen schleppten, sei es, indem sie sie auf Räder setzten, sei es, daß die Mannschaft sie auf den Schultern mitsamt der Ware trug. Noch heute vollzieht sich in den Gebieten der Oberläufe des Dnjepr, der Düna, des Wolchow, der nördlichen Dwina, Petschora und Kama, sowie in dem Gebiet zwischen Ob und Jenissej der Güterverkehr vielfach auf diesen Wolfstegen. Das hierdurch zutage tretende Bedürfnis nach lokalen Wasserverbindungen hat die zarische Regierung in der Folge nicht berücksichtigt, wenn man nicht gerade den Kem-Ket-Kanal in Westsibirien, der das Ob- und Jenissej-System miteinander verbindet und der um 1884 herum entstand, als entsprechende Rücksichtnahme bezeichnen will. Und doch lag in dem Vorgehen der beiden genannten Zaren der Hinweis, wo im Interesse der Kultivierung Nord- und Nordwestrußlands die Wegebaupolitik überhaupt anzusetzen hatte.

Unter Paul und Alexander dem Ersten wurde auch ein ernster Schritt getan, um die Wolgaschiffahrt zugunsten der Staatswirtschaft und des russischen Handels in ein System zu bringen: durch den Ausbau eines Wolgahafens bei Kanawino im Okadelta gegenüber Nishnij-Nowgorod und Verlegung des Großen Jahrmarktes von Makarjewo dorthin¹.

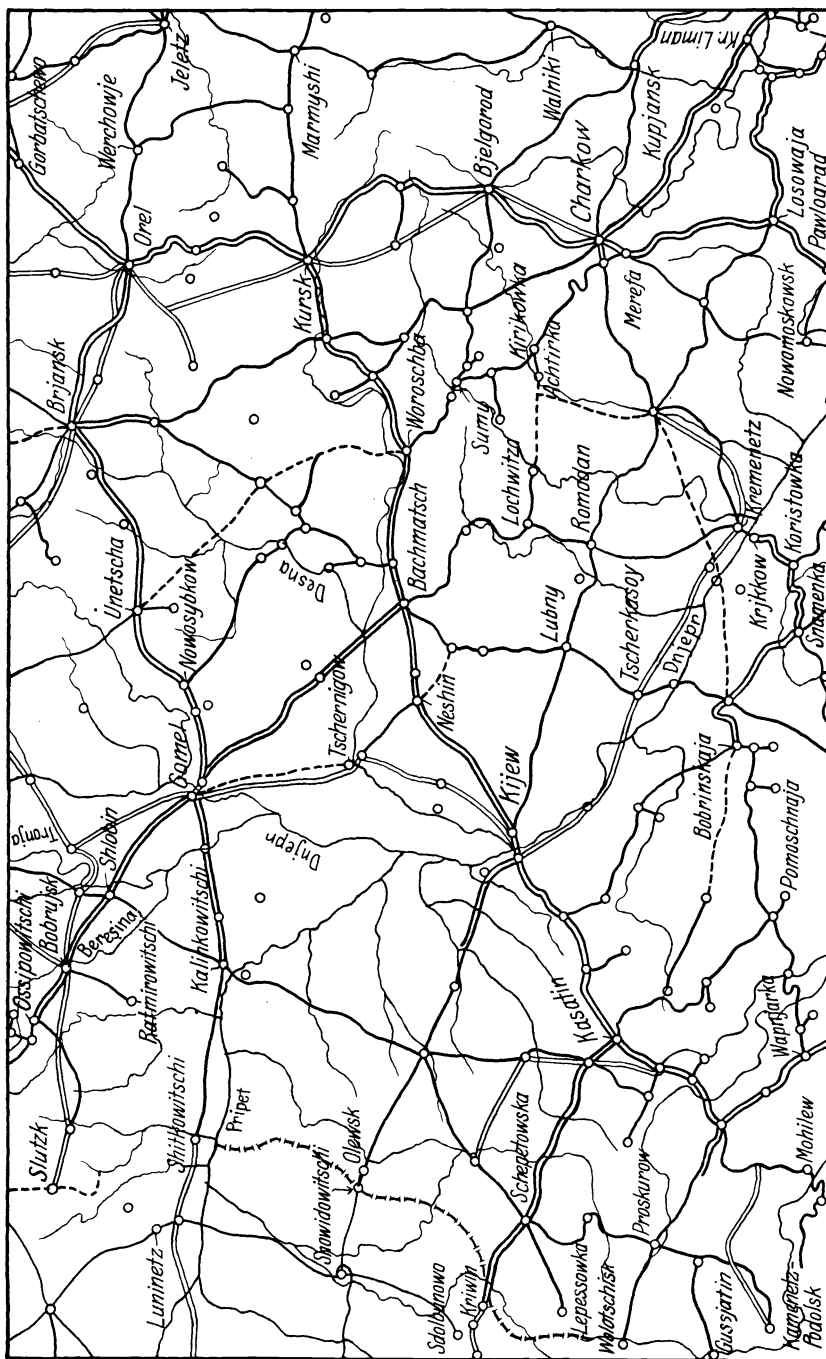
¹ Näheres s. mein Der Große Jahrmarkt a. a. O.

Die Kanalpolitik im Norden und Nordwesten des europäischen Rußland, die für die innerpolitische Entwicklung Rußlands hätte so bedeutsam werden können, wurde unterbrochen einmal durch die erneute Wendung der zarischen Politik unter Nikolaus dem Ersten und Alexander dem Zweiten gegen den Orient (die Türkenkriege, die Eroberung des Kaukasus bis 1865 und Turkestans bis 1880), alsdann durch das 1843 erfolgte Auftreten der Eisenbahn als siegreicher Konkurrent über alle anderen Verkehrsmittel. Auch in dieser Entwicklungsphase des russischen Verkehrs fällt der neuen Reichshauptstadt St. Petersburg eine besondere Rolle zu. Dieser gewaltig anwachsende Verbraucher am russischen Wirtschaftskörper mit seiner großen Garnison und staatlichen Schiffbau- und Waffenindustrie muß das ganze Jahr hindurch gleichmäßig mit Lebensmitteln und Holz, die Industrie mit Eisen vom Ural und Wolle aus dem Süden versorgt werden, während die Schifffahrt fünf Monate im Jahr ruht. Infolgedessen kann die Eisenbahn Rybinsk—Bologoje vom Tag ihrer Eröffnung an, d. i. seit 1872, die schlecht entwickelten Kanäle des Nordens für Jahre in den Schatten stellen.

Als ein zweiter Schlag gegen den Kanalbau und damit gegen die Binnenschifffahrt überhaupt kann die 1873 erfolgte Fertigstellung der schon 1856 in Konzession gegebenen Eisenbahn Libau—Romny bezeichnet werden. Sie verbindet den eisfreien Ostseehafen Libau mit den fruchtbaren Gebieten der nordwestlichen Ukraina, deren Hanf, Flachs und Getreide nun direkt ohne Umladung zur Ostsee verfrachtet werden konnten. Der Dnjepr—Düna-Kanal büßte dadurch einen großen Teil seiner Bedeutung ein. Das Interesse an der Beseitigung der Dnjepr-Stromschnellen tritt in den maßgebenden Kreisen zurück.

Schälen wir aus dem geschichtlichen Geschehen die Probleme des Verkehrs, so wird uns die wirkliche Bedeutung der Flüsse für den Aufbau eines rationalen Verkehrsnetzes ohne Rücksicht auf die Lage ihrer Mündungen klar, — des Dnjepr-Systems oberhalb seiner Stromschnellen, des Wolga-Systems oberhalb der Shigulinberge, des Ob-Jenissej-Systems in seiner ganzen Ausdehnung. Die Zu- und Nebenflüsse Pripet, Beresina, Desna, Oka mit Kljasma, Kama mit Wjatka und Bjelaja, Tschussowaja, Ischim, Irtisch, Tawda u. a. m. spielen eine größere Rolle für die Verkehrsentwicklung als die Hauptströme. Der Rücken des Ural ist keine Scheide! Wohl aber die Plateaus des Uralisch-Karpathischen Höhenrückens. Die Ober- und Mittelgebiete der Systeme bilden das Rückgrat des Verkehrs. Die Mündungen stellen bis ins 19. Jahrhundert nur geringe Werte in der Verkehrsentwicklung dar, mit alleiniger Ausnahme der Dwinamündung im hohen Norden mit dem Hafen von Archangelsk und der Newa.

Viel bedeutungsvoller noch für die Entwicklung der Verkehrseinrichtungen Eurasiens als die räumliche Isoliertheit ist alles das, was in



Skizze XV. Die Eisenbahnen am mittleren Dnjeprsystem.

dem letzten Vierteljahrtausend geschah, um dem Gebiet einen starken Einfluß auf die europäische Politik zu sichern. Das Verbrauchszentrum an der Newa, das fast doppelt so weit entfernt von den Eisen-, Kohlen-, Getreide- usw.-Zentren liegt wie Moskau. Außerdem müssen die natürlichen Verkehrswege, die Wolga und der Dnjepr die Lasten für St. Petersburg stromauf schleppen. Zwei wichtige Momente für die ständige außerordentliche Teuerung, die im kaiserlichen Rußland herrschte. Wollen die Bolschewisten ernstlich die Transportkosten herabsetzen, so müssen sie in erster Linie darangehen, Leningrad so weit aufzulösen, wie es dessen Hafen Nowy Port erlaubt und alles, was nicht unbedingt mit dem Hafen zusammenhängt, vor allen Dingen die Eisenhütten und Maschinenfabriken, die sich auf den Ural stützen, dorthin zu verlegen, nicht aber neue in Leningrad bauen. Dasselbe gilt von der Bergakademie und andern wissenschaftlichen Anstalten. Ein weiteres Hindernis für die künftige Verkehrsentwicklung ist der Umstand, daß in der Zeit, in der die Staaten Westeuropas feste Landstraßen und Brücken bauten und ihre Gebiete mit Kanalnetzen überzogen, d. i. vom 13. bis 18. Jahrhundert, — Rußland fast ganz auf Wege und Kanalbauten verzichtete und wo solche doch durchgeführt wurden, so mehr unter politischen und militärischen Gesichtspunkten, als unter wirtschaftlichen. Die Wasserstraßen blieben in Gesetzgebung und Verwaltung, abgesehen von drei ganz kurzen Zeiträumen, sich selbst überlassen. Die politisch-militärischen Gesichtspunkte wurden erst recht in den Vordergrund geschoben beim Erscheinen der Eisenbahn im Kaiserreich Rußland. Eisenbahnen und Flüsse konnten nicht von vornherein in ein einheitliches System gebracht werden, da der Verlauf der Flüsse den politischen Staatsaufgaben nicht entsprach. Um so befremdlicher erscheint es, wenn für die Düna, Narowa und den Wolchow nichts geschah. Die Wirtschaft Rußlands ist durch die Außenpolitik der Zaren ungeheuer belastet, die Verkehrspolitik in Bahnen gelenkt worden, die der Entwicklung des Landes auf die Dauer nicht dienlich sein konnten, — zuletzt durch die strategischen Eisenbahnen, die lediglich der Revanchelust Frankreichs gegen Deutschland dienen sollten. Aus diesen Zusammenhängen ergibt sich ohne weiteres, welche umfassende, ja gewaltige Aufgabe die Sowjetregierung sich gestellt hat, indem sie versucht, mit einer breit angelegten Planwirtschaft die überkommenen Fehlerquellen im Verkehrswesen zu beseitigen.

Die Aufgaben, die sich angesichts der oro- und hydrographischen Verhältnisse Gesamtrußlands für den eurasischen Raum ergeben, gehen nach zwei Richtungen hin: Ausbau der einzelnen Stromsysteme für den inneren Verkehr und ihre Verbindung untereinander, daneben Herstellung durchgehender Verbindungen zwischen dem Hinterland und den Meeren durch Beseitigung der Felsenriegel am

Dnjepr bei Kriwoj-rog, an der Düna bei Jakobstadt, an der Narowa bei Krenholm und am Wolchow¹. In Westsibirien gilt es, die Systeme des Ob und Jenissej, zu einem Wasserstraßensystem vereinigt, mit dem Karischen Meer zu verbinden; die Oberläufe des Irtisch, Ob, der Bija, des Tom und des Jenissej harren der Kanalisierung. Besondere Aufmerksamkeit beanspruchen der Tom, der das ganze Kusnetzker Gebiet durchfließt im Zusammenhang mit dem Telbeswerk und der Irtisch im Zusammenhange mit der Turksib. Das Selenga-Baikal-Angara-Jenissej-Problem enthält außerordentliche Möglichkeiten nach Durchführung einer systematischen Besiedlung der Gegend von Irkutsk und weiterer Erschließung der Goldgebiete von Bodaibo an der Lena. Im Osten erübrigen sich Eingriffe in die Stromsysteme, solange die Mandchureifrage nicht im Sinne der Sowjetregierung gelöst ist. In Zentralasien treten die Verkehrsfragen mit alleiniger Ausnahme des Ili hinter Bewässerungsfragen zurück und zwingen uns, den Blick auf die Binnenseen zu richten, über die allein eine Verbindung Zentralasiens zum Weltmeer möglich ist, Aralsee — Kaspi-See. Von hier aus bekommt auch die Frage einer Verbindung zwischen Kaspisee und Schwarzem Meer Bedeutung, deren Lösung im Wolga—Don-Problem gesucht wird.

VII. Die Wasserstraßen im Zeitalter des Eisenbahnbaues bis 1914.

1. Die Wasserstraßen im Kampf mit den Eisenbahnen.

In dem Gegensatz von Eisenbahn und Binnenschiffahrt im zarischen Rußland treten sich nicht nur zwei technische Erscheinungen gegenüber. Mit Hilfe der Eisenbahnbauten hält die westeuropäische Hochfinanz ihren Einzug in die russische Wirtschaft. Die politischen Folgen dieser Tatsache dürfen als bekannt vorausgesetzt werden, brauchen uns hier auch nicht zu bekümmern, so bedeutungsvoll sie auch für Deutschland geworden sind. Die innerwirtschaftlichen Folgen sind verschiedenartig zu bewerten, je nachdem man sich mehr auf einen international-kapitalistischen oder auf den national-sozialen der Großrussen oder einen anational-sozialistischen Standpunkt, auf einen weltwirtschaftlichen oder nationalwirtschaftlichen stellt. Eine wichtige Folge der Eisenbahnbauten ist jedenfalls die beginnende Industrialisierung Rußlands mit Hilfe ausländischen Kapitals. Es ist der Beginn jener späterhin stürmischen Entwicklung, die mit den Namen Wjtschnegradski und Witte so eng verbunden ist und die die Sowjetregierung mit ver-

¹ Düna und Narowa könnten nur durch internationale Gesellschaften, zum mindesten unter Mitwirkung von Lettland und Estland reguliert werden; zur Zeit wird an der Narowa ein Großkraftwerk von Estland mit Hilfe der Firma Siemens-Schuckert erbaut.

änderten Methoden wieder aufgenommen hat. Die Art, wie der Geldbedarf für den Eisenbahnbau aufgebracht wurde, verstärkte den Einfluß der außerhalb der russischen Volkswirtschaft liegenden Gesichtspunkte; zu ihnen gehörte auch die unbedingte Notwendigkeit, den Betrieb auf den mit Hilfe ausländischen Kapitals gebauten Eisenbahnen rentabel zu gestalten. Die russischen Eisenbahnen waren infolgedessen von vornherein in eine Konkurrentenstellung zu allen übrigen Verkehrsmitteln gedrängt, die ihrerseits verschleiert wurde durch den direkten Nutzen, den der kapitalarme Staat von dieser Verbindung mit dem Ausland auf finanziellem Gebiet hatte.

Zum Glück für das Reedereigeschäft spekulierten die Eisenbahngesellschaften auf den Kapitalmangel und die Kreditnot im Reedereigeschäft. Sie benutzten ihre Stellung zunächst zu Tariffestsetzungen von solcher Höhe, daß die Reeder sich nicht zu beunruhigen brauchten. Die Eisenbahnen waren selbst imstande, Frachtgüter zu bevorschussen und hatten vor der Binnenschifffahrt die Schnelligkeit und die Sicherheit der Beförderung voraus. Die Beförderung z. B. von lebenden oder nur eingesalzenen Fischen aus Astrachan nach Moskau oder Sankt Petersburg, von Mehl aus Saratow und Pokrowsk usw. erforderte auf dem Wasserweg große Betriebskapitalien, die nicht immer vorhanden waren oder so teuer zu stehen kamen, daß die Interessenten schließlich in den sauren Apfel bissen und den Schienenweg für ihre Waren bevorzugten.

Die Reeder, hier kommen in erster Linie die Wolgareeder in Frage, erkannten die Situation rechtzeitig und ergriffen die richtigen Mittel, um sich die Frachten zu erhalten: sie verbesserten die technische Leistungsfähigkeit der Tonnage, bauten größere und dennoch flachgehende Barken, stellten stärkere Bugsierdampfer ein und beschleunigten den Transport, indem sie Güter nicht nur mit schnellen Frachtdampfern, sondern auch mit Passagier- und Postschnelldampfern beförderten. Die Wolgareeder richteten sich auch darauf ein, die Wolga in den vier Navigationsabschnitten befahren zu können, indem sie entsprechend verschiedene Typen von Schiffsraum bereitstellten. Die Kreditschwierigkeiten ihrer Klienten suchten sie auszuschalten durch niedrige Tarife auf große Entfernungen, wie sie überhaupt Wert darauf legten, die Frachten für große Entfernungen an sich zu ziehen. Das Frachtgeschäft an sich wurde geheim betrieben. Um den Staat und die Eisenbahnkonkurrenz irrezuführen, wurden nur die sogenannten Normaltarife öffentlich bekanntgegeben. Der faktische Abschluß eines Frachtgeschäfts erfolgte von Fall zu Fall. Die erzielte Frachtrate blieb wohlverwahrtes Geheimnis der Vertragspartner, sie stand erheblich unter den öffentlich angegebenen Preisen für die Beförderung.

Gegen diese Gepflogenheiten der Wolgareeder war schwer anzu-

kommen, solange die Eisenbahnlinien miteinander in Wettbewerb standen. Diesem Zustand machte die Regierung 1889 ein Ende durch Zusammenfassung der Eisenbahntarife für das ganze Reich bei einer Zentralstelle und durch Einführung der sogenannten Navigations-tarife. Diese verfolgten den Zweck, den Eisenbahnen Frachtgüter zuzuführen, die sonst der Flußschiffahrt anheimgefallen wären. In der Regel waren sie niedriger als die allgemeinen Tarifsätze, besonders da, wo eine Eisenbahn und eine Wasserstraße dieselbe Transportleistung übernehmen konnten. Aber es konnte auch vorkommen, daß sie höher waren. Z. B. auf den rechtseitigen (westlichen) Zufuhrbahnen der Wolga. Dort sollte verhindert werden, daß das für Windau, Libau, Riga in Frage kommende Getreide den Binnenwasserweg der Wolga über Rybinsk nach St. Petersburg zur Ostsee wählte¹.

Die Wolgareeder haben sich dennoch durchsetzen können, namentlich, nachdem die Regierung in den 1880er Jahren das Mariensystem hat ausbauen lassen. Der Unterschied der Frachten auf der Wolga und der auf den Eisenbahnen wurde eher noch größer, da die Privatreeeder sich schneller den wechselnden Verhältnissen anzupassen vermochten als die inzwischen verstaatlichten Eisenbahnen. Noch zwischen 1880 und 1885 schwankt die Wolgafracht zwischen 1/150 und 1/180 Kopeken für 1 Pudowerst, die Eisenbahnfracht aber zwischen 1/45 und 1/50 Kopeken. Zwischen 1895 und 1897 betrug die Eisenbahnfracht für Getreide und Salz 1/50 Kop., für Naphtha 1/56—1/59 Kop., für Steinkohle 1/64 und für Erze 1/70—1/75 Kop. Auf der Wolga betragen die Frachtsätze:

Tabelle 11.

für Salz zu Tal	1/254	Kop.	für 1	Pudowerst
zu Berg	1/204	„	„	1 „
„ Fische	1/97	„	„	1 „
„ Eisen	1/236	„	„	1 „
„ Naphtha	1/289	„	„	1 „

Auf der Kama wurde Salz für 1/360 Kopeken befördert.

Die Wolgaschiffahrt, die unter so scharfem Wettbewerb stand, hätte sich dennoch entwickeln können, wenn die Regierung mehr für die Ausgestaltung der Fahrinne und der Ufereinrichtungen getan hätte.

In dem Bestreben, die Güter an die Eisenbahn zu ziehen, wurde es unterlassen, die technischen Verbindungen zwischen den neuen Eisenbahnlinien und den alten Wasserstraßen so auszubauen, daß ein leichter Übergang von einem Verkehrsmittel auf das andere möglich gewesen wäre. Alle Mittel wurden verwandt auf die Schaffung des kürzesten Weges, um das Getreide von Poltawa oder Woronesh, später aus Sibirien

¹ Materialien zur Revision der Eisenbahntarife für Getreide, Januar 1910, St. Petersburg 1910. S. 375—398, zit. b. Lev. Jurovsky, 105. Bd. der Münchener Volkswirtschaftl. Studien, Stuttgart 1910. J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachf., S. 121/122.

IV. Auf und an der Wolga.



Abb. 22. Neuester Typ eines Wolgadampfers für die Fahrt von Nishnij nach Astrachan von 1913, — jetzt „Wolodarski“ geheißten.



Abb. 23. Anlegestelle bei Jurewetz. 1928.



Abb. 24. Anlegestelle bei Gorodetz. 1928.



Abb. 25. Großer Prahm bei Kaijasin. 1927.



Abb. 26. Naphtha-Tankschiff der Firma Gebr. Nobel.



Abb. 27. Wolga-Schlepper mit Hebekränen.

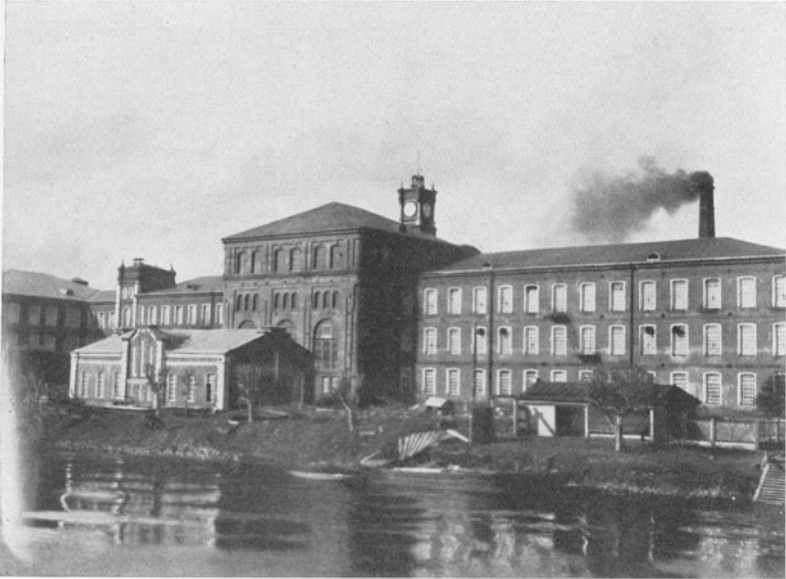


Abb. 28.

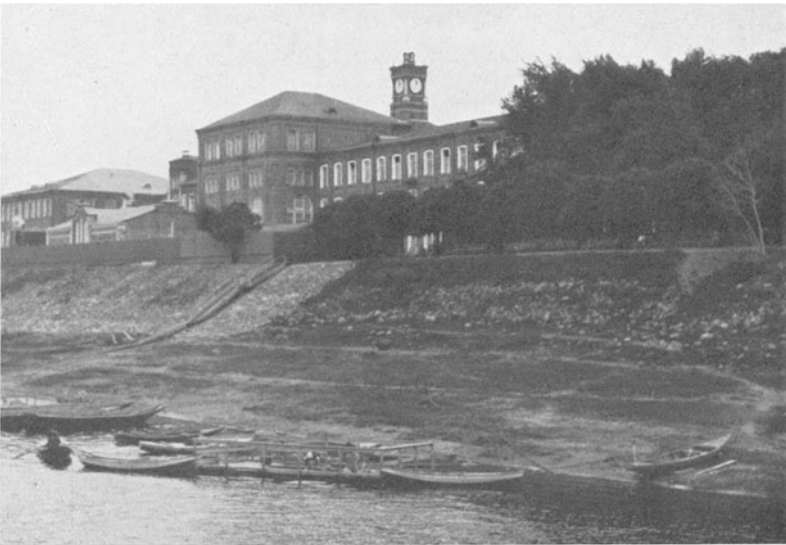


Abb. 29.

Abb. 28 und 29. Dieselbe Lebensmittelfabrik „Rote Gewerkschafts-Internationale“ oben bei Hochwasser (1926), unten bei normalem Wasserstand (1927).

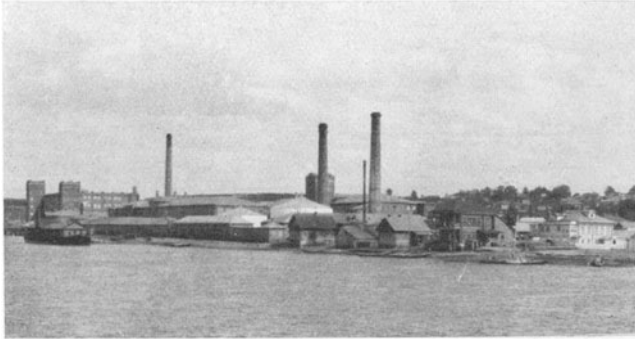


Abb. 30.

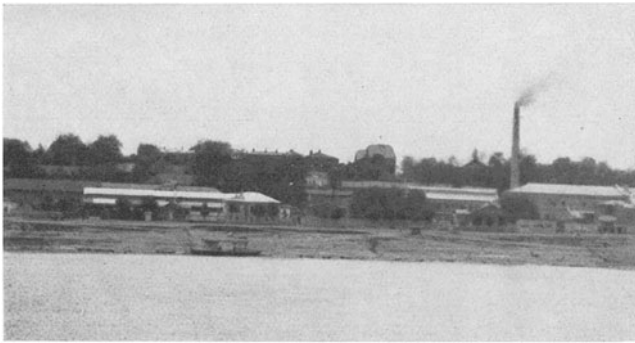


Abb. 31.



Abb. 32.

Industrieanlagen an der Wolga. 1927.

mit Hilfe der Eisenbahn zur Ostsee zu bringen (Romnyer Bahn, Petersburg—Wologda—Wjatka u. a.) unter möglichster Ausschaltung der Schifffahrt. Die Mobilisierung der natürlichen Wasserstraßen als Folge der Bahnbauten blieb unter diesen Bedingungen außerordentlich gering.

Diese Eisenbahnpolitik hatte naturgemäß auch ihre Kehrseite nicht nur für das Publikum, sondern auch für die Eisenbahn selbst: so wurden nicht nur Güter des rechten Wolgaufers von der Wolga ferngehalten; auch solche Wolgagüter aus Astrachan, wie Naphtha, Getreide, Fische, Früchte, die man in Zarizin, Kamyschin, Saratow, Wolsk, Simbirsk für die Eisenbahn abzufangen hoffte, vermieden, einmal auf die Wolga gebracht, die Kosten der Umladung an den meist hohen Ufern zur Eisenbahn und blieben bis Rybinsk auf der Wolga. Rybinsk erhielt seit der letzten Vertiefung des Marienkanalsystems, also seit 1892, die Bedeutung des größten Umschlaghafens Nordrußlands und schien befähigt, Nishnij-Nowgorod zu überflügeln, dem durch die Eisenbahnen, die die Wolga bei Jaroslawl und Samara überqueren, die Uralfrachten fortgenommen worden waren¹. Von den Wolgaübergängen zeigen eigentlich nur die bei Batraki und Uwek gesunde Ansätze von technischer Verbindung zwischen dem Strom und der Eisenbahn.

Selbst die Auswirkung, die der Bau der Transsibirischen Eisenbahn für die von ihr überschrittenen Ströme, Tobol, Ischim, Irtisch, Ob, Tom, Jenissej, Selenga — um nur die bedeutendsten zu nennen — hätte haben können, ist unentwickelt geblieben, weil die Regierung darauf verzichtete, neben den Brücken usw. dem Eisenbahnbetrieb angepaßte Verbindungsbauten durchzuführen. Dies Verhalten war nicht geeignet, das heimische oder gar ausländische Kapital zu größeren Investitionen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt anzuregen. Nur eine Aktiengesellschaft für Flußschifffahrt mit einem Grundkapital von 3 Millionen Rubeln trat in Sibirien als Folge des Bahnbaues daselbst ins Leben, die Westsibirische Dampfergesellschaft. Zwischen der Eisenbahnstation und der Dampferanlegestelle gähnt überall in Rußland die ganze Wegelosigkeit und Unkultur des Landes. Ihre Überwindung ist wirtschaftlich nur möglich geworden durch das Zusammentreffen billiger menschlicher und tierischer Arbeitskräfte mit rücksichtslos ausbeuterischen Unternehmertypen von wenig hohem Bildungs- und Kulturgrad, aber großer Energie und Waghalsigkeit. Erst in einem sehr späten Stadium und unter dem Druck der Landschaften (Sjemstwo) und des Valuta bedürftigen Finanzministers beginnt die Eisenbahn, von sich aus Einrichtungen zu treffen, etwa Elevatorenanlagen, und eine höhere Qualität von Unternehmern und mit ihnen größeres Kapital in die örtlichen Verkehrsunternehmungen zu ziehen, was auch eine gewisse Entwicklung des Reedereigeschäfts auf den Flüssen zur Folge hat.

¹ S. Der Große Jahrmarkt.

Dieselben allgemeinen Gründe, die es vermochten, die Entwicklung der Binnenwasserstraßen zugunsten der Eisenbahnen niederzuhalten, waren maßgebend für die Bevorzugung auch eines anderen Konkurrenten der Binnenschifffahrt: der großen Kabotage, die die Versorgung St. Petersburgs, Finnlands, Revels, Rigas mit Erzeugnissen Südrußlands und des Kaukasus auf dem Seeweg um Europa von Odessa, Nikolajew, Sewastopol, Rostow, Noworossisk und Batum aus besorgte und Holz nach dem Süden brachte. Diese große Küstenfahrt, die in erster Linie von Schiffen der Russischen Freiwilligen Flotte gefahren wurde, war nach großkapitalistischen Gesichtspunkten aufgezogen und bestimmt, fremde Flaggen von der Ostsee wie aus den russischen Gewässern überhaupt zu verdrängen. Ihre soziale Wirkung bestand im wesentlichen darin, daß sie die Entwicklung von Arbeitsgelegenheiten im Binnenlande behinderte. Unter der Konkurrenz der großen Kabotage hatte besonders das Dnjepr- und Dünasystem zu leiden. Nur auf zwei Gebieten arbeiteten Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt Hand in Hand: beim Holz- und Naphthaexport.

Die bisherigen Darlegungen finden eine grelle Beleuchtung durch die folgenden Zahlen, die die Aufwendungen der Regierung für die Wasserstraßen im Zeitraum von 1887—1907, das ist die Zeit stärkster industrieller Entwicklung und lebhaften Eisenbahnbaues, darstellen. Es waren im ganzen 66 728 386 Rubel! Diese Summe verteilte sich auf:

		Tabelle 12.	Rubel
Erneuerung des Marienkanalsystems			16 571 346
Arbeiten am Fahrwasser der Wolga			13 098 037
„ „ „ des Dnjepr			6 682 688
„ „ „ der Weichsel			6 288 847
Bau des Ob-Jenissej-Kanals			1 963 418
Arbeiten am Fahrwasser der Suchona			105 000
„ „ „ der Msta			30 470
„ „ „ der Ishora			88 000
„ „ „ der Wologda			10 000
„ „ „ der Kama			10 000
„ „ „ der Wetluga			6 000
„ „ „ der Wischera			60 000
„ „ „ der Bjelaja			83 000
„ „ „ der Sura			27 000
„ „ „ der Oka			144 000
„ „ „ des Don			475 000
„ „ „ des Donez			45 000
„ „ „ der Beresina			35 000
„ „ „ des Sosh			147 000
„ „ „ der Desna			480 000
„ „ „ des Pripet			562 000
„ „ „ des Dnjestr			941 000
„ „ „ des Njemen			451 000
„ „ „ der Düna			61 000
„ „ „ der Kura (Kaukasus)			199 380

Fortsetzung der Tabelle 12.		Rubel
Arbeiten am Fahrwasser des Tschoroch		69 000
„ „ „ des Irtisch		395 000
„ „ „ des Amur u. Ussuri.		23 000
ferner kleinere Arbeiten		4 246 671
Gestellung der Baggerflotte und Werkstätten		9 265 200
Absteckung der Wasserstraßen		2 353 976
sonstige Ausgaben.		950 000

Auf das ganze Flußnetz Rußlands von etwa 700 000 km fielen von 1887—1907 im Durchschnitt für ein Jahr 3 Millionen Rubel. Auf den Kamastrom mit 1250 km abgesteckter Fahrinne fallen 500 Rubel oder 40 Kopeken je Kilometer und Jahr, auf die Wetluga 300 Rubel, auf den Amur mit seinen Zuflüssen im ganzen 25 000 Rubel oder 8 Kopeken je Kilometer. In den Jahren um 1900 herum wurden für die Instandhaltung des Fahrwassers auf Wolga, Oka und Dnjepr je Kilometer und Jahr nur etwa 20 Rubel aufgewendet, während zu gleicher Zeit für die Oder 977, für den Rhein 1150 und für die Elbe gar 1413 Rubel je Kilometer zur Verfügung standen¹. Für den Bau eines Kilometers Eisenbahn rechnete man um 1900 etwa 92 000 Rubel.

2. Stimmungen gegen die Binnenschifffahrt.

Die Binnenschifffahrt war nicht nur ein Stiefkind der zarischen Regierungen, sondern auch der russischen Intelligenz. Es mögen in dieser Richtung zwei psychologische Momente mitgewirkt haben: die soziale Tatsache, daß wohl nirgends in der Wirtschaft das ausbeuterische Moment bei einer Unternehmung so kraß zutage trat wie unter den primitiven Verhältnissen der Schifffahrt auf der Wolga mit ihren Tücken und in den nördlichen Flußsystemen und damit im engen Zusammenhang der Glaube, daß nur die technische Vervollkommnung, die ihnen, den russischen Intellektuellen, unter dem Regime des privaten Unternehmertums auf den Wasserstraßen undurchführbar erscheint, die soziale Rückständigkeit zu überwinden vermöchte. Es ist gewiß ein grausiger Anblick, die Menschen im 20. Jahrhundert als Trecker und Schlepper im Kampf gegen die Naturgewalten ohne jede andere Waffe als den Knittel, auf den sie sich stützen, beobachten zu müssen. Praktisch läuft die psychologische Einstellung auf Verachtung der unter den gegebenen Kulturverhältnissen vorhandenen Hilfskräfte der Wirtschaft hinaus und auf das unwirtschaftliche Bestreben, Entwicklungsepochen überspringen zu wollen, indem man lange Zeit hindurch glaubt, die Binnenschifffahrt einfach durch die Eisenbahn ablösen zu können. Gewisse praktische Erfahrungen waren allerdings geeignet, diese Vorstellung zu nähren. Als der erste Bugsierdampfer

¹ Das gewerbliche Rußland, 6. Jahrgang 1913, Moskau (russisch mit Einleitung in deutscher und französischer Sprache).

auf der Wolga erschien, war er der Strömung nicht besser gewachsen als die konowodka, das Göpelwerk¹. Der Dampf schien die Menschen- und Pferdekraft auf dem Wasser nicht ersetzen zu können. Kein Wunder, wenn unter solchen Bedingungen in Rußland der glatte Schienenweg und die Lokomotive als technische Fortschritte erschienen, die jeder Flußschiffahrt den Garaus machen mußten, die selbst den Anschein erweckte, als könne sie auf den Dampf nicht zurückgreifen. Wie in Frankreich und Deutschland, hatte auch die russische Volkswirtschaftslehre (Tschuprow) den restlosen Bankrott und die völlige Überflüssigkeit der Binnenwasserstraßen neben der Eisenbahn verkündet. Aber während in den Ländern Westeuropas die sich schnell entwickelnde Industrialisierung mit ihren Massengütern zu schneller Wiederanerkennung der Binnenwasserstraßen führte, dauerte es im agrarischen Rußland bis in das 20. Jahrhundert hinein, ehe man sich dazu bequeme, die Binnenwasserwege als wichtige Verkehrsträger neben der Eisenbahn wenigstens grundsätzlich anzuerkennen.

Im großen und ganzen war die Überwindung der Verkehrsschwierigkeiten auf den natürlichen Wasserstraßen der Ausdauer und Leistungsfähigkeit der Bevölkerung überlassen. Die Billigkeit der Arbeitskräfte und die langen, schneereichen Winter, während derer sich selbst die Wolga mit einer tragfähigen Eisdecke überzieht, wirken auch noch im schnellebigen 20. Jahrhundert zusammen, um den Staat in seiner Zurückhaltung beim Ausbau der Wasserstraßen zu bestärken, ganz abgesehen davon, daß es einfach an den dazu erforderlichen gewaltigen Geldmitteln fehlte, um einen systematischen Aufbau der Wasserstraßen durchzuführen. Unter dem 22. Juli 1901 berichtete der Verkehrsminister

¹ Menschen und Pferde waren die Antriebsmittel der Flußschiffahrt. Die Arbeit dieser burlaki (Trecker) und krjutschniki (Schlepper und Träger) wickelte sich unter den denkbar härtesten Bedingungen ab. Barken verschiedenen Tiefgangs, Flöße und Ruderboote stellten den Schiffsraum dar. Zu Tal mußten die mit Eisen beladenen Barken des Ural mit dem Frühjahrswasser hinunterschießen oder an langen Tauen hinuntergelassen werden, ohne daß sie zwischen Eisschollen und Baumstämmen barsten. Stromauf wurden sie von den burlaki, aber auch von Weibern, von eintönigem Gesang begleitet, geschleppt. Es galt schon als gewaltige Neuerung, als die Fahrt zu Berg mit Hilfe eines Pferdegöpels bewerkstelligt werden konnte. Dies Göpelwerk setzte auf der Barke eine Winde in Bewegung, auf dessen Trommel während der Aufwärtsfahrt ein Seil aufgerollt wurde. Die ganze Länge des dreihundert und mehr Schritt langen Seiles wurde zusammen mit einem Anker in einem großen Boot der Barke, die natürlich nur niedrige Borde haben konnte, vorausgerudert, dann wurde der Anker versenkt und die Barke mit Hilfe des Göpels an dem Seil stromauf bis an den Anker gezogen. Bei dieser Art der Fortbewegung dauerte die Fahrt von Astrachan bis Rybinsk, die 1929 etwa sieben Tage in Anspruch nimmt, zwei volle Sommer und mehr. Eine weitere Verbesserung war es, als das Göpelwerk Schaufelruder an der Barke selbst in Bewegung zu setzen vermochte, eine Konstruktion, wie ich sie noch 1926 in Sibirien auf dem Tom im Betrieb angetroffen habe.

bezeichnenderweise an den Zaren: „Obwohl die Fortschritte der Technik wohl die Möglichkeit geben, diesen Teil des Dnjepr (Stromschnellen) in einen schiffbaren Zustand zu verwandeln, so führten der ständige Abfluß der Geldmittel für dringendere Aufgaben und der Mangel an Nachdruck zur Vertagung dieser Frage und machten sie zu einem Erbe der Zukunft¹.“

Immerhin kann schon 1901 ein gewisser Anfang im Umschwung der öffentlichen Meinung zugunsten der Wasserstraßen festgestellt werden. Ein Aufsatz von M. Krol² im Organ des Finanzministeriums, der die Lebenskräfte der Wolga als Verkehrsstraße zur Darstellung bringt, wirkt geradezu bahnbrechend. Stärker noch wirken die Arbeiten des Geographen Prof. W. P. Semjonow³, eines glühenden russischen Patrioten. Da die Bürokratie, die die Macht hat und die in starker Abhängigkeit vom internationalen Kapital steht, sich nicht rührt, griff endlich die oppositionelle II. Reichsduma das populär gewordene Thema auf. Von einem Zusammenarbeiten der Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, stellt sie fest, war auch nach 1907 nicht die Rede, „als wenn diese Frage“, heißt es im Entwurf zum Budgetbericht der II. Reichsduma, „keinerlei Bedeutung hätte oder überhaupt nicht vorhanden wäre“. „Eisenbahnlinien werden festgelegt und gebaut ohne jede Beziehung auf die Wasserstraßen und sogar häufig genug im Gegensatz zu dem, was zweckmäßig und leichter durchzuführen gewesen wäre; auf den Flüssen werden, wie solches deutlich aus dem zur Durchsicht vorliegenden Etatsentwurf hervorgeht, irgendwelche Maßnahmen zufälligen Charakters getroffen ohne Zusammenhang mit der Eisenbahn“. Wie zutreffend diese Kritik des russischen Parlaments war, geht u. a. aus der Tatsache hervor, daß die Regierung sich anschickte, eine direkte Eisenbahn von St. Petersburg zum Dongebiet (1350 km) für 110 Millionen Rubel zu bauen, während die Versorgung Petersburgs mit Donkohle auf dem Seewege möglich gewesen wäre durch Kanalisierung des nördlichen Don, wozu nur 6,5 Millionen Rubel erforderlich gewesen wären⁴. In gleichem Zusammenhang wird auf das Dnjeprsystem hingewiesen, das trotz 14 000 km Wasserstraßen, und obwohl es zwölf der fruchtbarsten Gouvernements des Reiches erfaßt, zum Getreidetransport überhaupt nicht herangezogen werde. Auch auf die Vernachlässigung der Düna und der Uralzuflüsse

¹ Zitiert in Das gewerbliche Rußland a. a. O. S. 17.

² M. Krol, Die Bedeutung der Eisenbahnen und der Binnenwasserstraßen für den Güterverkehr im Wolgagebiet. Russkoje ekonomitscheskoje obosrenije, herausgeg. v. M. M. Fedorow, St. Petersburg 1901, H. 11 u. 12.

³ Rossija, Geographische Gesamtbeschreibung unseres Vaterlandes, herausgegeben von W. P. Semjonow Tjan-Schanski, St. Petersburg 1899—1914. 22 Bände. Davon sind erschienen Bd 1—3 und 5—7.

⁴ Berichte der Budgetkommission der II. Reichsduma, die infolge ihrer vorzeitigen Auflösung nicht vorgetragen worden sind, zusammengestellt von M. P. Fedorow, St. Petersburg, Druck von Brockhaus-Efron, Akt.-Ges., 1907, S. 236.

des Wolgasystems Tschussowaja, Wischera, Ufa, des Turjusan, Donetz und Don wird hingewiesen. Noch schlimmer stünden die Dinge in Sibirien, weder Getreide noch Holz könne ausgeführt werden. Die Frage der Erschließung Sibiriens sei eng verbunden mit der Möglichkeit des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen und über das Nördliche Eismeer. „Aber weder auf den Flüssen noch an den Küsten des Eismees ist etwas Wesentliches getan zur Erleichterung der Schifffahrt . . .¹.“ Die Regierung sollte aufgefordert werden, einen Plan zur Vereinheitlichung des Eisenbahn- und Wasserstraßen-Güterverkehrs auszuarbeiten und die Mittel dafür auf dem Anleiheweg wie für den Eisenbahnbau zu beschaffen². Das geringe Interesse des Staats an den Wasserstraßen geht u. a. auch aus folgendem Verhalten hervor: Bis 1904 wurden die Uferparzellen an den Flüssen, die als Anlegeplätze in Frage kamen, im Weg der Versteigerung immer für zwölf Jahre an die Meistbietenden, gewöhnlich waren es Reedereifirmen, verpachtet. Seitdem wurden die Preise für die Benutzung der Parzellen mit den staatlichen Baulichkeiten darauf von den in Frage kommenden Ortschaften bestimmt und vom zuständigen Gouvernementschef bestätigt. Der Staat erhielt somit nichts und hatte daher auch keine Mittel, die Anlegeplätze in Ordnung und technisch auf der Höhe zu halten. Die Städte aber benutzten die Einnahme als Ersatz für den durch Einführung des Branntweinmonopols erlittenen Schaden³. Die Auflage der Städte für die Benutzung der Anlegestellen war so hoch, daß die Dampfergesellschaften vielfach ihre Rechnung darin fanden, ihre Schiffe nicht anlegen zu lassen, sondern Passagiere und Güter vom Ufer mit Hilfe von Leichtern heranzuholen!

3. Der volkswirtschaftliche Nutzen der russischen Binnenschifffahrt.

Wie wenig gerechtfertigt die Zurücksetzung der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn gerade auch in Rußland war, ergibt sich aus der nüchternen Tatsache, daß die Flußschifffahrt sich allen ungünstigen Verhältnissen und Vorurteilen zum Trotz gegenüber der Eisenbahn, dem Schoßkind der russischen Regierung und Gesellschaft, nicht nur zu erhalten, sondern auch als ein starker Wettbewerber durchzusetzen vermochte. Die trockenen Zahlen der Statistik zeigen uns das interessante Bild, daß von einem gewissen Zeitpunkt ab die Entwicklung der Leistungen der beiden großen Verkehrsmittel parallel verläuft. Bei diesen Zahlen ist jedoch eins zu berücksichtigen: die Zahlen der amtlichen Statistik geben nicht die wirklichen Leistungsziffern der Binnenschifffahrt an, diese sind viel höher, als die Statistik angibt. Der Hauptgrund

¹ Budgetbericht 1907 a. a. O. S. 237. ² Budgetbericht 1907 a. a. O. S. 239.

³ Budgetbericht 1907 a. a. O. S. 241.

dafür liegt darin, daß die Privatreeeder und der die Statistik führende Staat Konkurrenten waren. Die Privatreeeder haben im absolutistischen Rußland ein großes Interesse daran gehabt, ihre Leistungen zu verkleinern, solange die Eisenbahn jederzeit mit den Navigationstarifen ziemlich willkürlich operieren durfte. Außerdem verzichtete der Staat selbst auf eine genaue Statistik, indem er nicht alle auf den Wasserstraßen beförderten Güter registrierte und sie „nach einem bedeutend engeren Programm und durchaus nicht mit der Genauigkeit wie die Statistik der Eisenbahnen“ führen ließ. „Vor allem wurden die Frachten nur in den zwölf wichtigsten Flußbassins registriert: Wolga, Newa mit Ladoga, Onega, Swir, Wolchow und Ilmensee, Nördliche Dwina, Dnjepr, Westliche Dwina, Njemen, Weichsel, Don, Bug, Dnjestr, Narwa mit den Seen von Pskow und Tschuda. Außerdem wurden nur 24 Warengruppen registriert, von denen allein 8 auf Getreideprodukte fallen¹.“ Bei dieser Statistik fehlen somit ganz Sibirien und Zentralasien, der Uralfluß u. a. Der stetig stärker werdende Lokalverkehr wurde überhaupt nicht berücksichtigt, z. B. die umfangreichen Obsttransporte zwischen Kasan und Nishnij (Äpfel von Antonowka). Dennoch genügen die Angaben für unseren Zweck, die große Bedeutung der russischen Binnenschifffahrt unter privatwirtschaftlicher Führung nachzuweisen.

Während, wie gezeigt wurde, für die Wasserstraßen nur ein Mindestmaß von Aufwendungen durch den Staat zu bemerken ist, wächst die Länge der Eisenbahnen von Jahrfünft zu Jahrfünft in steigendem Maß. Die erste Eisenbahn wurde in Rußland 1838 gebaut. Von 1850—1900 stieg das Eisenbahnnetz von 467 auf 39 779 Werst im europäischen Rußland an. Es waren in Betrieb:

Tabelle 13.

1850 ² . . .	467 Werst	1870 . . .	10 094 Werst	1890 . . .	27 238 Werst
1855 . . .	1 092 „	1875 . . .	17 729 „	1895 . . .	33 105 „
1860 . . .	1 490 „	1880 . . .	21 155 „	1900 . . .	39 779 „
1865 . . .	3 578 „	1885 . . .	24 041 „		

An Gütern wurden befördert in Millionen Pud³:

Tabelle 14.

im Jahr	Wertzahl der Eisenbahnen	auf den Wasserstraßen	auf der Eisenbahn
1854 . . .	973	335	10
1861 . . .	1 709	369	70
1868 . . .	5 205	353	450
1877 . . .	18 978	420	1 739

¹ W. J. Scharago, Statistisches Jahrbuch von 1913, St. Petersburg 1913, S. 640.

² Die folgenden Zahlen aus Russkoje ekonomitscheskoje obosrenije, Novemberheft 1901, S. 12—23 bei M. Krol, Die Rolle der Eisenbahnen und der Wasserstraßen im Frachtverkehr d. Wolgagebiets.

³ Krol a. a. O. S. 15.

Im 20. Jahrhundert entwickelt sich die Dampferflotte von 127 Dampfern im Jahr 1844 auf 2539 im Jahr 1898. Auf die verschiedenen Jahre verteilt, schwammen auf den Flüssen des europäischen Rußland:

Tabelle 15.

1813—1844 . .	127 Dampfer,	1864 . .	472 Dampfer,	1894 . .	2185 Dampfer
1854 . .	131 „	1874 . .	713 „	1898 . .	2539 „
		1884 . .	1307 „		

Hierneben geht die Entwicklung der Barken- und Leichterflotte einen andern Weg bezüglich der Zahl. Von 1865—1869 wurden im europäischen Rußland ohne Polen, Finnland und das Kaukasusgebiet 53513 Barken usw. gebaut zum Durchschnittspreis von 379 Rubeln (auf Gold berechnet), 1885—1888 betrug die Zahl der Neubauten 24902 Barken usw. zum Durchschnittspreis von 846 Rubeln und 1891—1895 27271 zu 1140 Rubeln. Dabei steigt die durchschnittliche Ladefähigkeit der Barken im Durchschnitt von 19000 Pud im Jahr 1884 auf 26000 Pud im Jahr 1896, während die Zahl der im Betrieb befindlichen Barken usw. nur von 20095 im Jahr 1884 auf 20125 im Jahr 1890 und auf 20580 im Jahr 1896 ansteigt. Im gleichen Zeitraum wächst die Exploitationsmöglichkeit für die Barken ganz außerordentlich.

Tabelle 16.

Im Jahr	bei einem Bestand von Barken	Ladefähigkeit in tausend Pud	wurden beladen Barken	Gewicht der Fracht in tausend Pud
1884	20 095	362 166	56 319	492 764
1890	20 125	401 249	74 470	602 000
1896	20 580	526 940	121 628	896 461 ¹

Schon aus den angeführten Zahlen ergibt sich, daß die Eisenbahnen nicht imstande waren, soviel Frachten von den Flüssen an sich zu ziehen, daß die Binnenschifffahrt unrentabel geworden wäre. Die Gütermengen in Rußland sind in genügendem Maß angewachsen, um beiden Verkehrsmitteln auch wachsende Beschäftigung zu geben, und zwar je länger, um so mehr. Der Aufstieg des Verkehrs auf den Wasserstraßen beginnt aber erst nach dem russisch-türkischen Krieg, etwa von 1877/79 ab. Wir dürfen dafür zwei Erscheinungen des russischen Wirtschaftslebens verantwortlich machen: die starke Industrialisierung, die der Eisenbahn schon deshalb Frachten zuführt, weil sich die Einfuhr von Fabrikarüstungen außerordentlich steigert. Diese Güter kamen für die Binnenschifffahrt nur in den seltensten Fällen in Frage, da es sich vielfach um eilige Güter handelte, die zu bestimmten Terminen geliefert werden mußten. Die andere Erscheinung ist mit dem Aufwachsen des Baues strategischer Bahnen verknüpft. Die Flußschifffahrt

¹ Krol a. a. O. S. 23.

kämpft unter diesen Begleitumständen erfolgreich gegen die Eisenbahn, z. B. bei der Getreidefracht, solange nicht durch künstliche Mittel, wie die sogenannten Navigationstarife, von der Regierung eingegriffen wird. Die Getreidefrachten entwickelten sich von 1873—1887 durchaus zugunsten der Flußschifffahrt. Getreide wurde befördert in Millionen Pud¹:

Tabelle 17.

im Jahr	auf der Eisenbahn	auf den Wasserstraßen
1873	380,3	100,1
1880 ²	276,3	105,2
1882	357,5	112,7
1884	372,2	136,8
1885	424,0	158,7
1886	335,7	165,4
1887	440,5	171,4

Hiernach nimmt die Getreidefracht auf den Wasserstraßen im angegebenen Zeitraum um 70%, auf den Eisenbahnen nur etwa um 16% zu.

Daß der Frachtverkehr auf der Eisenbahn unabhängig von denjenigen Frachten wuchs, die der Flußschifffahrt entzogen wurden, in der Hauptsache im Zusammenhang mit der Entwicklung der Industrie, ergibt sich aus folgenden Zahlen, die die hauptsächlichsten Frachtgüter, die auf der Eisenbahn befördert werden, in Millionen Pud nachweisen³:

Tabelle 18.

Jahr	Getreide	Salz	Naphtha	Petroleum	Steinkohle	Holz	Bauholz
1888	562,8	55,7	19,5	67,3	241,7	139,5	135,5
1889	423,1	60,6	27,8	76,8	289,7	148,8	154,2
1890	407,9	58,5	34,7	81,5	266,9	143,0	149,2
1891	428,9	63,0	37,4	84,7	289,7	129,7	134,0
1892 ⁴	346,8	67,6	44,1	85,0	319,7	124,4	144,9
1893	475,7	66,2	59,5	97,7	354,1	141,8	159,2
1894	564,1	64,4	73,0	90,1	401,4	145,8	167,2
1895	565,9	67,1	82,6	97,0	394,9	144,7	188,0
1896	560,2	65,1	97,7	99,5	445,2	145,0	200,9
1897	487,9	68,8	121,8	103,6	499,6	155,7	216,2

Die Zahlen besagen, daß in dem herangezogenen Jahrzehnt die Verfrachtung von Getreide auf der Eisenbahn nicht nur nicht gewachsen, sondern zurückgegangen ist, und daß die Verfrachtung von Steinkohle, die in Rußland nur in geringem Umfang auf den Wasserstraßen erfolgt, sich mehr als verdoppelte. Nur Naphtha, Petroleum und Bauholz, die früher fast ausschließlich auf den Wasserstraßen befördert wurden, zeigen die Neigung, zu den Eisenbahnen abzuwandern.

Noch mehr kommt das starke Eigenleben der Wasserstraßen zur Geltung bei Gegenüberstellung der von den Wasserstraßen zur Eisenbahn und umgekehrt im gemischten Verkehr übergegangenen Frachten. Zwischen 1886 und 1897 ergibt sich folgendes Bild. Es gingen Millionen Pud⁵:

¹ Krol a. a. O., H. 11, S. 16.

² Mißernte.

³ Krol a. a. O., H. 11, S. 18.

⁴ Mißernte.

⁵ Krol a. a. O., H. 11, S. 18.

Tabelle 19.

im Jahr	von den Wasserstraßen zur Eisenbahn	von der Eisenbahn zu den Wasserstraßen
1886	96,1	32,3
1888	91,3	35,0
1889	131,4	32,3
1892	117,7	34,7
1893	148,3	55,6
1894	165,8	60,0
1895	174,7	55,9
1896	182,6	62,0
1897	209,3	61,5

In beiden Richtungen hat sich der Verkehr etwa verdoppelt. Daß die Eisenbahn erheblich mehr Frachten vom Wasser übernahm als umgekehrt, ist ein durchaus selbstverständlicher Vorgang.

Die Eisenbahnen besorgen die Verteilung aller der Güter im Inland, die von den Wasserstraßen nicht direkt erreicht werden können. Maßgebend für die Beurteilung ist der Anteil am Reiseweg, der in jedem einzelnen Fall auf die Eisenbahn, und der auf die Wasserfracht kommt. Es ist daher wichtig, festzustellen, an welchem Punkt der Reise die Wasserstraße verlassen wird und welche Frachtgüter im einzelnen dafür in Frage kommen. Die hauptsächlichsten Frachtgüter der Binnenwasserstraßen, die von der Eisenbahn weiterbefördert werden, sind: Getreide, Naphtha, Petroleum und Baumaterial, wie die folgende Tabelle zeigt. Es gingen Millionen Pud zur Weiterverfrachtung auf die Eisenbahn über¹:

Tabelle 20.

im Jahr	Getreide	Naphtha	Petroleum	Baumaterial	überhaupt	Anteil der Hauptgüter am Übergang %
1892	14,5	33,0	17,7	38,4	117,7	88,1
1893	20,7	47,1	11,5	57,7	148,3	92,1
1894	30,5	53,3	17,5	48,8	165,8	90,6
1895	27,9	58,5	19,1	56,4	174,7	93,8
1896	28,1	60,3	18,5	62,0	182,6	92,5
1897	34,2	86,0	19,1	56,5	209,3	93,8

Sehen wir nun zu, von welchen Schiffsanlegestellen die Verfrachtung erfolgt, so ergibt sich für die vier erwähnten Hauptfrachtgüter in Millionen Pud folgendes Bild²:

Tabelle 21.

A. für Getreide	1892	1893	1894	1895	1896	1897
in Kalatsch a. Don	5,0	1,4	3,1	—	—	—
Nishnij-Nowgorod	2,2	4,3	3,6	4,8	3,9	5,5
Rybinsk	2,4	8,8	14,6	13,3	12,2	12,6
Jaroslavl	6,8	1,4	4,1	2,3	4,2	3,4
Zarizin (Stalingrad)	0,4	—	—	1,2	1,2	1,3
Kineschma	0,4	1,3	1,6	2,5	2,4	1,7
Bender a. Dnjestr	0,7	1,8	1,6	2,5	1,2	1,6

¹ Krol a. a. O. S. 19.² Krol a. a. O. S. 19/20.

B. für Naphtha

in Kineschma	1,8	3,9	3,9	3,4	5,2	5,6
Nishnij-Nowgorod	15,9	21,2	16,0	15,6	18,6	28,7
Rybinsk	—	0,1	1,6	3,9	5,9	4,0
Saratow	0,9	7,4	11,9	13,4	14,1	14,1
Zarizin (Stalingrad)	7,6	9,2	11,3	9,5	8,5	13,4
Jaroslavl	4,1	3,9	7,3	7,9	5,2	13,5
Kamyschin	—	—	—	—	—	2,1

C. für Petroleum

in Nishnij-Nowgorod	5,0	3,2	2,4	4,0	3,1	3,0
Saratow	1,7	5,2	4,2	4,4	3,2	5,9
Zarizin (Stalingrad)	9,0	—	7,6	8,1	10,2	8,2

D. für Baumaterial

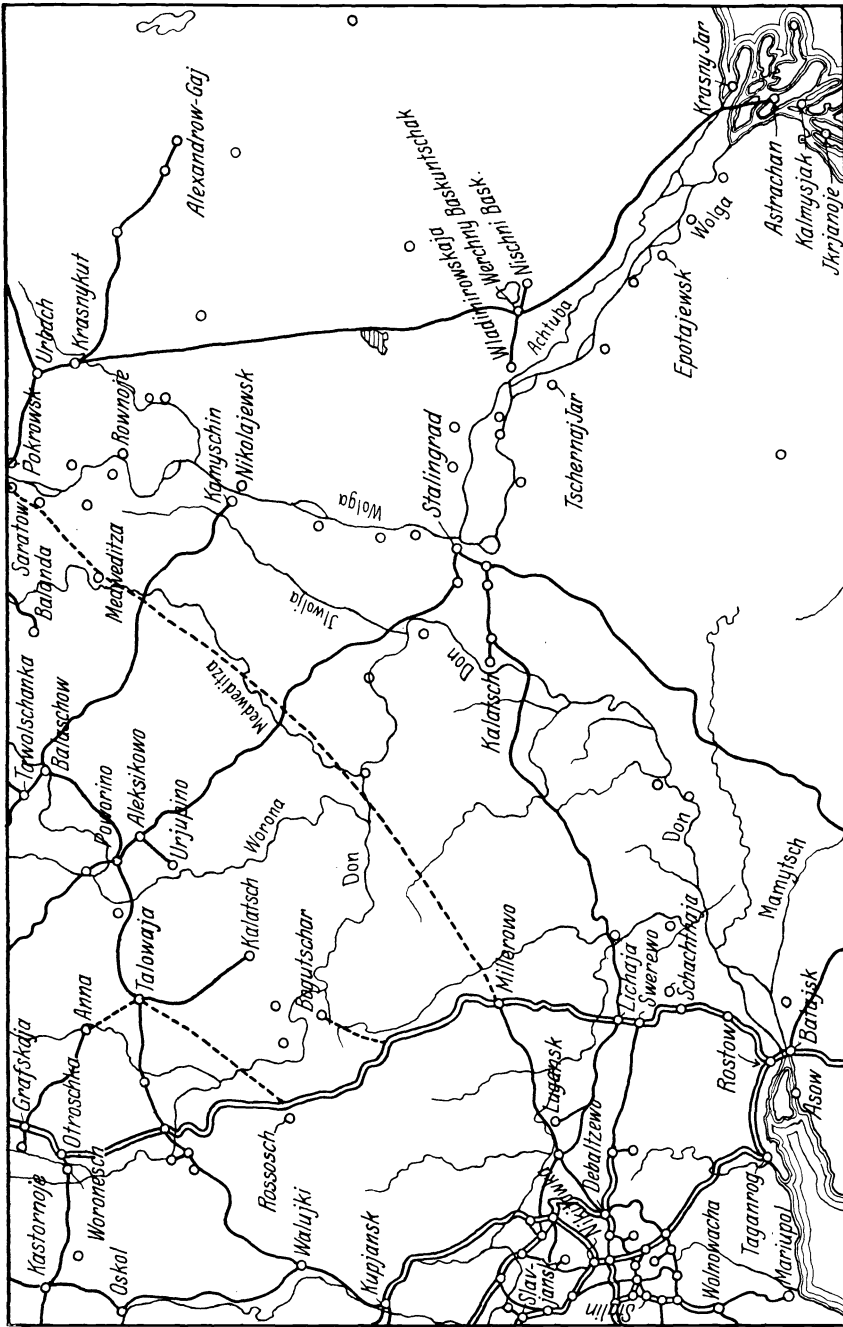
in Jekaterinoslaw, Dnjepr	1,0	14,6	7,5	8,5	7,7	6,7
Krementschug, Dnjepr	4,0	4,3	0,5	4,0	4,9	4,5
Saratow	0,9	0,9	2,8	2,2	1,9	1,8
Zarizin (Stalingrad)	12,8	14,6	19,1	21,7	21,4	16,6
Jaroslavl	2,9	4,5	3,5	4,9	4,7	3,4
Briansk, Desna	—	—	—	—	3,8	1,5
Aleksin, Oka	2,5	2,6	3,4	—	1,0	3,9
Tscherkassy, Dnjepr	1,2	2,2	2,3	—	3,2	1,4
Kamyschin	—	—	0,3	—	—	2,1
Kineschma	1,2	1,4	2,1	—	—	3,2
Rostow a. Don	2,0	2,5	1,4	—	—	—

Die Leistungen der Binnenwasserstraßen im letzten Jahrzehnt vor dem Weltkrieg unter der geschilderten Entwicklung werden in folgenden Zahlen im Verhältnis zu den Leistungen der Eisenbahnen veranschaulicht. Im ganzen wurden Frachtgüter in tausend Tonnen befördert:

Tabelle 22.

im Jahr	auf den Eisenbahnen		von der Binnenschifffahrt		
1904	80 702,4	Jahresdurchschnitt	40 125,0	Jahres-	49,7%
1905	73 982,7	von	36 160,0	durch-	48,9%
1906	85 460,3	1904—1908	35 339,0	schnitt v.	41,4%
1907	89 794,8		37 920,0	1904/08	42,2%
1908	91 854,4	84 358,9	38 017,6	37 512,3	41,4%
1909	97 724,6		46 589,8	Jahres-	44,6%
1910	104 218,6	Jahresdurchschnitt	45 894,5	durch-	44,0%
1911	118 098,2	von	50 755,6	schnitt v.	43,0%
1912	128 562,7	1909—1913	47 209,3	1909/13	36,7%
1913	135 759,0	116 876,2	53 943,5	48 878,5	39,7%

Hiernach sinkt in den letzten zehn Jahren vor dem Weltkrieg der Anteil der Binnenschifffahrt an den Frachten, im Verhältnis zu den Eisenbahnfrachten, um rund 10%, wenngleich die Frachten selbst beim Jahresdurchschnitt, auf fünf Jahre berechnet, sich bei der Eisenbahn nur um etwa 36,5, bei der Schifffahrt um etwa 34% vermehren. Es besteht somit in dem herangezogenen Zeitraum ein ziemlich gleichmäßiges Ansteigen der Frachten bei beiden Verkehrsmitteln. Im Jahrfünft von 1908—1913, in dem die früher gekennzeichneten Anregungen beginnen wirksam zu werden, weist die Binnenschifffahrt eine Steigerung



Skizze XVI. Die Wolga-Eisenbahnen unterhalb Saratow.

der Frachten um etwa 15,9 Millionen Tonnen auf, während von 1904 bis 1908 ein Rückgang um 2 Millionen Tonnen stattgefunden hat.

Was bedeuten alle diese Angaben? Sie bedeuten, daß bis 1897 die wichtigsten Frachtgüter erst dann zur Eisenbahn übergangen, nachdem sie hunderte und häufig weit über tausend Werst auf den Wasserstraßen zurückgelegt hatten. So gehören die Orte, an denen das Holz zur Eisenbahn übergeht, mit Ausnahme von Jaroslawl mit seiner Nähe zu Moskau, dem holzarmen Süden an, die Holz mengen, die im Dongebiet gebraucht werden, bleiben bis Zarizin¹ auf dem Wasser (s. Skizze XVI). Wenn dagegen das Naphtha in wesentlichen Mengen schon in Zarizin zur Eisenbahn übergeht, dann liegt das in der Verteilungsmöglichkeit auf den in Frage kommenden drei Bahnstrecken, deren eine direkt ins südrussische Industriegebiet führt. Im übrigen darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts in wachsendem Maß zur Naphthafeuerung übergangen, daß also der vermehrte Eigenverbrauch der Eisenbahnen auch vermehrt Naphtha von den Wasserstraßen abzog. Dennoch betrug die Durchschnittslänge der Wegstrecke für Naphtha auf der Eisenbahn im Jahr 1895 im Mittel 447 Werst, 1896 453 Werst, auf dem Wasser aber weit mehr als 1000. Das besagt u. a., daß auf 450 Werst, dem mittleren Reiseweg der Güter auf der Eisenbahn, auf den Wasserstraßen nicht 1½ Milliarden Pud, sondern fast dreimal soviel hätten befördert werden können. Zieht man ferner in Betracht, daß sich die Binnenschifffahrt in Rußland im Durchschnitt nur auf sechs Monate im Jahr erstreckt, während die Eisenbahn das ganze Jahr ohne Unterbrechung arbeitet, so ergibt es sich, daß die Grundlagen für die Schifffahrt durchaus gesund sind, und daß sie berufen ist, in der russischen Wirtschaft auch eine bedeutende Rolle zu spielen, sofern sie planvoll in den Gesamtbetrieb der Wirtschaft eingebaut wird. Die Voraussetzungen dafür sind bei den verschiedenen Stromsystemen verschieden. Die meisten positiven Faktoren sammeln sich um das Wolgasystem (s. Skizze XIX).

VIII. Ergebnisse aus der Verkehrspolitik der zarischen Epoche.

1. Anregungen für die Binnenschifffahrt seit 1900.

Entsprechend den Tendenzen der zarischen Verkehrspolitik überhaupt, unterlag die Entwicklung der Wasserstraßen auch militärstrategischen Gesichtspunkten. Sehr wesentlich unter der Hervorkehrung dieser vermochten die Livländer Ritterschaften die Kanalisierung der

¹ Zarizin = Stalingrad.

Aa durchzusetzen, die dadurch ein wichtiger Zubringer für den Hafen von Riga geworden ist. Militärische Gründe veranlaßten etwa um 1903 das Wasserbaudepartement des Verkehrsministeriums, die Frage der Kanalisierung der Narowa zu studieren mit dem Ziel, den etwa 20 m hohen Wasserfall bei Krenholm, wo eine Tuchfabrik betrieben wurde, zu überwinden. Der Plan ist über die Vorarbeiten nicht hinausgekommen.

In den letzten Jahren vor Ausbruch des Weltkrieges erhielt die Binnenschifffahrt im europäischen Rußland neue Impulse, nachdem die Bemühungen der II. Reichsduma um die Binnenwasserstraßen noch im Jahr 1907 ergebnislos geblieben waren¹. Zunächst vom Außenhandel, insbesondere vom Holzexport her. Die Tatsache, daß Deutschland die russische Holzausfuhr auf der Weichsel und auf der Memel (Njemen) mit Zwischengewinnen belastete, ehe das Holz an einem Ostseehafen von Schiffen der Russischen Freiwilligen Flotte übernommen werden konnte, wurde, je mehr die russische Ausfuhrorganisation und Überseeschifffahrt sich entwickelt hatten, um so drückender empfunden. Im wesentlichen gipfelten die entsprechenden Anregungen aus russischen Kreisen in zwei Vorschlägen²: auf der Weichsel wurde vorgeschlagen, durch Anlage eines Holzhafens etwa bei Plotzk oder Wlozlawek den Thorner und Bromberger Häfen Abbruch zu tun. Das Njemenholz sollte dagegen durch einen Kanal über die Dubissa nach Windau ganz von der Memel abgelenkt werden³. Die Durchführung beider Pläne hätte zweifellos eine gründliche Instandsetzung der Dnjeprkanäle zur Voraussetzung haben müssen, da vor allem das Holz des Dnjeprsystems auf Weichsel und Njemen befördert wurde. Daß die zarische Regierung zuletzt solchen Plänen wohlwollend gegenüberstand, beweist die schon erwähnte Studie von W. W. Faas, die vom Forstdepartement herausgegeben ist, ebenso wie eine Studie von M. Wojtkewitsch über „Die Holzhäfen auf der preußischen Weichsel“, die das Verkehrsministerium veranlaßt hatte⁴. Zu konkreten Unternehmungen im Gebiet der Weichsel ist es nicht mehr gekommen. Entsprechende Vorschläge der Regierung an die Reichsduma wurden von dieser allerdings auf die lange Bank geschoben.

¹ S. Entwurf des Berichts der Budgetkommission zum Etat der Binnenwasserstraßen für 1907, herausgeg. von M. P. Fedorow, St. Petersburg 1907, S. 234—248.

² W. W. Faas: Der russisch-deutsche Holzhandel, St. Petersburg 1910 (russ.), S. 110—122.

³ Übrigens ein alter Plan, der schon 1825 in Angriff genommen wurde, dann aber infolge des polnischen Aufstands von 1830 fallen gelassen wurde. Näheres hierüber bei N. W. Cholschewnikow: Der Njemen, Kostroma 1902 (russisch). K. Lepin (Iswestija vom 12. Juni 1928, Nr 160) bringt diesen Plan zusammen mit dem grandiosen Projekt einer direkten Wasserstraße Windau—Wladiwostok aus der Zeit um 1880.

⁴ M. Wojtkewitsch, St. Petersburg 1912, reich illustriert (russisch).

Die andere Anregung für die Entwicklung der Binnenschifffahrt rührte wieder von militärischer Seite her. Sie hing zusammen mit dem Ausbau des Militärbezirks von Kasan, mit der Erweiterung der Geschützfabriken von Ishewsk und Perm an der Kama und mit dem Bau der Geschößfabrik in Zarizin (Stalingrad), kam also in erster Linie dem Verkehr auf der Wolga zugute. Die mittlere Wolga konnte dadurch eine wichtige Querverbindung für die Aufmarschstraßen der russischen Armee sowohl gegen Westen als auch gegen Osten werden. Auf dem Amur erscheinen 1906 gegen 136 Dampfer und 477 Barken, unter letzteren eine große Anzahl mit über 50000 Pud Ladegewicht.

Die finanziellen Aufwendungen jener Jahre kamen in erster Linie dem Ausbau der Verbindungen der Wolga zur Newa und zur nördlichen Dwina zugute. Von 1911 bis zum Zusammenbruch wurden zur Verbesserung der bestehenden Wasserstraßen im ganzen 38 Millionen Goldrubel ausgegeben, davon fielen auf:

Tabelle 23.

Arbeiten in den Schleusen des Mariensystems	8,755	Mill.	Rubel
Arbeiten zum Umbau d. Württemberg. Systems (jetzt Latschy-Kubensk)	15	„	„

Dazu treten für:

Arbeiten zur Beschleunigung des oberen Donez			
und für solche am Don	6,5	„	„
Sonstige Arbeiten an den Kanälen erforderten	3	„	„

Zur Verbesserung der Verhältnisse auf dem Dnjepr wurden gleichfalls 4575000 Rubel ausgeworfen. In West- und Ostsibirien belebte sich die Binnenschifffahrt einmal durch die verstärkte Übersiedlerbewegung, die nach 1906 einsetzte, sowie auch durch die Politik, die die Moskauer Handelskammer in der Mongolei (Selenga), und in Tanu-tuwa (Jenissey) einschlug¹. Das Projekt des Verkehrsministers, den Unterlauf des Tobol und die Tura zu kanalisieren (4,8 Mill. Rubel), um einen „billigen Ausfuhrweg“ für die sibirischen Erzeugnisse nach dem Westen zu erhalten, wurde von der Duma hinhaltend behandelt². Immerhin genügten diese Anregungen dazu, daß die Zahl der Reedereigesellschaften auf Aktien von 23 im Jahr 1906 auf 59 im Jahr 1913 ansteigen konnte. Außerdem beteiligten sich am Reedereigeschäft 110 sonstige juristische Personen und mehrere tausend Einzelunternehmer.

Von der Entwicklung der Tonnage auf den Binnenwasserstraßen Rußlands geben die Zahlen von 1884—1912 folgendes Bild:

¹ Näheres s. Neu-Sibirien a. a. O. S. 69—125.

² Überblick über die Tätigkeit der III. Reichsduma 1907—1912. St. Petersburg Staatsdruckerei 1912, Teil II, S. 507.

Tabelle 24.

Jahr	Dampfer			Leichter		beförderte Gütermenge		
	Zahl der Schiffe	indizierte Kräfte in 1000 HP	Tonnage in Mill. Pud	Zahl der Leichter	Tonnage in Mill. Pud	in Schiffen	in Flößen	im ganzen
1884	1246	288,4	6,1	20 095	362,2	—	—	—
1890	1829	412,8	9,2	20 125	401,3	586,7	506,6	1103,3
1895	2539	519,2	12,3	20 580	526,9	870,6	585,2	1455,8
1900	3296	660,9	16,2	22 859	674,2	1211,1	817,4	2028,5
1906	4417	870,0	21,1	23 975	811,7	1331,4	826,0	2157,4
1912	5556	1098,8	27,2	24 151	823,4	1709,8	1172,3	2882,1

Über die Entwicklung der Flußflotte auf den einzelnen Flußsystemen stehen uns folgende Zahlen zur Verfügung¹:

Tabelle 25.

Flußsysteme	Dampfschiffe			Barken, Leichter		
	1884	1895	1906	1884	1895	1906
Wolga	665	1 392	2 099	5 896	7 600	8 445
Weichsel	15	37	53	19	425	401
Düna	46	104	180	571	673	823
Nördl. Dwina	65	124	239	848	985	1 507
Dnjepr	139	286	382	1 744	1 877	2 218
Dnjestr	4	11	16	660	329	277
Don	91	167	195	866	516	471
Kuban	—	13	69	—	—	131
Kura	—			—	—	—
Narwa mit Seen	15	26	55	106	458	675
Newa mit Seen	193	362	574	8 671	7 102	7 609
Njemen	13	17	35	696	492	365
Onega	—	—	—	37	123	55
Petschora	—	—	—	—	—	17
Amur	—	—	136	—	—	477
Amu-darja	—	—	60	—	—	35
Jenissej m. Balkal	—	—	26	—	—	30
Lena	—	—	192	—	—	245
Ob	—	—	6	—	—	13
Zusammen:	1 246	2 539	4 317	20 114	20 580	23 975

Im Jahr 1912 wurden 5556 Dampfer und 24151 Barken usw. ausgewiesen².

Während die Zahl der Dampfschiffe sich mehr als verdreifacht hat, beträgt die Vermehrung der Barken nur 12—15%. Dabei ist freilich zu berücksichtigen, daß die Vermehrung der Barken ausschließlich auf Einheiten von über 20 000 Pud Ladegewicht fällt. Die Zahl der Barken von 30 000—50 000 Pud ist von 808 auf 2919 und mit über 50 000 Pud

¹ W. J. Scharago a. a. O. S. 641.

² S. Tabelle XXV, die Unstimmigkeit in den Zahlen für 1906 bei den Dampfern vermögen wir nicht aufzuklären.

von 1184 auf 4102 gestiegen. — Die Zahl der Bugsierdampfer ist von 815 auf 2443 gestiegen.

Der Wert der 6370 km im Jahr 1911 vorhandenen künstlichen Wasserstraßen wird mit 151 Millionen Vorkriegsrubeln angenommen¹.

2. Inventur der Ergebnisse der zarischen Epoche.

Die wirtschaftspolitische Idee, die der Entwicklung der großen Kabotage in den letzten Dezennien zugrunde liegt und deren Durchführung die Versorgung der Städte am Baltikum, insbesondere von St. Petersburg und Riga, in steigendem Maß direkt aus den Häfen des Schwarzen Meeres möglich macht, wirkt auf Umwegen gegen die Entwicklung der Binnenwasserstraßen. Auf dem Dnjepr bleibt alles beim alten. Seine Stromschnellen mitten im Industriegebiet von Jekaterinoslaw sperren den Durchgangsverkehr zum Schwarzen Meer aus dem Norden, die Steine im Flußbett der Düna oberhalb Jakobstadt sperren ihn aus dem Süden². Der Zustand des Dnjepr-Düna-Kanals über die Beresina und Ulla läßt nur Flößerei mit Treidelbetrieb zu. Auch gegenüber den beiden Meeren an den Küsten Rußlands, die die Verbindung zum Weltmeer herstellen, gegenüber der Ostsee und dem Schwarzen Meer ist die Regierung im Zusammenhang mit den Binnenwasserstraßen passiv. Die große Wasserader der Düna, auf der außer Flößholz auch Hanf, Flachs, Tierprodukte und sogar Roggen aus neun Gouvernements nach Riga gebracht werden könnten, bleibt für die großen Entfernungen ungenutzt, obwohl auf ihr im Jahr 1913 schon 44 Millionen Pud nach Riga geschafft wurden neben 90,5 Millionen auf

¹ Bilanz der Volkswirtschaft a. a. O., Teil I, S. 42.

² Die Entwicklung oder richtiger Nichtentwicklung der Düna kennzeichnet v. Gernet a. a. O. S. 3, 4, zutreffend: „Die Düna hat eine Länge von 940 Werst. . . Sie ist nur von ihrer Mündung bis Riga, also auf . . . etwa 12 Werst für Seeschiffe zugänglich . . . Die weiter oberhalb gelegene Strecke vom Rigaischen Hafen bis Jakobstadt . . . 146 Werst . . . ist dagegen ihres starken Falles und des felsigen (wohl richtiger „steinigen“) Flußbetts wegen nur bei Hochwasser und auch dann nur mit vielen Gefahren von größeren flachbodigen Fahrzeugen (Strusen) zu benutzen, die sich nach dem Eisgang mit ihrer bis zu 14000 Pud schweren Ladung von der Strömung heruntertragen lassen. Die Zahl dieser Fahrzeuge, die mit Getreide und landwirtschaftlichen Produkten im Frühling . . . die Düna hinabfahren . . ., betrug im Jahre 1848 noch 1240, in den Jahren 1866/77 durchschnittlich 327 jährlich und in den . . . Jahren 1901—1914 bloß 4 im Jahr. Neuerdings kommen nach Riga von oberhalb auf der Düna nur noch schmale kleine Segelboote, allerdings in recht großer Anzahl (1913 etwa 1600 Boote). Weiter oberhalb von Jakobstadt bis zur Mündung der Toropa in die Düna (170 Werst oberhalb Witebsk), d. h. auf einer Strecke von 600 Werst, bildet die Düna einen Wasserweg, der, ohne daß etwas Wesentliches zu seiner Verbesserung getan ist, einen Verkehr von flachbodigen Fahrzeugen und kleinen zum Transport von Passagieren und Gütern dienenden Dampfern zuläßt.“

der Eisenbahn¹. Es ist, als sollten die Wasseradern des westlichen Rußland isoliert und künstlich zurückgehalten werden, den kontinentalen Charakter des Landes überwinden zu helfen.

Nach 1907 hat es den Anschein, als werde neben dem Marienkanalsystem nur Südrußland bevorzugt, wo die kleineren Flüsse Don, Donez, Bug, Dnjestr Verbesserungen erfahren. Näheres Zusehen ergibt dort als Grund dafür eine starke Zunahme der Saatanbaufläche in den Schwarzerdegouvernements, Versagen der Eisenbahnen bei der Getreidebestellung und Begünstigung der Russischen Freiwilligen Flotte. Also auch hier keine grundsätzliche Einordnung der Wasserstraßen in das allgemeine Verkehrssystem, sondern nur ein zögerndes Nachgeben an die spontanen Forderungen der Privatwirtschaft, besonders des Außenhandels. Die kleineren Flüsse und die Unterläufe der größeren werden zuletzt als Zubringer der Russischen Freiwilligen Flotte bewertet. Eigenartig berührt es, wenn wir beobachten, daß derselbe Gedanke nicht auch im Verhältnis der Wasserstraßen zur Eisenbahn Platz greift: von einem Ausbau der Flüsse zu Zubringern der Eisenbahn ist nicht die Rede, nicht erheblich sind die Anstrengungen, die zur Organisierung eines gemischten Verkehrs auf Eisenbahn und Flüssen gemacht werden. Eine gemeinsame politische Note erkennen wir in der Begünstigung der Schifffahrt auf dem Amur im Fernen Osten und auf dem Amu-darja in Zentralasien, soweit er Grenzfluß zwischen Buchara und Afghanistan ist.

Warum die Eisenbahnen lange Jahre hindurch nicht imstande waren, den Güterverkehr auf den Wasserstraßen sich unterzuordnen, erklärt uns die Geschichte des russischen Eisenbahnbaues. Sie stellt über 1900 keine Entwicklung, sondern eine Aneinanderreihung von Zufälligkeiten dar. Sehen wir vom ersten Bahnbau (1838), jener kurzen Strecke zwischen Petersburg und Zarskoje Selo ab, so beginnt der russische Bahnbau in Polen mit der Fertigstellung der Warschau-Wiener Bahn im Jahr 1848 auf Anregung aus dem Ausland. Auch die folgenden Bahnen sind auf Anregungen von außen zurückzuführen, und den Anregern ist das Finanzierungsgeschäft die Hauptsache. Die Nikolaibahn (1843—1851) muß entsprechend einer Laune des Zaren die alte Handelsstadt Nowgorod meiden und wird durch unbewohnte Sümpfe in gerader Linie nach Moskau geführt. Alsdann wird die damals wirtschaftlich noch nicht, aber strategisch wichtige Warschau-Petersburger Bahn gebaut (1857—1861). Den Eisenbahnbau haben ausländische Finanziere, die berüchtigten Bankiers Pereira, und Techniker in der Hand, die die Eigenart Rußlands nicht kennen. Die Konzessionsgesellschaften brechen zusammen. Erst unter Alexander dem Dritten und mit dem Bau

¹ Zitiert nach Herbert Schroeder: Rußland und die Ostsee. Verlag G. Loeffler, Riga 1927, S. 94.

der asiatischen Bahnen beginnt sich eine große Linie durchzusetzen, die dann durch die strategischen Bahnbauten im 20. Jahrhundert wieder durchbrochen wird. Im ganzen darf wohl ausgesprochen werden, daß in der russischen Verkehrspolitik mit dem Auftreten der Eisenbahnen ein heilloses Durcheinander eingetreten ist, dessen Nachwirkungen sich, trotz mancher Verbesserungen in den letzten Jahren, unheilvoll auch im Weltkrieg gezeigt haben.

Dennoch darf etwa vom Türkenkrieg (1877/78) ab nicht mehr von wirtschaftlicher Systemlosigkeit gesprochen werden.

Die Wirtschaftspolitik der Zaren seit Wjatschnegradski und Witte war nach einem weitschauenden Plan orientiert. In der Wirtschaftspolitik des zarischen Rußland war der Hauptnachdruck auf die Entwicklung von finanziellen Betriebsmitteln des Staats bei forcierter Industrialisierung des Landes gelegt. Die ganze Wucht dieses Programms hatte der in der Mir-Gemeinde gefesselte und zur Steuerzahlung und Arbeit angehaltene Bauer zu tragen. Um der finanziellen Ziele willen scheute die zarische Regierung sich nicht, sich mit den Staatsfinanzen ebenso wie mit denen der Industrie in eine gewisse Abhängigkeit vom Ausland zu bringen. Im Rahmen dieses großen Planes mit der Industrialisierung im Mittelpunkt konnte die Binnenschifffahrt keine große Rolle spielen, solange sie von finanzpolitischen und nicht von kulturpolitischen Gesichtspunkten aus lediglich als Zuschußunternehmen bewertet werden mußte. Deshalb und weil der Verlauf der Flüsse ihre strategische Benutzung gegen Mitteleuropa nur für die Verteidigung, nicht für einen Angriff wertvoll macht, und weil infolgedessen über sie kein französisches Kapital nach Rußland gezogen werden kann, überläßt sie der Staat schrankenlos der privaten Initiative, wobei er noch dazu ängstlich besorgt darum ist, nicht Verhältnisse auf den Wasserstraßen sich entwickeln zu lassen, die geeignet sein könnten, den Eisenbahnen des Staates Wettbewerb zu machen. Immerhin geht der Staat mit den Bedürfnissen der Privatwirtschaft mit, aber er tut es nur zögernd, unter Druck und vermeidet es, sich selbst als Reeder auf die Binnengewässer zu begeben. Nur auf dem Amur ist eine staatliche Gesellschaft tätig. Sonst sind nur die Bagger wie die Aufsichtsboote und Seezeichen staatlich. Die Binnenhäfen sind mit ihren Werkstätten zumeist nicht in staatlicher Regie. Die staatlichen Häfen dienen dem Verwaltungsdienst. Spedition und Schlepperdienst liegen in privaten Händen. Die immer einseitiger werdende Betonung der großkapitalistischen Interessen, wie wir sie auch am Bahnbau in Turkestan (Taschkenter Bahn) und in Sibirien erkennen, hat eine gewaltige Mobilisierung der Bodenschätze und sonstiger Reichtümer Allrußlands zur Folge¹. Die Wasserstraßen

¹ S. Cleinow: Neu-Sibirien a. a. O.

als solche mit Einschluß der Wolga haben an dieser Mobilisierung nur einen ganz bescheidenen Anteil im Zusammenhang mit der Entwicklung der Naphtha-Raffinerien. Die Fortschritte, die sich dennoch auf der Wolga ergeben, beruhen, abgesehen von der Vertiefung des Mariensystems (staatliche Angelegenheit), in erster Linie auf der Verbesserung der Schiffstypen (Sache der Privatschiffer) unter stärkster Ausbeutung der aus dem Bevölkerungsüberschuß der Dörfer kommenden Arbeitskräfte. Das Wolgadelta bleibt als Verkehrshindernis zwischen dem Strom und dem Kaspisee unverändert. Die meisten Güter vom Kaspisee für St. Petersburg müssen in Astrachan und Rybinsk, einige auch in Nishnij umgeladen werden. Für die Sicherung eines bestimmten Strombettes für die Wolga ist praktisch nur wenig geschehen. Die Wasserstraßen bleiben im kaiserlichen Rußland passive Organe der Wirtschaft ohne organische Verbindung mit ihr.

Die eigenartige Konkurrenz, in die, wie früher gezeigt wurde, das Schwarzerdegebiet, der zweite Grundpfeiler der russischen Volkswirtschaft nach dem Waldgebiet und dadurch des russischen Staates zu dem älteren ersten, zum Waldgebiet, trat, der westöstliche Verlauf des Schwarzerdegebiets, mit dem der Verlauf der Flüsse nicht übereinstimmt, sind wesentliche Faktoren, die von einer systematischen Nutzung der Stromgebiete abgelenkt haben. Gegen die Wasserstraßen wirkt ebenso wie gegen eine soziale Bauernpolitik das Auftreten des westeuropäischen Kapitals im Gefolge der Eisenbahnbauten und die überstürzte Entwicklung zum Kapitalismus, dem die Interessen der bäuerlichen Landwirtschaft bis zur Stolypinschen Reform geopfert werden. Das militärische Interesse an den Wasserstraßen ist gering. So wirken alle Faktoren: politische, wirtschaftliche, geographische und klimatische dahin zusammen, daß wir zu keiner Zeit von einer einheitlichen Wasserstraßenpolitik der zarischen Regierung sprechen können, obwohl die russischen Ströme besonders zur Ausübung der Schifffahrt auf ihnen geeignet sind. Das gilt besonders vom Wolgasystem. Wo der Staat der Schifffahrt hilft, da handelt es sich nur — ich unterstreiche — um einzelne, sporadisch auftauchende und wieder verschwindende Aufgaben, die den Wasserstraßen gestellt und unabhängig voneinander angefaßt werden.

Nur eine dieser Aufgaben hat sich über die jeweilige Konjunktur hinaus zur Anerkennung gebracht und ist durch ihre anfängliche Bedeutung für die Ernährung St. Petersburgs zu einem Zentralproblem der russischen Verkehrspolitik überhaupt geworden: das Wolgaproblem. Es handelt sich dabei nicht mehr um die Ernährung einer Millionenstadt allein. Mit dem Ausbau der Wolga ist eine gewaltige Kulturaufgabe mit ernstesten politischen Folgen herangereift: die Verbindung Persiens und späterhin vielleicht über den Amu-darja Afghanistans durch einen

zusammenhängenden Wasserweg mit der Ostsee und dem Weißen Meer, Anschluß des kontinentalen Ostrußland und Zentralasiens an die Straßen des Weltwirtschaftsverkehrs und darüber hinaus Beschickung der nach Westen führenden Eisenbahnen mit den Gütern des Ostens durch die Vermittlung seiner Ströme. Und damit ist der Sowjetregierung aus der Vergangenheit ein Programm von gewaltigen Ausmaßen überkommen, das uns geeignet erscheint, die Grundlage für die künftige Verkehrspolitik zu bilden. Der schon genannte Geograph W. P. Semjonow Tjan-Schanski hat es formuliert. Er nimmt die Wolga als Achse eines Systems von Wasserstraßen, das Kijew mit dem Baikalsee und der Selenga über die Desna, Oka, Kama, den Tobol, Ob, Jenissej, die Angara verbände, die Wolga mit dem Don und die Kama durch zwei Kanalsysteme über die Nördliche Dwina und die Petschora mit dem Nördlichen Eismeer. Ein zweites Programm beschäftigt sich mit der allerdings noch recht fernliegenden Idee, die Wasser des Amu-darja, die zur Zeit in den Aralsee münden, in das Kaspische Meer abzulenken, wohin sie vor Jahrtausenden gegangen sein sollen.

Die äußeren Ergebnisse der zarischen Binnenwasserstraßenpolitik sind: bei dem Vorhandensein von 700 000 km natürlicher Wasseradern 280 000 km erforschte Wasserstraßen, davon 44 800 km schiffbar gemacht, ferner 6370 km Kanäle und kanalisierte Flüsse. Was in den letzten hundertvierzig Jahren vollbracht wurde, geschah abwechselnd durch die Initiative der Zaren, der Bürokratie und durch die rücksichtslose Ausbeutung der billigen menschlichen Arbeitskräfte durch privatkapitalistische Unternehmer. Im letzten halben Jahrhundert überwog die Energie der letzteren, wenigstens im europäischen Rußland, gegenüber der Bürokratie, während in Asien, am Amur ebenso wie am Amu-darja, die Militärs Hand in Hand mit dem jungen russischen Großkapital gingen. Beider Tätigkeit begann sich unter dem Einfluß der Reichsduma nach dem russisch-japanischen Krieg und der Stolypinschen Reform im Sinn des kapitalistischen Unternehmertums anzugleichen.

Das Entstehen einer starken Unternehmerschicht im Wolgasystem und an den Strömen des Nordens bedeutete für die Volkswirtschaft des zarischen Rußland einen Aktivposten von hohem Wert. Daß diese Kräfte noch nicht haben zur vollen Entfaltung kommen und sich in das neukapitalistische System des Zarenstaats einpassen können, spricht nicht gegen ihre wirtschaftliche Nützlichkeit. Ihre schlechte wirtschaftliche Lage im Jahre 1917 hat der Weltkrieg mit verschuldet, aber die Grundursache für sie lag weiter zurück. Sie bestand in der Abhängigkeit der russischen Wirtschaft vom Ausland und in der Bevorzugung der Eisenbahnen in engem Zusammenhang mit dem chronischen Kapitalmangel der russischen Wirtschaft überhaupt.

Dritter Teil.

Die Binnenschifffahrt in Eurasien.**IX. Die Organisation der Binnenschifffahrt.****1. Politische Bedingtheiten.**

Das große Rußland von 1914 hat durch den Sieg Lenins im Zusammenhang mit dem Ausgang des Weltkrieges ein völlig verändertes Gesicht bekommen. Nicht nur für Europa. Die Politik hat die geographischen Vorbedingungen für die Verkehrsentwicklung im europäischen Teil der Sowjetunion von Grund aus umgestaltet und bereitet an den Grenzen im Fernen Osten am Amur und in Zentralasien am Amu-darja Neugestaltungen vor, deren Formen wir wohl zu erraten glauben, die schon jetzt fest zu umreißen wir uns jedoch nicht anmaßen. Seit 1929 hat sich in dieser Beziehung nur wenig geändert. Dafür lassen die Schwierigkeiten in der Mandschureifrage, die Entwicklung der Dinge in Afghanistan, die wachsende Unruhe in Indien neben den Sowjetverträgen mit Persien und der Türkei der Phantasie den größten Spielraum, sich auszumalen, was zur Abrundung des eurasischen Wirtschaftsraumes in Zentralasien (Herat, Kuldscha), im Fernen Osten und in Vorderasien (Kurdistan) geschehen oder nicht geschehen könnte¹. Große Ereignisse, für die die Sowjetregierung gerüstet sein muß, künden sich dort an.

In Europa liegen die Dinge klarer und zeigen weniger phantastische Züge. Zwischen Rußland und den Atlantik hat sich ein neuer, selbstständiger Staat, Finnland, geschoben, zwischen Rußland und die Ostsee sind vier neue Staaten getreten: Polen, Litauen, Lettland und Estland. Politisch kämpfen dort Polen und die Sowjetunion um den Einfluß in den Ostseestaaten, die ihrerseits von beiden nichts anderes haben wollen als Waren für den Durchgangsverkehr. Gerade hierin aber bestehen die ärgsten Hemmungen. Mit dem Entstehen Polens und der Ostbaltischen Staaten wurden das Weichelsystem, der Njemen und der Unterlauf der Düna aus dem russischen Wasserstraßennetz herausgebrochen. Die Narowa ist Grenzfluß geworden. Die großen Eisenbahnlinien, die das Getreide aus dem mittleren Schwarzerdegebiet und der Ukraine zur Ostsee gebracht hatten, verloren ihre Hafenköpfe am Meer.

Diese Neuordnung bedeutet die Verstopfung aller Ausfahrwege

¹ Es sei an die für Rußland bzw. die Sowjetunion günstigen Folgen ihrer Vermittlerrolle zwischen China und der Mongolei erinnert; im Sommer 1930 wird ähnliches angestrebt in den Beziehungen zwischen der Türkei und Persien wegen der Kurdenaufstände bzw. wegen der in Kurdistan vorhandenen Petroleumvorkommen.

Rußlands nach dem Westen und zwingt die Sowjetunion, die Güterströme umzuleiten oder an die neuen Durchgangsstaaten Tribute zu zahlen, die sicher erheblich höher sind als jene, die Deutschland an den Unterläufen von Weichsel und Memelfluß von der Vorkriegswirtschaft Rußlands erhoben hat. Erst in den Jahren nach 1926 sind die Verträge zustande gekommen, die den direkten Güterverkehr von Rußland nach Deutschland und zur Ostsee einigermaßen erträglich gestaltet haben. Im übrigen ist die Sowjetunion mit ihrer Ausfuhr stärker auf die Häfen des Nördlichen Eismees und des Schwarzen Meeres angewiesen, wodurch wiederum verständlich wird, daß den Wasserstraßen des Dnjeprsystems und des Don erhöhte Beachtung geschenkt wird und daß der Bau des Dnjeprgroßkraftwerkes und der Plan eines Wolga-Don-Kanales im Vordergrund des Interesses stehen. Außerdem hat schon der Weltkrieg auf jene Straßen geführt, die seit Gründung St. Petersburgs stark in den Hintergrund getreten waren: die Straßen über das Nördliche Eismeer. Deutschland hielt die Schifffahrt auf der Ostsee und im Verein mit den Türken auch den Bosphorus und die Dardanellen unter Verschuß. Der Hafen von Archangelsk muß stärker benutzt werden. Neben ihm ist nach Fertigstellung der sogenannten Murman-Eisenbahn mit Hilfe deutscher Kriegsgefangener ein eisfreier Hafen zugänglich geworden, der von Alexandrowsk-Murmansk. Auf diese beiden Häfen und Nowy Port vor Leningrad hat sich die überwiegende Masse des Güterverkehrs zu stützen, die bisher über Reval, Baltischport, Riga, Windau, Libau und zum Teil über die westliche Landesgrenze aus- und eingeführt worden ist. Einzelgüter, wie etwa Flachs und Hanf zwingen zur Benutzung von Riga. Die politischen Veränderungen an der Ostsee bedeuten daher eine Revolutionierung für das gesamte Verkehrssystem nicht nur des Nordens und Nordwestens, sondern auch für ganz Mittelrußland, für das Dnjeprsystem und für die Eisenbahnlinien, die die Wolga mit der Ostsee verbinden.

Die politischen Veränderungen im Südwesten, deren wesentlichste die Fortnahme Bessarabiens durch Rumänien ist, haben daneben mehr lokalen Einfluß ausgeübt, da der Dnjestr und der Hafen von Akkerman doch recht unentwickelt geblieben waren. Der Dnjestr, dessen Ausbau vorbereitet war, ist, wie die Narowa, Grenzfluß geworden. Dadurch verloren die neuen Eisenbahnbauten, die den Güterabstrom nach Südwesten aus dem Kijewer Gebiet und Podolien vorbereiteten, viel von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Der Dnjestr könnte zur Befriedigung dieser Südostecke Europas erheblich beitragen, wenn internationalisiert würde. Dann könnte er die Verkehrsachse für eins der reichsten landwirtschaftlichen Gebiete Europas, nämlich die Westukraina, Podolien, Bessarabien mit den waldreichen Karpathen im Hintergrund bilden. Bezüg-

lich der Narowa lassen sich ähnliche Überlegungen anstellen (s. S. 86 Anm.).

Durch den Fortfall der Eisenbahndstrecken mit den dazu gehörigen Häfen erhalten alle Wasserstraßen, die bisher in erster Linie St. Petersburg als Konsumenten bedient hatten, erhöhte Bedeutung für Leningrad als den einzigen russischen Hafen an der Ostsee. Daneben weckt Archangelsk die Flüsse des Nordens zu erhöhter Betätigung für die Ausfuhr von Holz über das Weiße Meer und gibt ihm die Stellung zum erheblichen Teil wieder, die es vor der Gründung St. Petersburgs innehatte. Daher auch die neuerlichen Erweiterungsbauten dort (s. Abb. 72). Auch der Hafen an der Murmanküste und die Murmanbahn wirken in gleicher Richtung. Beide Häfen haben eine Zukunft, gleichgültig, wie sich die politischen Geschehnisse ihrer Hinterländer gestalten mögen. Der Murmanhafen wird sich immer auf die Holzreichtümer Kareliens und auf die gewaltigen Vorkommen von Apatiten und Erzen stützen können. Archangelsk steht eine Blütezeit bevor infolge der Entdeckungen von Kali, Petroleum, Bleierz u. a. m., die im Gebiet der Wasserscheide zwischen Dwina-Petschora einerseits und Wolga-Kama andererseits seit etwa 1912 gemacht worden sind. — Politisch gesehen steht Rußland mit seinen Westgrenzen erneut dort, wo es vor über zweihundert Jahren stand, als Peter die Newamündung befestigte und zum ersten russischen Ostseehafen machte, allerdings technisch besser gerüstet als Peter es sein konnte und — von ungeheuren Energien gerüttelt. Weltkrieg und Bürgerkrieg haben die Verkehrsmittel ebenso wie große Teile der Industrie übel zugerichtet. Jahre hindurch wurden alle Reparaturen und Ergänzungsarbeiten eingestellt. Bis 1916 wurden zwar noch einige Arbeiten an den Wasserstraßen durchgeführt. 1917 hörten sie ganz auf. Die westlichen Kanalsysteme gerieten in die Kampfzone. Im darauffolgenden Bürgerkrieg, der im europäischen Rußland bis 1920, im asiatischen bis 1921 tobte, unterblieben alle Arbeiten. Ein Schleusenbau an der Scheksna, der 1913 begonnen worden war, ist erst 1929 wieder aufgenommen worden. Für die Vorbereitung der Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs auf dem Beresinakanal sind erst 1929/30 die entsprechenden Mittel bereitgestellt. Im Zuge des Marienkanalsystems, das über 8645 km schiffbare Strecke verfügt, werden 1930 noch 2804 km nicht benutzt¹. Alle Verkehrsmittel wurden bis zum äußersten von den kämpfenden Parteien in Anspruch genommen, ohne daß Reparaturen oder Ergänzungen des Materials möglich gewesen wären. Auf der Eisenbahn wurde das rollende Material, auf den Flüssen die Tonnage ausgeplündert. Welcher der kämpfenden Parteien dabei das fragwürdige Verdienst zukommt, am wildesten gehaust zu haben,

¹ Wodnij Transport 1930, H. 3, S. 38.

ist schwer zu sagen, ist auch belanglos für unsere Untersuchung. Dagegen müssen wir die Wirkungen der bolschewistischen Verwaltungsexperimente zu erkennen streben.

Der Friedensschluß brachte den Verlust des Weichsel systems, des Njemen und des Unterlaufes der Düna mit der Aa. Außerdem mußten 1825 km Kanäle abgetreten werden, die an Polen, Litauen und Lettland fielen. Gegenüber 1911 verringerte sich die Kilometerzahl der Kanäle und kanalisierten Wasserstraßen von 6370 auf 4545 km¹, was einem Verlust von investiertem Kapital von 151 Millionen Goldrubeln für die russische Volkswirtschaft entspricht. Von den Verheerungen in der Tonnage geben die folgenden Zahlen einen Begriff:

Die Zahl der Schiffseinheiten verringerte sich bis zum Jahr 1922 gegen 1912 von 5556 Dampfschiffen mit 1098,8 Millionen indizierten Kräften und 24151 Leichtern (Barken) mit 137,2 Millionen t Ladefähigkeit auf 3646 Dampfer mit 788 200 indizierten Kräften und 8100 Barken mit 6,8 Millionen t Ladefähigkeit². Der Verlust soll also betragen haben: 1910 Dampfer mit 316 600 indizierten Kräften und 16051 Barken usw. mit 6,92 Millionen t Ladefähigkeit. Am 1. Januar 1925 bestand die Tonnage der neun staatlichen Dampfergesellschaften aus 3128 Dampfern mit 10,9 Millionen t Ladefähigkeit und 4903 Barken, Tanks, Leichtern und 3,5 Millionen t Ladefähigkeit. Davon waren unbrauchbar 899 Dampfer mit 2,4 Millionen t und 1180 Barken usw. mit 0,6 Millionen t Ladefähigkeit.

Die Rückwirkung der Gebietsabtretungen auf den Umfang der Güterbewegung wird durch folgende Zahlen beleuchtet: in den Grenzen von 1913 betrug die Güterbewegung in Rußland auf der Eisenbahn 20,7 Millionen t, auf den Binnenwasserstraßen 6,1 Millionen. Berechnet auf das Gebiet der UdSSR, ergeben sich 18,3 und 5,9 Millionen t, also ein Unterschied von 2,5 Millionen t auf der Eisenbahn und nur 0,12 Millionen t auf den Binnenwasserstraßen.

Merkwürdig bei dieser allgemeinen Zerstörung mutet die Tatsache an, daß die Bagger und sonstigen Werkzeuge zur Bedienung der Fahrtrinne ziemlich unversehrt bleiben konnten, und daß in den Werkstätten vieler Reedereien bis auf den heutigen Tag ganz ungeheure Vorräte von Materialien, wie Eisen, Kupfer, Blei, Messingarmaturen, Röhren, Ketten, Bolzen, Schrauben, Lacke unangetastet blieben.

2. Der klassenkämpferische Aufbau der Wasserstraßenverwaltung.

Die Sowjetmänner weisen gern darauf hin, daß erst durch die Einführung der sozialistischen Planwirtschaft den Wasserstraßen der ihnen

¹ Bilanz der Volkswirtschaft der SSSR, Moskau 1926, Teil II, S. 230.

² Nach Fomin a. a. O., Transport i chosajstwo von 1926, H. 1, S. 55.

gebührende Platz in der Volkswirtschaft Rußlands angewiesen werden könne, nachdem vorher auf diesem Gebiet völlige Planlosigkeit geherrscht habe. Diese Behauptung ist nur als Propagandaformel zu verstehen. Für viele Kommunisten „erschöpft sich die Rolle des Transports im System der Volkswirtschaft ausschließlich in dessen vermittelnden Funktionen als Transporteur, als Verfäher von Erzeugnissen der produzierenden und verarbeitenden Gewerbe. Die Bedeutung des Transports als organisierende Kraft und als Anreger des Tempos und der Stufe der Volkswirtschaft ist vielen zur Zeit nicht klar, wird sogar geleugnet¹“.

„In der Planwirtschaft“, schreibt J. K. Libin, ein kommunistischer Wirtschaftsfachmann, „muß der Transport in allen seinen Arten zusammengefaßt ein einheitliches System bilden, dessen einzelne Elemente diejenigen Funktionen der Beförderung ausführen, die ihnen entsprechend ihren technischen und wirtschaftlichen Eigenschaften zukommen. In der privatkapitalistischen Wirtschaft kann von einer Konkurrenz der verschiedenen Arten des Transports untereinander gesprochen werden, z. B. von einer Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen; in der Planwirtschaft der UdSSR ist kein Raum für die Konkurrenz der einzelnen Transportarten untereinander, hier hat lediglich eine rationelle Verteilung der Frachten nach Gesichtspunkten des Interesses der Volkswirtschaft vor sich zu gehen²“. Lenin aber sagte im Jahre 1921: „Wir müssen den Austausch der Erzeugnisse von Landwirtschaft und Industrie wiederherstellen; um ihn aber wiederherstellen zu können, bedarf es einer materiellen (sachlichen) Stütze. Was bietet sich als sachliche Stütze für die Verbindung zwischen Industrie und Landwirtschaft? Der Transport auf Eisenbahnen und Wasserstraßen³.“

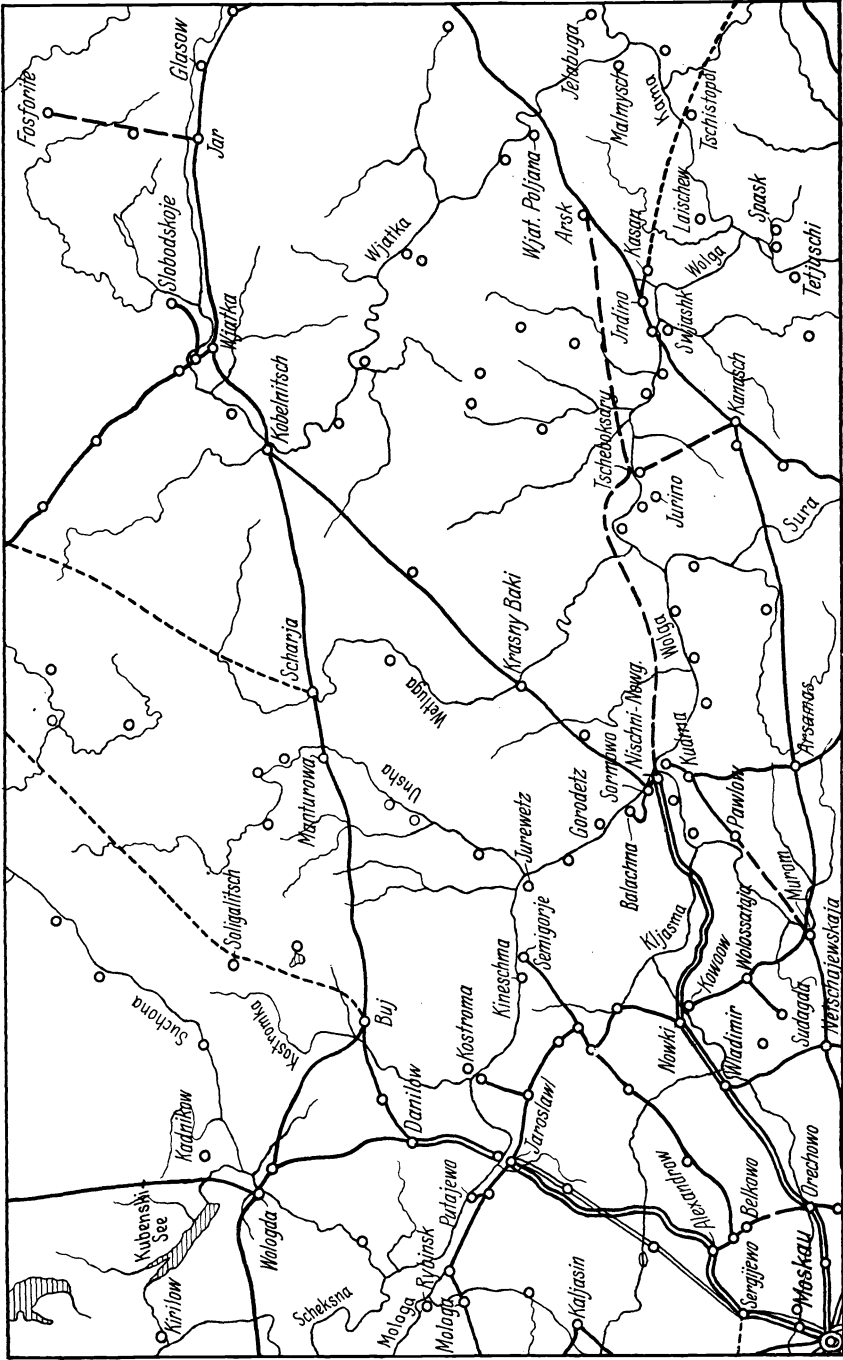
Das klingt alles so selbstverständlich und nüchtern, daß wir sollten glauben können, spätestens seit 1921, das wäre nach Beendigung des Bürgerkrieges in Rußland, gingen Gesetzgebung, Verwaltung und Wirtschaftsführung einen vorgezeichneten Weg zur Entwicklung der Binnenwasserstraßen und zu ihrer Einspannung in den Dienst der Wirtschaft. Dies um so mehr, als die oben wiedergegebenen Auffassungen derjenigen Verkehrspolitik direkt widersprechen, die die zarische Regierung bis kurz vor dem Ausbruch des Weltkrieges betrieben hat. Stellen wir jedoch die Praxis jenen Äußerungen gegenüber, so müssen wir uns davon überzeugen, daß alle jene Selbstverständlichkeiten erst im Jahre 1929 beginnen, langsam anerkannt zu werden.

a) Zurücksetzung der Binnenschifffahrt. Die Sowjetregierung hat den territorialen Szenenwechsel mit seiner Entwertung der Ostseehäfen

¹ Art. Chaladow, Transport i chosaistwo 1926, H. 1, S. 3.

² J. K. Libin, Planowoje chosaistwo 1927, H. 9, S. 158.

³ Zit. bei Art. Chaladow in Transport i chosaistwo 1926, H. 1, S. 4.



Skizze XVII. Die Eisenbahnen an der Wolga zwischen Rybinsk und Kasan.

für die russische Wirtschaft von vornherein durchaus klar erkannt. Ihrer Erkenntnis hat sie auch unverzüglich, wenn auch nur vorüber-



Skizze XVIII. Nischnij-Nowgorod mit dem Messeplatz.

gehend Rechnung getragen durch die Zusammenfassung der Schifffahrt auf dem Kaspisee, der Wolga und auf den Kanalsystemen im Norden zu einer einheitlichen Verwaltungs- und Exploitationsorganisation unter

der Bezeichnung Kamowar. Die Konsequenzen dieser Zusammenfassung hat sie indessen nicht weiter verfolgen können oder wollen. Irgendwelche praktische Bedeutung erhielt Kamowar nicht, teils aus Gründen der Kriegslage damals, sehr wesentlich aber aus Gründen der Parteipolitik und aus solchen, die mit den bolschewistischen Experimenten beim Verwaltungsaufbau überhaupt zusammenhingen. Später, als die Zeiten ruhiger geworden waren und die Staatsgewalt sich gefestigt hatte, hat man die dem Kamowar zugrunde liegende Idee jahrelang liegen lassen, hat sogar die einheitliche Zusammenfassung des genannten großen Wasserstraßensystems aufgegeben. Das Kaspische Meer ressortierte bis in die jüngste Zeit bei Sowtorgflot und bei Zumor, die Binnenwasserstraßen bei Zentro-reka und Wodopotj, entsprechend der alten Teilung der Verwaltung in See- und Binnenschifffahrt. Im übrigen wurden die in Frage kommenden Binnenwasserstraßen drei Dampfergesellschaften, die miteinander in scharfem Wettbewerb stehen, zur Exploitation übergeben. Die ganzen Jahre hindurch hat man es dann unterlassen, sich so ernsthaft um die Entwicklung der Binnenschifffahrt zu kümmern, wie sie es nach Lage der Dinge verdient hätte, hat vielmehr in erster Linie nach einer sozialistischen Formel für ihre Verwaltung gesucht, ist also durchaus anders, theoretischer vorgegangen als bei der Eisenbahn, die, sobald es die Kriegslage erlaubte, voll in den Dienst der Bolschewisten genommen wurde. Die vielfachen Entschließungen der Parteitage, die wiederholten Ermahnungen der Staatsplankommission (Gosplan)¹, die verschiedenen Transporträte und -kommissionen beim Obersten Volkswirtschaftsrat, beim Sto u. a. m. haben Wirkung nur auf die Eisenbahnen und zum Teil auf die Seeschifffahrt gehabt.

Sämtliche Binnenwasserstraßen mit Einschluß der Wolga und der nördlichen Kanalsysteme blieben nach dem Siege Lenins dem Schalten der örtlichen Machthaber überlassen. Am 19. Februar 1930 stellt der Rat für Arbeit und Verteidigung ausdrücklich fest, „daß die Wassertransportwirtschaft im allgemeinen System der Volkswirtschaft der Union einer der zurückgebliebenen Teile“ sei. — Die Wolga sei 1929 gegen 1913 um 38% zurückgeblieben. Solche Lage sei zu erklären nicht nur durch den unbefriedigenden Zustand der Wasserstraßen und Tonnage, sondern auch durch die „völlig ungenügende Aufmerksamkeit, die seitens des Verkehrskommissariats, des Obersten Volkswirtschaftsrates und anderer Behörden“ dem Wassertransport geschenkt worden sei².

¹ Deren Entstehen und Entwicklung s. bei Friedrich Pollock: Die planwirtschaftlichen Versuche in der Sowjetunion 1917—1927. Verlag von C. L. Hirschfeld, Leipzig 1929.

² Erlaß des Rates für Arbeit und Verteidigung (Sto) vom 19. Februar 1930, abgedruckt in Wodnij transport 1930, H. 3, S. 1—3.

Verständlich wird diese Vernachlässigung der Binnenwasserstraßen immerhin für die Zeit von 1917—1920, wo noch die Hoffnung für die Bolschewisten bestand, das Baltikum zu halten und damit das alte Eisenbahnnetz voll ausnutzen zu können, schwer verständlich von da ab für die Zeit bis 1923. Dieser strategische Fehler oder das damalige Unvermögen, in der Binnenwasserstraßenpolitik positiv zu wirken, hat sich schon jetzt gerächt und wird sich auch fernerhin noch rächen.

Das Geheimnis, das hinter diesem Verfahren steckt, ist indessen bald enthüllt. Die Binnenwasserstraßen konnten nicht ohne weiteres in den Dienst der Bolschewisten gestellt werden wie die Eisenbahnen, weil sie für die Sozialisierung einfach nicht so reif waren, wie jene. Die gesamte Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen lag in den Händen von Privatunternehmern und es gab ihrer mehr als 5200. Die Arbeiterschaft dieser Unternehmer bestand zum weitaus größten Teil aus Saisonarbeitern, die noch vollständig mit dem Dorf verbunden waren. Diese Arbeiter aber standen, abgesehen von einzelnen, zusammen mit den Kapitänen und dem größten Teil der Werkstättenarbeiter und des Heizerpersonals hinter ihren Unternehmern oder völlig abseits von jeder sozialen Bewegung. Von irgendeiner klassenkämpferischen Stimmung war in diesen Schichten nichts zu spüren. Infolgedessen war ihnen mit den Einwirkungen aus der kommunistischen Partei ebenso schwer beizukommen, wie der großen Masse der Bauern.

b) Das Enteignungsgesetz von 1918. Unter diesen Umständen entschloß sich die Regierung, den Privatunternehmern kurzerhand den Garaus zu machen. Wenigstens versuchte sie es. Es galt die restlose Gewinnung der Macht. Um der Macht willen erfolgte vor allem die grundsätzliche Ausweisung aller privaten Unternehmer aus Handel und Industrie und ebenso aus der Binnenschifffahrt wie aus der Seeschifffahrt. (Verfügung des Sownarkom vom 26. Januar 1918 über: Die Nationalisierung der Handelsflotte)¹. Infolgedessen war auch niemand, auch kein Staatsorgan, mit Ausnahme der wild aus dem Boden schießenden Sowjets, vorhanden, der die Funktionen der Privatschiffer hätte übernehmen können. Seitdem hat die Binnenschifffahrt zwei Phasen durchgemacht, die man als hemmungslose Raubwirtschaft (Kriegskommunismus von 1918—1921) und als gemilderte Raubwirtschaft (1921—1924) an der Tonnage kennzeichnen kann. In der Zeit von 1922—1925 gehen noch mindestens 560 Dampfer und 3200 Barken mit 3,3 Millionen t Laderaum verloren. In diesen Jahren wird die Schifffahrt von Gouvernements- und Kreissowjets, von einzelnen

¹ Gesetzsammlung 1918, Nr 19, 290. Auf das Gebiet des Fernen Ostens, das vorübergehend als eine Fernöstliche Republik organisiert werden mußte, wird das Enteignungsgesetz für Flußschiffe usw. erst am 20. Dezember 1927 ausgedehnt (Gesetzsammlung 1928, Blatt 4, Nr 42).

Forstverwaltungen, Kohlengruben und Eisenhütten, Textilfabriken, dem Direktorium des Messeplatzes von Nishnij-Nowgorod usw. betrieben. Alle diese Organe zehren vor allem von der Substanz. An Stelle der erfahrenen Praktiker aus der Privatwirtschaft treten politische Kollektive an die Spitze der Schifffahrt. Die neuen staatlichen Reedereifirmen usw. werden zwar im Rahmen des allgemeinen Staatsbudgets finanziert, aber sind doch in erster Linie dem guten Willen der Lokalgewaltigen ausgeliefert, die dort, wo die alten Unternehmer gute Miene zum bösen Spiel machen, sich von den natürlich nicht selbstlosen früheren Besitzern beraten lassen. Katastrophal wirkt die mit der Vertreibung der Privatunternehmer und Nationalisierung der Banken eingetretene Vernichtung aller Kreditorganisationen. Man lebt bei primitivstem Tauschhandel vor allem von den reichen Beständen, die aus der Vorkriegszeit übriggeblieben sind.

Die gesetzliche Grundlage für den neuen revolutionären Zustand in der Binnenschifffahrt bildete das oben erwähnte Enteignungsgesetz von 1918. Danach konnten nur Schiffe, die dem Kleingewerbe dienen und den Besitzern ein Existenzminimum sichern, sowie solche, die sich im Besitz von Kleinunternehmungen befinden, die auf der Grundlage von Arbeitskartellen entstanden sind, der Nationalisierung entgehen (Art 2a). Bis auf Widerruf natürlich. Es gibt kein Gesetz im Sowjetsystem, das nicht jederzeit aus Gründen revolutionärer Notwendigkeiten aufgehoben oder durch entgegengesetzte Bestimmungen unwirksam gemacht werden könnte.

Diese Verfassungsbestimmung gibt nun der Zentrale in Moskau die Möglichkeit, einen Zweifrontenkrieg im Innern zu führen, aus dem der Zentralismus der Parteibürokratie als Sieger hervorgehen soll. Ende 1919 erscheinen nicht die Privatreeeder als der gefürchtete innere Feind, sondern die Lokalsowjets. (Alle Macht den Räten! *wlastj na mjestach!*). Gegen ihre Selbstherrlichkeit sind die grundlegenden Richtlinien vom 15. Dezember 1919 über die Einrangierung der Flußschifffahrt in das allgemeine Wirtschaftssystem, gezeichnet von Lenin und Krassin, gerichtet¹. Sie kommen einem Notschrei gleich. Darin, heißt es:

„Der Rat der Volkskommissare (Sownarkom) hat am 15. Dezember d. J. (1919) beschlossen, die Verwaltung der Wasserstraßen unter die Leitung des Volkskommissariats für das Verkehrswesen zu stellen. Dieser Entschluß des Sownarkom beruht auf der Notwendigkeit, die größtmögliche Vereinheitlichung in der Arbeit des Wassertransports und der Eisenbahnen herbeizuführen, sowie den größten Nutzeffekt bei der Beförderung von Gütern und Personen zu erzielen. Die erfolgreiche Arbeit des Transports ist zur Zeit die Hauptvorbedingung für einen siegreichen Ausgang des Krieges, den die Sowjetregierung infolge des unerträglichen Druckes der kapitalistischen Regierungen gezwungen ist, auf allen Fronten zu

¹ Transportnaja Gazeta Nr 63 vom 10. August 1927. Aufruf des Rats der Volkskommissare an alle Mitarbeiter des Binnenwassertransports im Jahr 1919.

führen. Die Verschmelzung der Verwaltung der Eisenbahn mit der des Wassertransports ist besonders notwendig infolge der außergewöhnlichen Schwierigkeiten bei der Versorgung der Eisenbahnen, der Gesamtindustrie, der großen Städte und Produktionszentren mit Heizmaterial. Die Verbindung soll sowohl die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen als auch den Güterverkehr auf den Wasserstraßen während der bevorstehenden Navigationsperiode von 1920 bedeutend heben.

Die Unterstellung der Verwaltung der Wasserstraßen unter die Leitung des Verkehrskommissariats bedeutet in erster Linie lediglich eine Änderung in der Art der Einordnung der Glawwoda (Hauptverwaltung der Wasserstraßen) in das allgemeine Wirtschaftsschema, nicht aber werden die tragenden Grundlagen des Wassertransports berührt, die im Sowjetsystem darin bestehen, daß die gesamte Fluß- und Seehandelsflotte nationalisiert ist, d. h. vollständig und für immer der Ausbeutung durch private Eigentümer entzogen wurde und in den vollen, unteilbaren Besitz des arbeitenden Volkes der Sowjetrepublik übergegangen ist, ähnlich wie alle Eisenbahnen der Republik Besitztum des Arbeiter- und Bauernstaats geworden sind. — Alle Arbeitenden sowohl an der Eisenbahn als auch auf den Wasserstraßen sollen sich dessen bewußt sein, daß alle ihre Arbeit, all ihr Mühen ausschließlich gerichtet ist auf den Nutzen des ganzen arbeitenden Volkes Rußlands, und daß weder an der Eisenbahn noch im Wassertransport von irgendeiner privaten Ausbeutung die Rede sein darf“ . . .

Folgen Übergangsbestimmungen.

c) Milderungen des Enteignungsgesetzes von 1918. Der in ihm so stark in den Vordergrund geschobene Grundsatz, jede Ausbeutung durch private Unternehmer unterbinden zu wollen, erweist sich in beiden Zeitpunkten als ein taktisches Manöver, um die Aufmerksamkeit der Parteimitglieder von den zur Anwendung kommenden Methoden des Staatskapitalismus abzulenken und den immer drückender werdenden Einfluß der Arbeiter auf die Betriebsleitungen zu mildern. Die russischen Arbeiter hatten und haben auch jetzt eine andere Vorstellung von dem Inhalt der Wendung „unteilbarer Besitz des arbeitenden Volkes“ als die Sowjetregierung.

Eine Verfügung des Sownarkom vom 26. Juni 1923 über die Einstellung der Rückgabe von zu Unrecht nationalisierten Schiffen soll dann wieder mit zur Beruhigung der durch die neue Wirtschaftspolitik erregten Parteimitglieder beitragen. Sie nimmt allen von der Enteignung betroffenen Schiffsbesitzern kurzerhand das ihnen früher zugestandene Recht, um die Wiedererlangung der Schiffe zu kämpfen (Ges.-Sammlung 1923, Nr. 62, 592). Die scheinbare Abwanderung der Frachten von den Wasserstraßen zur Eisenbahn und deren Überlastung nötigen der Regierung das Dekret des ZIK und Sownarkom der UdSSR vom 24. September 1926¹ ab, das wieder gewisse, wenn auch beengte Möglichkeiten für ein privates Reedereigeschäft eröffnet. Das Dekret handelt von dem Recht auf Eigentum an Handelsschiffen, die auf den Binnenwasserstraßen der SSSR schwimmen, vom Recht, solche Schiffe bauen und wirtschaft-

¹ Gesetzsammlung der SSSR 1926, Nr 65, 493.

lich ausnützen zu dürfen, und von ihrer Registrierung bei den Verwaltungen der Binnenwasserstraßen¹.

Der Inhalt des Gesetzes ist im wesentlichen folgender: Handelsschiffe jeder Art ohne Begrenzung in ihren Ausmaßen und ihres Schiffsraums können im Eigentum stehen sowohl des Staats, vertreten durch entsprechende Verwaltungen und Unternehmungen, als auch von Genossenschaftsorganisationen und Privatpersonen. Für die Staatsschiffahrtsgesellschaften des Verkehrskommissariats ist dies Recht unbeschränkt. Beschränkungen sind eingeführt für staatliche, genossenschaftliche und private Schiffseigner in der Richtung, daß den staatlichen und genossenschaftlichen Firmen nur derjenige Teil der Flotte bis auf weiteres überlassen bleiben soll, den sie bei Erscheinen dieses Dekrets besaßen. Solche Firmen sind z. B. die verschiedenen Wald-Ausbeutungsgesellschaften des Staates, wie etwa der Nordwestliche Waldtrust (Sewsaples) und der Karelische Waldtrust (Karel-les) oder der Naphthatrast, die eigene Flottillen unterhalten. Jede weitere Vergrößerung des Schiffsraumes kann von ihnen aber nur nach vorausgegangener Genehmigung durch das Verkehrskommissariat in jedem einzelnen Fall vorgenommen werden. Bei privaten Reedern erstreckt sich die Beschränkung auf die Zahl der beschäftigten Arbeiter. Es dürfen im allgemeinen nicht mehr als zwölf Arbeiter, auf der Wolga nicht mehr als 16 Arbeiter von Privatreedern beschäftigt werden. Die Organisation eines Reedereiunternehmens mit mehr als 12 Arbeitern und Angestellten bedarf der besonderen Genehmigung des Verkehrskommissariats. Die Höchstzahl, die für eine private Reedereiunternehmung auf besonderen Antrag überhaupt zugelassen werden darf, ist auf 50 Angestellte und Arbeiter, im Wolgagebiet auf 75 festgesetzt. Es hat Bedeutung für alle solche Gebiete oder Flußteile, wohin vorzudringen den staatlichen Reedern nicht möglich wird, sei es aus Geldmangel, sei es aus Mangel an den den Verhältnissen des Fahrwassers gerecht werdenden Schiffsformen². Solche Verhältnisse bestehen z. B. auf einer Strecke von 243 km des Wolganebenflusses Wetluga, der nur auf seinem Unterlauf (164 km) von den Dampfern und Schleppern der Wolga-Staatsdampfergesellschaft mit geschäftlichem Nutzen befahren werden kann. Im Hafen von Astrachan haben Privatunternehmer den gesamten Leichterbetrieb, der dort recht umfangreich ist, in der Hand. An den grundsätzlichen Verhältnissen vermögen die Bestimmungen nichts zu ändern, da die Privatunternehmer vom Staatskredit ausgeschlossen sind.

d) Die neuen Reedergruppen. Zur Zeit wird die Binnenschiffahrt ausgeübt:

¹ Zitiert nach S. N. Novazzi: Das Problem der Organisation der Wasserwirtschaft, Planowoje chosaistwo 1925, Juli, S. 61—79.

² Transportnaja Gazeta Nr 41 vom 25. Mai 1927.

1. von den staatlichen Dampfergesellschaften, die in der Zentreka ihre wirtschaftliche Zusammenfassung beim Verkehrskommissariat gefunden haben;

2. von den örtlichen Staatsorganen, die von den Gouvernements und autonomen Republiken (Gebieten) finanziert, wie alle gewerblichen Unternehmungen der Kontrolle des Obersten Volkswirtschaftsrats unterstehen;

3. von Kollektivorganen, die zum Teil, z. B. wo es sich um die Beförderung von Holz handelt, den Kommissariaten für Landwirtschaft, aber auch den Ortsverwaltungen unterstehen. Es handelt sich hierbei zumeist um Fährbetriebe von Ufer zu Ufer und um Fischereiuunternehmungen;

4. von Privatpersonen. Ihr gewerblicher Charakter ist abhängig von den örtlichen Verhältnissen, und daher bilden die Privatree der im ganzen betrachtet eine recht zusammengewürfelte Gesellschaft von gesetzlich zugelassenen und vom Gesetz als soziale Schädlinge bezeichneten Unternehmern.

Einen Anhalt über das wirtschaftliche Kräfteverhältnis der verschiedenen Gruppen von Schiffseignern erhalten wir aus einer Zusammenstellung der Verteilung des Schiffsbesitzes, wenn auch nur am Anfang der Entwicklung. Im Jahr 1923/24 waren 2975 Dampfschiffe statistisch erfaßt, die einen Anschaffungswert von 120 998 500 Rubeln und einen Inventurwert von 60 096 798 Rubeln darstellten¹. Sie verteilten sich auf:

Tabelle 26.

	Schiffs- einheiten	Anschaffungs- wert Rubel	Inventur- wert Rubel
a) staatliche Dampfergesellschaften	1111	66 583 760	39 750 236
b) sonstige Staatsorgane	644	12 872 160	7 723 296
c) private Unternehmer	117	623 340	373 004
Reserveflotte	416	13 467 980	5 387 142
unbrauchbar	687	27 451 260	6 863 120

Die Barken und Leichter¹ verteilten sich im Jahr 1923/24 wie folgt:

Tabelle 27.

	Schiffs- einheiten	Anschaffungs- wert Rubel	Inventur- wert Rubel
im ganzen	6968	40 065 273	23 485 827
davon in Besitz:			
a) der staatlichen Dampfergesellschaften	2560	30 071 840	19 895 300
b) sonstiger Staatsorgane	1688	3 918 668	2 344 370
c) privater Unternehmer	1304	503 615	321 157
Reserveflotte	420	1 567 650	524 650
unbrauchbar	996	4 003 500	400 350

¹ Bilanz der Volkswirtschaft der SSSR für 1923/24, Moskau 1926, II. Teil, S. 42.

Bei dieser Verteilung der Tonnage haben die Schiffahrtsgesellschaften von den Frachten unter Ausschluß des geflößten Holzes zwischen 83 bis 88% an sich gebracht, während 10,7—13,9% auf die übrigen staatlichen Organe und 1,3—2,7% auf private Unternehmer fallen. Werden die geflößten Holzfrachten mit in Rechnung gestellt, so sinkt der Anteil der Staatsdampfergesellschaften auf 51,8—48,3%, und es steigt der Anteil der Staatsorgane entsprechend.

D. W. Polujan¹ bewertet den Anteil der verschiedenen Reederkategorien in Prozenten:

	1924	1925	1926
Staatsdampfergesellschaften	47,4	51,8	49,7
andere Staatsorgane.	48,0	43,7	45,7
Privatreeder	4,6	4,5	4,6

Nach den Klagen zu urteilen, die von verschiedenen Seiten über die Tätigkeit der Privatreeder in der Sowjetpresse vorgetragen werden, scheint es so, als wenn nicht alle Tätigkeit der Privatschiffer statistisch erfaßt zu werden vermag, namentlich dort nicht, wo sie eine die individuelle Betätigung verschleiernde Organisationsform gefunden haben, wie etwa im Zusammenhang mit dem Fischereigewerbe.

3. Die Reform von 1930.

a) Die Richtlinien des Verwaltungsrates des Transportwesens der SSSR vom 31. Dezember 1929. Erst die großen Transportschwierigkeiten von 1929 haben die Partei aufgerüttelt und das Verkehrskommissariat gezwungen, dem Problem der Binnenschifffahrt ernstlich zu Leibe zu gehen. Die grundlegenden und für die allseitige Entwicklung im Verkehrswesen maßgebenden Beschlüsse wurden im Plenum des Verwaltungsrates des Transportwesens der SSSR am 26.—31. Dezember 1929 gefaßt und fanden ihren Niederschlag in sechs Entschlieûungen², von denen die erste und zweite sich besonders mit der Binnenschifffahrt beschäftigen³.

Die Entschlieûung Rudsutak/Sulimow geht aus von der Beobachtung, daß die im Fünfjahrplan erst für 1933 in Aussicht genommene Beanspruchung des Transportwesens schon 1931 voll wirksam werden wird. Daher wird vor allen Dingen die entschlossene Mobilisierung aller Kräfte des Transportproletariats gefordert. Die schnell anwachsenden Frachten werden in der nächsten Zeit bewältigt werden müssen durch

¹ Bericht für den VIII. Kongreß der Wassertransportarbeiter nach Transportnaja Gazeta vom 17. August 1927, Nr 65.

² Wortlaut s. Transport i chosaistwo 1930, H. 1, S. 3—17.

³ Die Entschlieûungen zu den Berichten von Rudsutak und Sulimow sowie von Polujan und Sof „Von den Aufgaben des Wassertransports“ (ebenda S. 3 u. 8).

die in der Hauptsache vorhandenen Transportmittel, ohne Rücksicht auf die Möglichkeit ihrer rationelleren Ausnutzung. Hieraus folgt die Aufgabe der Mobilisierung aller inneren Quellen des Transports zur Erfüllung der bevorstehenden Arbeiten. (Punkt 1.) Ein Leistungsindex soll erstrebt werden, der die amerikanischen und europäischen Vorbilder in den Schatten stellen soll. Die mittlere Laufstrecke der Güterwagen soll mindestens 120 km pro Tag betragen. Mit gleicher Energie wird die Verkürzung der Fristen für das Verweilen der Waggons und Schiffe in den Reparaturwerkstätten angestrebt. (Punkt 2.) Die Regierung wird auf das andauernde Anwachsen des Transports von gewichtverlierenden Gütern und auf die nicht endenwollende Planlosigkeit der Transporte aufmerksam gemacht. (Punkt 3.) Der Bau von Übermagistralen als Mittel zur Lösung von Grundaufgaben des Transports wird abgelehnt. Wohl aber wird die Verstärkung der bestehenden Hauptstrecken in einzelnen Teilstrecken als notwendig erklärt. Die Rekonstruktionsmaßnahmen sollen vorgenommen werden beim Lokomotiv- und Waggonbau, durch Einführung der Selbstkuppelung, der automatischen Bremse und Verbesserung der Nutzungsbedingungen. (Punkt 4.) Die Rekonstruktionsaufgaben erfordern breiteste Ausnutzung und Anwendung ausländischer Technik und ausländischer Erfahrung in allen Transportarten, was zur Zeit im Transportwesen fast nicht der Fall ist. Gleichzeitig wird das allseitige Studium und die Ausnutzung der ausländischen Exploitationsmethoden gefordert. Im gleichen Maße sei es nötig, die Maßnahmen zur Entwicklung des wissenschaftlich-technischen Gedankens und die Erfindertätigkeit innerhalb des Landes zu stärken. Das Plenum begrüßt die Kommandierung einer Spezialkommission nach Amerika zwecks Auswahl der dort vollendetsten Typen des rekonstruierten rollenden Materials und zum Studium der Eisenbahntransportverwaltung und sieht die Anwendung solcher Art von Studium der Auslandspraxis auch in den anderen Arten und Gebieten des Transports als unumgänglich an. (Punkt 5.) Große Rationalisierungsmöglichkeiten bestehen für den Wassertransport. Der Wassertransport soll im folgenden Jahre die Maßstäbe für die Ausbeutung des beweglichen Bestandes nicht weniger als um 40% erhöhen. Zu fordern sei: Beschleunigung der Umschlagsarbeiten, Verkürzung der Reparaturfristen und hauptsächlich die Verringerung der Liegezeit bei Be- und Entladung. Die Mittel des Wassertransports sollen im Laufe der ganzen Navigationsperiode planmäßig ausgenutzt werden. (Punkt 6.) See- und Flußtransport sollen alle auf Verdrängung der Privatschiffe gerichteten Maßnahmen ergreifen. Der Wassertransport soll ebenso wie der Eisenbahntransport mehr als bisher auf die kontrollierten Errungenschaften der europäischen und amerikanischen Technik zurückgreifen. (Punkt 7.) Besondere Berücksichtigung wird den Grenzgebieten bei Investitionen für den

Wegebau und in die Entwicklung des Automobiltransports zugestanden. Die Erfahrung der westeuropäischen Länder und Amerikas zeige die bedeutende Rolle des Automobiltransports im allgemeinen Transportwesen. Der Automobiltransport sei nicht nur Hilfs- und Ergänzungsmittel des Transports, sondern ersetzt in einer Reihe von Fällen den Eisenbahntransport. (Punkt 8.) Unter Berücksichtigung des starken Wachstums aller Zweige der vergesellschafteten Landwirtschaft ohne Ausnahme, soll der Transport alle nötigen Transportmittel zur Lösung der bevorstehenden Aufgabe vorbereiten. Besonders wichtig und keine Verzögerung verträgt die Aufgabe der Sicherung der neu entstehenden Kollektive und Sowjetwirtschaften mit einem Automobilnetz, mit Zufuhrwegen und Lagerplätzen. Die Lösung dieser Aufgabe soll in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der Transportorgane gestellt werden. (Punkt 9.) Die Herbstschwierigkeiten im Transport waren im bedeutenden Maße hervorgerufen durch den Mangel an Automobil- und an Grundwegetransportmitteln, durch den Mangel an Lagern, deren Nichtanpassung und durch die primitiven Betriebsmethoden der Beladungsarbeiten. (Punkt 10.) Punkt 11 fordert eine besondere Sorgfalt bei der Auswahl des technischen Personals, Ausbildung in Spezialkursen sowie durch Kommandierungen ins Ausland. Großer Wert wird auf eine enge Verbindung des Transportwesens mit der WKP (b) gelegt, durch häufige Berichterstattung an das Zentralkomitee und die Gebietsorganisationen. (Punkt 12.) Punkt 13 umschreibt die Aufgaben der Gewerkschaftsorganisationen für den Transport. Die Leiter der Wirtschaftsorgane sollen dem sozialistischen Wettbewerb und der Arbeit der Antreiberbrigaden mehr Aufmerksamkeit schenken. Die Verwaltungsorgane im Transport sollen im Sinne größerer Zentralisation und persönlicher Verantwortlichkeit der leitenden Beamten umgebaut werden. (Punkt 14.)

Eine Entschließung Polujan/Sof beschäftigt sich besonders mit den Aufgaben des Wassertransports im Jahre 1930. Im Hinblick auf die erwartete Steigerung der Frachten werden größere Schwierigkeiten auf den Binnenwasserstraßen erwartet.

Bei Lichte besehen handelt es sich bei den beiden Entschließungen gar nicht um die Einleitung einer Reform, sondern um die Wiederholung jener Richtlinien, die wir bereits aus dem Fünfjahrplan kennen. Sie zeigen die restlose Übereinstimmung der Auffassung von den Notwendigkeiten durch alle Organe der Partei, des Staates und der Gewerkschaften, sind aber auch ein Ausdruck der Hilflosigkeit gegenüber den Anforderungen der Navigationsperiode von 1930. Die Reformarbeit setzt sich fort nicht in der Schifffahrt, sondern in der Wasserstraßenverwaltung.

b) Die Wasserstraßenverwaltung. Neben der Zentralverwaltung der Schifffahrt (Zentrokeka), die die kommerzielle Tätigkeit der Schifffahrts-

gesellschaften beaufsichtigte, bestand, wie wir sahen, die Zentralverwaltung der Wasserstraßen (Zuwodputj), deren Aufgabe es war, die Binnenwasserstraßen zu erkunden und den Bedürfnissen der Schifffahrt entsprechend einzurichten. Diese Verwaltung wurde aus dem zarischen Rußland ohne grundsätzliche Veränderungen übernommen. Sie hat auch, unabhängig von den Schifffahrtsgesellschaften, bis 1930 ihre eigene Finanzierung im Rahmen des Verkehrskommissariats beibehalten.

Diese Zweiteilung war möglich und notwendig, solange der Staat seine Aufgabe bezüglich der Binnenschifffahrt in erster Linie darin erkannte, die Wasserstraßen im Rahmen der bestehenden finanziellen und politischen Möglichkeiten auszubauen und die Sicherheit der Fahrt auf ihnen zu erweitern. Seit Erhebung des Klassenkampfes zum Staatsprinzip und seit der Ächtung der Privatunternehmer auf allen Gebieten erwies sich die Zweiteilung nicht nur als überflüssig, sondern geradezu als schädlich, da ja alle technischen Verbesserungen an den Wasserstraßen ohne weiteres auch den Privatreedern zugute kamen, die aus der Volkswirtschaft der Union verdrängt werden sollen.

Am 26. Januar 1930 erfolgte die grundlegende Verordnung, die die Zentralisation der Fluß- und Seeschifffahrt nach wirtschaftlichen Grundsätzen bestimmt:

Einer neuen Bundesvereinigung des Seetransports werden übergeben: a) alle Seehandelhäfen (darunter auch Leningrad) mit ihrem gesamten Eigentum; b) alle Aktiven und Passiven der Aktiengesellschaften „Sowtorgflot“ und „Goskaspar“ nach den Bilanzen vom 1. Januar 1930 (Art. 2). Der Kaspisee wird also nicht als Binnengewässer behandelt, obwohl er nur eine Fortsetzung der Wolga ist.

Der Bundesvereinigung des Flußtransports werden übergeben: a) alle unter Leitung des Volkskommissariats der Verkehrswege stehenden Flußschifffahrtsgesellschaften; b) alles Eigentum, das sich in der Nutzung der Verwaltungen der Binnenwasserstraßen befindet (Art. 2).

Den Bundesvereinigungen des See- und des Flußtransports werden übertragen: a) die Leitung der Ausbeutung des Besitzes der Schifffahrtsgesellschaften und anderer unter ihrer Leitung stehender Unternehmungen, die Organisation neuer Dampfergesellschaften und anderer Unternehmungen, die Anordnung der Hauptbauten in den entsprechenden Zweigen des Transports, b) die Ausübung der dem Volkskommissariat der Verkehrswege auferlegten Verwaltungsfunktionen auf dem Gebiete des See- und Flußtransportes, einschließlich der Staatsaufsicht und Regulierung (Art. 4)¹.

Durch diese Verordnung ist ein wichtiger Schritt weiter zur Vereinigung der Binnenschifffahrt unter einer Zentralleitung getan: Die

¹ Nach Wodnij transport (Monatsschrift) Februar 1930, H. 2, S. 1.

entsprechende Abteilung des Verkehrskommissariats heißt „Zentralverwaltung der Flußflotte“ (ZUFR). In dies neue Organ sind aufgegangen die bisherigen Zentralverwaltungen „Zuwopotj“ und „Zentrokeka“. Der ZUFR liegt sowohl die Erkundung und Instandhaltung der Wasserstraßen, Häfen, Werkstätten usw. ob, als auch die Beschaffung der Tonnage und deren rationelle Ausnutzung, sowie die Bearbeitung des gesamten Frachten- und Personenverkehrs, der Flößerei usw. sowie die allgemeine Verwaltung und Staatsaufsicht. Automatisch verschiebt sich auch das Zentrum der Einwirkung auf die Arbeiterschaft. Die einzelnen Schifffahrtsgesellschaften geraten auch in allen Gewerkschaftsfragen stärker unter die Leitung einer übergeordneten Zentrale und erhalten damit einen Bundesgenossen in ihrem Kampf um die Rationalisierung der Betriebe und die Aufrechterhaltung der Arbeitsdisziplin. Die eignen örtlichen und provinziellen Betriebsräte und Gewerkschaftsverbände bringen gegenüber der Arbeiterschaft nicht die Autorität auf, die von ihnen gefordert wird. Infolgedessen kann es geschehen, daß z. B. die Dnjepr-Schifffahrtsgesellschaft 1266 Arbeiter auf ihren Werken beschäftigt, während sie nach dem von ihrer Direktion festgelegten Arbeitsplan nur 818 Arbeiter gebraucht¹. Die örtlichen Abhängigkeiten machen es einfach unmöglich, die überflüssigen 448 Arbeiter zu entlassen, die im Dnjeprsystem selbst keine Arbeit finden würden, da es ja neben den staatlichen Betrieben andere nicht mehr gibt. Der Ausgleich mit den Arbeitskräften kann fortab über die ganze Sowjetunion stattfinden.

Eine Abteilung der ZUFR ist gedacht als Schiffbau- und Versorgungstrust. Dieser Trust soll die gesamte Ausrüstung der Flußflotte, der Werkstätten und Fabriken mit Einrichtung und Material übernehmen, was einer Produktion von rund 256,8 Millionen Rubel im Jahr entspricht². Hierneben soll der Trust die Ausbildung und Bereitstellung aller qualifizierten Arbeitskräfte nicht nur für den Bedarf der ihm direkt unterstellten Unternehmungen, sondern auch für die Lokalverwaltungen der Schifffahrt besorgen.

X. Die staatlichen Dampfergesellschaften und ihre Konkurrenten.

1. Allgemeines und Finanzierung.

Aus den Ausführungen des vorigen Kapitels ergibt sich, daß die wichtigsten Träger der Binnenschifffahrt Eurasiens die staatlichen Dampfergesellschaften sein sollen, neben denen die Strombauverwaltungen der einzelnen Stromsysteme, bisher in der Zentrokeka ver-

¹ Ekonm. shisnj 1930, vom 26. April, Nr 45.

² Ebenda 1930, vom 9. Mai, Nr 56, im Artikel von M. Chwalynski.

einigt, die Instandhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen besorgen¹. Beide Unternehmungen sind in der Zentrale derart zusammengefaßt, daß Verwaltung und Bewirtschaftung Hand in Hand gehen. Es hat im Sowjetstaat ursprünglich zehn staatliche Dampfergesellschaften gegeben, sechs im europäischen Rußland, darunter zwei für das Dnjeprsystem, und vier im asiatischen². Die beiden Dnjeprgesellschaften wurden 1926/27 in eine Gesellschaft zusammengelegt, so daß zur Zeit nur noch neun vorhanden sind³. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. So dürfte, wenigstens vorübergehend, die Amur-Dampfergesellschaft mit der Ussuri-Eisenbahn zusammengelegt werden⁴.

¹ Wie sich der Geschäftsgang einer der Strombauverwaltungen (Wodoputj) abwickelt, ergibt sich aus folgendem Bericht über die Arbeiten des „Wodoputj“ des Dnjeprbassins, mit dem Sitz in Kiew, für 1928 und 1929. Jede Strombauverwaltung hat ein festes Budget. Darüber hinaus hat sie Arbeiten zu übernehmen, die besonders vergütet werden. Im Budgetjahre 1928/29 balancierte der ordentliche Etat mit 5464497 Rubel, die außerordnungsmäßigen Arbeiten erforderten über 2,5 Millionen Rubel. Beschäftigt waren 3859 Lohnempfänger, während der Navigationsperiode 1928 und 5554 während 1929. Der Verwaltungsapparat vergrößerte sich im gleichen Zeitraume um 17 Personen.

Geleistet wurde:

An Baggararbeiten 1927/28 = 3578239 m an 182 Sandbänken,

1928/29 = 4194351 m an 267 „

bei der Reinigung der Fahrinne waren 20 und 23 Apparate tätig. Beleuchtet wurden 2877 und 3079 km. Seezeichen: 4607 und 5320, mit Bedienungspersonal 11082 bzw. 1188. Schiffsreparaturen 137 und 142. Schiffsbauten 5 und 9. Das Budget der Kiewer Werkstätten erreichte 943651 bzw. 1449849 Rubel. Beschäftigte Personen in ihnen: Arbeiter 406 und 699, Angestellte 112 und 102. 1929 wurde der Siebenstundentag eingeführt. Auf allen Dampfern des Dnjepr-Systems ist Anthrazitfeuerung eingeführt. Für Uferbefestigungen wurden 1928/29 1716000 Rubel aufgewendet. Der Wohnungsbau wird mit der staatlichen Dnjepr-Dampfergesellschaft gemeinsam betrieben. Außer diesen laufenden Arbeiten hat die Strombauverwaltung die völlige „Rekonstruktion“ des Dnjeprbassins im Zusammenhang mit den Arbeiten am Dnjeprstroj sowie die Herstellung von Verbindungen zum Wolga- und Don-System vorzubereiten (nach A. Golowanow in „Wodnytransport“, H. 4, 1930, S. 36/37).

² Neben den großen Gesellschaften gibt es einige Dampferunternehmungen⁴ die noch keinen Anschluß an die große Organisation gefunden haben. Zu ihnen gehören die „Rion-Dampfer-Ges.“ in Transkaukasien und die „Jakutsker Dampfer-Ges.“ an der mittleren Lena. Einen besonderen Typus bildet die „Nordsibirische staatliche Akt.-Ges.“, die alljährlich die sog. karische Expedition durchführt (s. S. 155 Anm. 1.), indem sie Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt zusammen betreibt.

³ Das Vorhandensein zweier Dnjepr-Gesellschaften war bedingt durch die Dnjepr-Stromschnellen bei Kriwoj-rog, die den Unterlauf des Dnjepr von seinen übrigen Teilen trennen. Bis zur Fertigstellung des Dnjepr-Großkraftwerkes und der damit verbundenen Schifffahrtsschleußen wird die Abrechnung für den Betrieb auf dem Unterlauf des Dnjepr noch gesondert geführt.

⁴ „Ticho-okeanskaja swjesda“ von 1929, Nr 17 und „Wodnytransport“ von 1930, Nr 5, S. 10/12.

Die Finanzierung der Gesellschaften geschieht auf Grund der Verordnung des Sto vom 20. Juli 1923 (Ges.-Sammlg. 1923, Blatt 85, Nr. 827). Nach Artikel 2 dieser Verordnung sind alle staatlichen Dampfergesellschaften mit Ausnahme der Zentralasiatischen aus dem Staatsbudget ausgeschieden und auf die Grundlage kaufmännisch zu leitender Unternehmungen gestellt, d. h. sie müssen Gewinne erwirtschaften, entsprechend Dekret des WZIK und des Sownarkom vom 10. April 1923 über die zu kaufmännischer Rechnungslegung verpflichteten Industrieunternehmungen (Ges.-Sammlung 1923, Blatt 29, Nr. 336). — Danach besteht gemäß Art. 3 das Kapital aus dem Grundkapital und dem Umsatzkapital (Betriebskapital). — Das Grundkapital setzt sich zusammen aus dem zur Durchführung des Flußtransports vorhandenen Eigentum der Gesellschaft, bestehend aus Dampfschiffen und Schiffen ohne motorische Kraft, Debarkaderen, Docks und anderen schwimmenden Hilfsmitteln, Reparaturwerkstätten und Fabriken, Stapeln und Hellingern, Anlegeeinrichtungen, Lagerhäusern, Wohnhäusern usw. Als Betriebskapital haben zu dienen: alle Materialien, die sich in den Lagerhäusern der staatlichen Dampfergesellschaften befinden, mit Ausnahme der zur vorübergehenden Aufbewahrung gegebenen und solcher, die anderen Organisationen gehören. Zum Betriebskapital gehören auch alle Einnahmen der betreffenden Gesellschaft.

Alles in den Besitz der Gesellschaft gelangte Eigentum wird von dieser selbständig bewirtschaftet (exploitiert) auf Grund eines Statuts, das für jede Gesellschaft besonders aufgestellt wird (Art. 5). Bei der Benutzung der Tonnage besteht insofern eine Einschränkung, als die Vermietung von Schiffen nicht anders als mit Genehmigung der Zentroreka erfolgen darf.

Alle Verschiffungen erfolgten bis einschließlich der Navigationsperiode von 1929 auf Grund eines von den einzelnen Gesellschaften aufgestellten Tarifes oder auf Grund besonderer Verträge mit Ausnahme der Fälle, in denen ein gemischter Transportweg (Eisenbahn und Schiff) genommen wird, alsdann treten die allgemeinen Tarifbestimmungen in Kraft (Art. 6). Die Gesellschaften sind verpflichtet, Post- und Personenlinien einzurichten und militärischen Transport in dem Umfang auszuführen, wie es die Regierung für nötig hält. Im Fall, daß diese Linien und Militärtransporte Verluste bringen, können, sofern das Sto die Notwendigkeit anerkennt, über das Budget des Verkehrskommissariats Mittel zur Deckung solcher Verluste eingeräumt werden (Art. 7). Die Gesellschaften dürfen Hilfsunternehmungen betreiben (Art. 8). Außerdem dürfen sie Kommissionsgeschäfte, Lagergeschäfte, Versicherungs- und Vorschußgeschäfte unternehmen, Wechsel ausstellen, Kredite in den Kreditanstalten aufnehmen, ihren Kunden Vorschüsse geben und im Rahmen der Größe des Betriebskapitals Lieferungs- und Werkverträge abschließen

(Art. 9). Die Gesellschaften sind zu öffentlicher Rechnungslegung verpflichtet (Art. 10).

Zum Zweck der Vereinheitlichung der Tätigkeit aller Verwaltungen der Gesellschaften wird im Verkehrskommissariat ein Büro der Verwaltungen der Staatlichen Schiffahrtgesellschaften mit dem Sitz in Moskau eingerichtet und dem Verkehrskommissariat unmittelbar unterstellt (Art. 11).

Den staatlichen Dampfergesellschaften wird bei gleichen Bedingungen der Vorrang für die Beförderung von Frachten aller staatlichen Behörden und Vereinigungen eingeräumt (Art. 13).

Die allgemeine Regulierung des Schiffbaues liegt dem Verkehrskommissariat ob (Art. 14).

Um den Gesellschaften die Übergangszeit in finanzieller Hinsicht zu erleichtern, werden ihnen zur Verstärkung des Betriebskapitals überlassen: die Außenstände für 1923 und bis zum 1. April 1924 die Heizmittel zu den von der Plankommission vorgesehenen Preisen (Art. 15). Außerdem zahlt die Regierung alle Aufwendungen zurück, die die Gesellschaften ab 1. Juli 1923 an den Wasserstraßen vorgenommen haben (Art. 16)¹.

Das Kapital aller Gesellschaften zusammen war am 1. Januar 1925 mit 145,2 Millionen Vorkriegsrubeln festgestellt, davon 119,5 Millionen auf das Grundkapital, 25,7 Millionen auf Betriebskapital. Am 1. Januar 1927 bezifferte sich das Gesamtkapital auf 149,2 Millionen Vorkriegsrubel².

Für das Jahr 1927 wurde das Betriebskapital mit 44 453 000 Rubel festgesetzt unter der Voraussetzung einer den Bedürfnissen entsprechenden Kreditierung durch die Banken. Gleichzeitig wurde „im Hinblick auf die dringende Notwendigkeit die Betriebsmittel der Staatsdampfergesellschaften erhöhen zu müssen“ vom Rat des Verkehrswesens der SSSR höheren Orts die weitere Ergänzung beantragt³.

Im Betriebsjahr 1926/27 arbeiteten die Gesellschaften mit Verlust bei einer Gesamteinnahme von 99,4 Millionen Rubel und laufenden Ausgaben von 97,4 Millionen Rubel⁴.

¹ Zitiert bei Prof. E. W. Blisnjak und A. W. Golowanow, a. a. O., S. 572.

² Materialien zum Rechenschaftsbericht der Sowjetregierung für das Budgetjahr 1926/27, Moskau 1928, S. 415. Eine Zusammenstellung des Kapitals sämtlicher Dampfergesellschaften fehlt uns. Am 1. Januar 1929 stand das Kapital zu Buch: bei der Wolga-Dampfschiffahrtsges. mit Tscherwonetzrubel 124847547,89 Kop., bei der Dnjepr-Dampfschiffahrtsges. mit Tscherw.rubel 9804501,48 Kop., bei der Westsibirischen mit Tscherw.rubel 15584440,00 Kop.

³ Transport i chos. 1927, H. 5, S. 129.

⁴ Transport i chosai two 1927, H. 10, S. 134.

Tabelle 28.

Die Flußflotte wies am 1. Januar 1925 folgenden Bestand auf¹:

Bezeichnung der Staatl. Schiffahrt- gesellschaften	Gesamtzahl der Schiffs- einheiten		davon				Bemer- kungen
			dem Betriebska- pital zugezählt		unbrauchbar (aufgelegt)		
	Zahl	Lade- fähigkeit	Zahl	Lade- fähigkeit	Zahl	Lade- fähigkeit	
A. Dampferflotte							
1. Wolga	1343	389 380	877	282 745	466	106 635	
2. Nordwestliche. . .	838	109 181	653	91 235	185	17 946	
3. Nördliche.	201	33 734	143	23 353	58	10 381	
4. Oberer Dnjepr . . .	302	30 934	204	19 188	98	11 746	
5. Unterer Dnjepr . .	94	14 308	51	9 901	43	4 407	
6. Don-Kuban.	65	10 403	49	8 103	16	2 300	
7. Westsibirische. . .	198	50 388	175	46 995	23	3 393	
8. Amur	61	16 545	57	16 095	4	450	
9. Selenga	26	9 180	20	4 638	6	4 542	
	3128	664 053	2229	502 253	899	161 800	
%	—	100	—	75	—	24,4	
B. Barken und Leichter.							
1. Wolga	2067	140 357	1567	120 357	500	20 000	
2. Nordwestliche. . .	1423	29 781	1008	21 534	415	8 247	
3. Nördliche.	441	11 984	338	9 327	103	2 657	
4. Oberer Dnjepr . . .	187	4 367	149	3 369	38	998	
5. Unterer Dnjepr . .	268	5 166	195	3 752	73	1 414	
6. Don-Kuban.	130	5 130	94	3 959	36	1 171	
7. Westsibirische. . .	277	13 964	271	13 609	6	355	
8. Amur	74	1 963	72	1 944	2	19	
9. Selenga	36	451	29	417	7	34	
	4903	213 162	3723	178 268	1180	34 895	
%	—	100	—	83,6	—	16,4	

Vom Zustand der Flußflotte kann ganz allgemein gesagt werden, daß er auch niedrigsten Anforderungen nicht entspricht. Sie ist überaltert, und die Reparaturen an ihr werden ohne Sorgfalt durchgeführt. Auf ihren Zustand sind zu einem großen Teil die zahlreichen, sich von Jahr zu Jahr mehrenden Schiffsunfälle zurückzuführen. In den vier Jahren 1927—30 wurde durch Havarien auf den Binnenwasserstraßen für 20 Millionen Rubel Schaden verursacht. Die Navigationsperiode von 1929 zeigte eine rapide Steigerung der Zahl Schiffsunfälle gegen 1928. Im Jahre 1930 zeigt sich weiteres Anwachsen. In den drei Monaten von April bis Juni 1930 sind in sieben Rayons 1705 Schiffsunfälle verzeichnet oder 171,5% mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Hauptursache: Verschulden der Mannschaft und Mängel im Material mit 46,4% aller Havarien, im Vorjahre 40,6%, Mängel der Wasserstraßen 16,6% gegen 18,4%. Unzureichende Reparatur 14,7%

¹ Nach Fomin a. a. O., Transport i chosaistwo, H. 1 von 1926, S. 56/7.

gegen 11,3%, elementare Ereignisse 15,4% gegen 19,4%. An erster Stelle steht 1930 das Wolgabassin mit 935 Unfällen, alsdann das Nordwestbassin mit 274, das Nordbassin mit 211, Westsibirien mit 106. (Ekon. shisnj 1930, vom 16. August, Nr 141.)

In der Navigationsperiode von 1929 waren in allen staatlichen Dampfergesellschaften tätig¹:

A. Motorschiffe 1241 mit indizierten Kräften	345324
von ihnen	
Passagierschiffe 427 mit indizierten Kräften	131765
Bugsierer 814 mit indizierten Kräften	213539
B. Leichter und Barken 3451 mit Tonnengehalt	3812601
von ihnen	
für Trockenfracht 3065 mit Tonnengehalt	2662333
Tankschiffe 386 mit Tonnengehalt	1150268

Diese Flotte beförderte 20024300 Passagiere (2388,3 Millionen Passagier-km), 2666300 Tons Eilgüter (1478,2 Millionen Tonnen-km), 20859700 Tons gewöhnliches Frachtgut (16982,8 Millionen Tonnen-km). Das letztere setzt sich zusammen aus 8382900 Tons Trockenfracht in Barken und Leichtern (4932 Millionen Tonnen-km), 5179600 Tons Naphtha (7996,5 Millionen Tonnen-km) und 7297200 Tons Flöße (Traften) (4054,4 Millionen Tonnen/km)².

Diese Gesamtleistung verteilt sich auf die staatlichen Dampfergesellschaften wie folgt³:

Tabelle 29.

Staatliche Schiffahrts-Gesellschaft	Passagiere		Güter	
	Anzahl in Tausend	Passag.-km in Millionen	Menge in taus. Tonnen	Tonnen-km in Millionen
Wolga	11 473	1 679,4	13 282,0	14 886,0
Nord-Westliche	2 826,3	120,5	4 032,2	1 242,4
Nördliche	974	126,6	3 347,2	1 241,8
Dnjepr	3 042	154,0	1 071,5	255,7
Hiervon:				
Obere Dnjepr	1 542	110,0	735,2	220,2
Untere Dnjepr	1 500	44,0	336,3	35,5
Don-Kuban	835	54,2	350,0	82,2
Westsibirische	650 ⁴	175,5	996,0	575,4
Selenga	26	4,8	89,6	23,7
Amur	172	65,9	276,5	126,8
Zentral Asiatische	26	7,4	81,0	27,1
Insgesamt	20 024,3	2 388,3	23 526,0	18 461,1

¹ Wodnyj transport 1930, H. 3, S. 5.

² Ebenda S. 6.

³ Die oben erwähnten kleinen Unternehmungen sind hier ebensowenig berücksichtigt, wie die Privatunternehmen und staatlichen Reedereien im Nebenbetrieb.

⁴ Außerdem im Vorortverkehr 690000 Passagiere, 20,7 Mill. Pass.-km.

An Arbeitern und Angestellten waren in allen Gesellschaften zusammen im Jahr 1927 beschäftigt 49100 Personen (d. i. 19% mehr als 1924), davon fielen 27000 auf die Fahrt und 22100 auf die Ufer (gegen 1924: 15 und 24% mehr)¹.

Nach dem Willen der Plankommission sollen die genannten neun Dampfergesellschaften allmählich die gesamte Binnenschiffahrt mit Einschluß der Flößerei beherrschen (s. o. Art. 13). Die Dampfergesellschaften sollen unter der Zentro-reka in ähnlicher Weise auf den Binnenwasserstraßen wirken wie die im Sowtorgflot vereinigten Seeschiffahrtgesellschaften auf dem Meer. Bisher ist die angestrebte Monopolstellung noch nicht erreicht und kann auch nicht erreicht werden, solange das Gesetz vom 24. September 1926 (s. S. 120) besteht, wonach auch andere Staatsorgane, Genossenschaften und sogar Private sich in der Binnenschiffahrt als Schiffseigner betätigen dürfen. Die Verordnung vom 26. Januar 1930 bereitet die Monopolstellung vor (s. S. 126).

Der Sommer 1930 hat in die Organisation der Binnenschiffahrt einen vorläufigen Abschluß gebracht, in dem sich die Sowjetregierung dazu entschlossen hat, den Güter- und Personenverkehr auf den Wasserstraßen unter getrennte Gesichtspunkte zu stellen: Transitverkehr und Lokal- (Rayon-) Verkehr.

Der Transitverkehr hat vor allem das Naphtha, Getreide, Holz und die Personenbeförderung im Auge. Mit dem Sitz in Nishnij-Nowgorod wird eine Unions-Vereinigung der Flußschiffahrt (WORT)² gebildet, die sich aus drei selbständigen Erwerbsunternehmungen zusammensetzt: Die „Naphthaflotte“, „Bugsierflotte für Trockenfracht“ und „Personen und Güterflotte“. Diese Gruppen der Binnenschiffahrt werden den bisherigen staatlichen Dampfergesellschaften fortgenommen, die fortan restlos in den Dienst der Entwicklung der Wirtschaftsrayons (siehe S. 27ff.) gestellt werden.

Zu diesem Zweck werden die vorhandenen neun staatlichen Dampfergesellschaften, deren Entwicklung S. 135 ff. im einzelnen dargestellt wird, aufgelöst, und es werden aus ihnen 25 neue staatliche Dampfergesellschaften gebildet. Allein die Wolga-Dampfschiffahrtgesellschaft (siehe S. 136/40) wird in zehn selbständig als Rayonunternehmen arbeitende Gesellschaften zerlegt. Die Amur-Dampfergesellschaft und die Zentralasiatische bleiben zunächst unberührt, da sie noch höchst unentwickelt sind und für einen Transitverkehr, wie er bei den Gesellschaften des

¹ Materialien a. a. O. S. 416.

² Wsesojusnoje objedinjenije retschnago transporta, siehe S. 126.

europäischen Teils Eurasiens und Westsibirens vorhanden ist, nicht in Frage kommen¹.

¹ Die neuen Gesellschaften, die ihre Tätigkeit am 1. Januar 1931 aufnehmen sollen, sind:

A. Im europäischen Teil Eurasiens.

1. Obere Wolga-Dampfergesellschaft, Sitz Rybinsk, 17780 km Wasserstraße, bedient die Wolga von den Quellen bis Jurewetz, die Mologa und die Scheksna aufwärts bis zur Einmündung der Tschaika.

2. Moskwa-Oka-Dampfergesellschaft, Sitz Moskau, 10157 km, Oka von den Quellen mit allen Nebenflüssen.

3. Nishnij-Nowgoroder Dampfergesellschaft, Sitz Nishnij, 9750 km, die Wolga von Jurewetz bis Tscheboksary mit den Nebenflüssen Unsha, Wettluga von links und Sura von rechts.

4. Mittlere Wolga-Dampfergesellschaft, Sitz Samara, 2992 km, die Wolga von Tetjuschi gegenüber der Kamamündung bis Chwalynsk.

5. Untere Wolga-Dampfergesellschaft, Sitz Saratow, 4983 km, die Wolga von Chwalynsk bis Astrachan.

6. Obere Kama-Dampfergesellschaft, Sitz Perm, 15842 km von den Kamaquellen bis Krasny-Bor mit den auf dieser Strecke einmündenden Nebenflüssen.

7. Untere Kama-Dampfergesellschaft, Sitz Kasan, 13280 km, die Kama von Krasny-Bor bis zur Mündung und die Wolga von Tscheboksary bis Tetjuschi.

8. Bjelaja-Dampfergesellschaft, Sitz Ufa, 7656 km, die Bjelaja mit Nebenflüssen (Ant. Baschkiren-Gebiet).

9. Wjatka-Dampfergesellschaft, Sitz Wjatka, 7770 km, den Wjatkafluß.

10. Ural-Dampfergesellschaft, Sitz Uralsk, 3979 km, den Uralfluß.

11. Nordwest-Dampfergesellschaft, Sitz Leningrad, 30889 km, die Newa, Ladogasee mit Kanälen bis Tschaika, das Tichwiner Kanalsystem, Wolchowfluß, Luga, Ilmensee mit Zuflüssen, das System von Wysche-Wolotzk.

12. Weißrussische Dampfergesellschaft, Sitz Minsk, 7558 km, die Düna von Welisha bis Beschenkowitschi, Beresinakanal mit Beresina und Dnjepr bis zur Mündung der Beresina.

13. Dnjepr-Dampfergesellschaft, Sitz Kijew, 18983 km, Dnjepr von der Beresina bis zur Mündung mit allen Nebenflüssen, dazu der südliche Bug.

14. Don-Dampfergesellschaft, Sitz Rostow a. D., 11744 km, Don, Donez und Nebenflüsse.

15. Kuban-Dampfergesellschaft, Sitz Krasnodar, 2169 km.

16. Transkaukasische Dampfergesellschaft, Sitz Tiflis, 4249 km, mit Kura, Rion, Sawonsee.

17. Suchona-Dampfergesellschaft, Sitz Wologda, 5945 km, Suchonafluß und Württembergisches (Latscha-Kubensk) Kanalsystem.

18. Nördliche Dampfergesellschaft, Sitz Archangelsk, 45654 km, Dwina, Mesen, Onega mit Nebenflüssen.

19. Petschora-Dampfergesellschaft, Sitz Ustj-Zilme, 7459 km, Petschora mit Nebenflüssen.

B. Im asiatischen Teil Eurasiens.

1. Westsibirische Dampfergesellschaft, Sitz Nowo Sibirsk, 56000 km, Ob, Tobol, Irtisch mit Nebenflüssen.

2. Jenissej-Dampfergesellschaft, Sitz Krasnojarsk, 27310 km, Jenissej mit Nebenflüssen ohne Angare.

3. Ostsibirische Dampfergesellschaft, Sitz Irkutsk, 24518 km, Selenga

Die Bildung weiterer Dampfergesellschaften nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist in Aussicht genommen. Auch diese Gesellschaften werden von der Unions-Vereinigung der Flußschiffahrt (WORT) kontrolliert, aber sie haben sich den örtlichen Bedürfnissen anzupassen und stehen dafür den örtlichen Wirtschaftsorganen zur Verfügung, die ihrerseits für die größtmögliche Ergänzung und Ausnutzung der Tonnage zu sorgen haben.

Hiermit in engerem Zusammenhang steht die Organisation der Werften und Reparaturwerkstätten sowie deren Verteilung über die Wirtschaftsrayons. Die bedeutendsten von ihnen¹ werden als im übrigen selbständige Großunternehmen der WORT unterstellt, während kleinere² der Wolga-Transit-Abteilung der WORT angegliedert sind. Alle übrigen Werften und Werkstätten werden den örtlichen Verwaltungen der Dampfschiffgesellschaften überlassen.

Die Offenhaltung und Absteckung der Fahrtrinne sowie die Instandhaltung der Nachrichtenübermittlung wird Sache der örtlichen Organe der Schiffahrt. Für die Sicherstellung der Transitstraße im Wolgasystem hat WORT zu sorgen. Die selbständige Wasserbauverwaltung verschwindet damit.

Trotz dieser Entwicklung verliert der Versuch, in die Tätigkeit der alten Dampfergesellschaften hineinzusehen, nicht an Interesse.

2. Die staatlichen Dampfergesellschaften des europäischen Gebiets.

Die fünf staatlichen Dampfergesellschaften, Wolga-, Nordwestliche, Nördliche, Dnjepr- und Don-Kuban erfassen die Binnengewässer des europäischen Teiles der Sowjetunion, mit alleiniger Ausnahme der transkaukasischen (Rion, Kura und Sewansee)³. Unter ihnen spielten die mit Nebenflüssen, Baikalsee, Angara mit Nebenflüssen (Mongolei, Burjato-Mongolei und Ostsibirien).

4. Lena-Dampfergesellschaft, Sitz Jakutsk, 19602 km, Lena mit Nebenflüssen (Jakutien).

5. Amur-Dampfergesellschaft, Sitz Chabarowsk, 22932 km, Amur mit Nebenflüssen (s. S. 150).

6. Zentralasiatische Dampfergesellschaft, Sitz Taschkent, 871 km (s. S. 152).

¹ So die Uljanow-Lenin-Werft in Uljanowsk, die Balachowwer, die Goldene Werft in Astrachan, die Kamawerft in Perm, die Ustj-Ishora-Werft bei Leningrad, die Wolodarskiwerft in Rybinsk, die Kijewer und Chasoner Werften.

² So die Werkstätten „25. Oktober“, Pariser Kommune, Roter Wolgar, Dritte Internationale, ferner die von Alexejewsk, Doskino (Oka), Sontschino und die Werft von Derbent.

³ Auf den drei genannten transkaukasischen Gewässern sind besondere Dampfergesellschaften in Bildung begriffen. Die Rion-Schiffahrt soll mit der Don-Kuban-Ges., die Kura-Schiffahrt mit dem Kaspar verbunden werden (s. S. 134 Anm.).

Wolga- und die Nordwestliche Gesellschaft, deren Wasserwege durch die nördlichen Kanalsysteme miteinander verbunden sind, eine überragende Rolle in der Volkswirtschaft der Union, da sie gestützt einerseits auf den Kaspisee mit seinen Zuflüssen Kura (1120 km), Ural (2379 km) und Emba (500 km)¹ und andererseits auf den Finnischen Meerbusen und das Weiße Meer zusammen berufen sind, die persischen und zentralasiatischen Wirtschaftsgebiete mit Nordeuropa zu verbinden. Die Wolga-Dampfer-Gesellschaft allein bewältigt etwa 70% der gesamten Binnenschifffahrt Eurasiens. Die anderen Wasserstraßensysteme harren noch des Anschlusses an dies Zentralsystem, das seinerseits auch direkten Anschluß an das westsibirische System über den mittleren Ural finden soll. Die Verbindung des Don-Kuban-Systems mit der Wolga bzw. mit dem Kaspisee steht in Aussicht durch den geplanten Wolga-Don-Kanal, während das Dnjeprsystem zuvor durch Überwindung der Stromschnellen von Kriwoj-rog rationalisiert werden muß, ehe seine Verbindung mit Düna, Oka, Don, Wolga mit Nutzen für die Volkswirtschaft in Aussicht genommen werden kann.

a) Die Staatliche Wolga-Dampfschiffgesellschaft, Sitz Nishnij-Nowgorod, ins Leben gerufen durch Erlaß des Sto vom 30. Januar 1923 unter Aussonderung aus der früheren Verwaltung des Wolgabezirkes. Statut vom 21. Mai 1924 (Gesetzsammlung der UdSSR 1926, Blatt 19). Die Gesellschaft befährt im Sommer 1929 etwa 16293 km Flüsse und 267 km Kanäle, und zwar: die Wolga von Rybinsk abwärts mit den Nebenflüssen Kostromka, Unsha, Oka (mit Moskwa und Kljasma), Kershenetz, Ssura, Wetluga, Swiaga, Kama (mit Tschussowaja, Bjelaja, Wjatka). Am 1. Januar 1927 betrug das Gesellschaftskapital 115,7 Millionen Rubel. Am 1. Januar 1929 stand es mit 124847547,89 Rubel und Reserven in Höhe von 1865179,32 Rubel in der Bilanz für 1928. Anleihen, Kredite und Vorschüsse waren 9,66 Mill. Rubel aufgenommen und bei 160142570,54 Rubel Umsatz wird ein Gewinn von 9489344 Rubel errechnet. Bruttoeinnahme 75819636 Rubel. Das Vermögen ist ausgewiesen mit 104775191 Rubel, dazu 10,4 Millionen für nicht beendete Arbeiten und 19,6 Millionen für Materialien. Das Vermögen setzt sich im übrigen zusammen aus: in Betrieb befindlichen Schiffen (71,7 Mill.), Gebäuden und Anlagen (12,2 Mill.), Einrichtungen (1,5 Mill.), Inventar und Takelage (9,8 Mill.), soziale Einrichtungen

¹ Emba und Uralfluß werden zur Zeit nicht regelmäßig befahren. Der Uralfluß wird erkundet. Der Embafluß erreicht mit seinen Wassern nur in seltenen Jahren den Kaspisee. Da er jedoch mit seinem Oberlauf reichhaltige Naphthagebiete durchzieht, dürfte seine Regulierung demnächst ins Auge gefaßt werden. Auch die Mündung der Kura, die zur Zeit auf 100 km befahren wird, bedarf der Regulierung ihrer Mündung.

V. Holztransport auf Wolga und Kama.

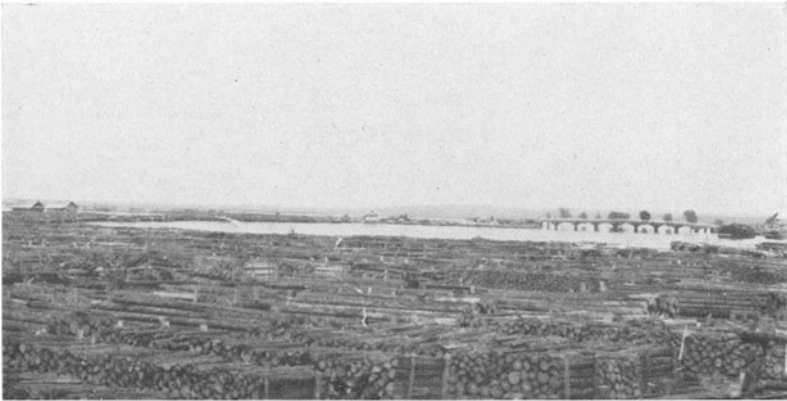


Abb. 33. Holzhafen in Kasan. 1926.



Abb. 34. Traft auf einem der aus dem Nordgebiet kommenden Nebenflüsse. 1928.

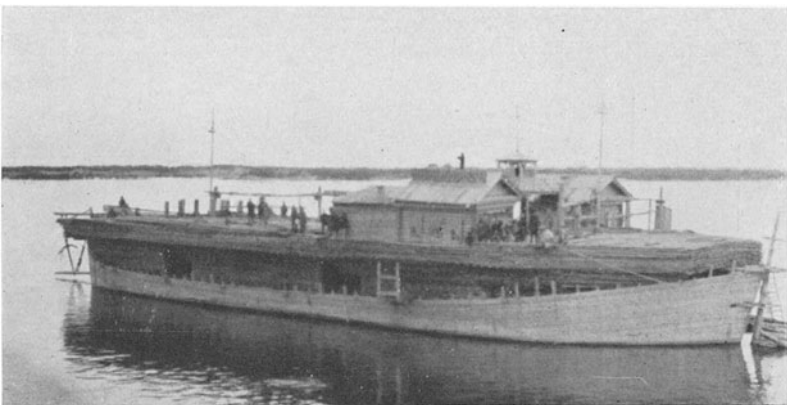


Abb. 35. „Bjelka“, Transport von Schnittholz von der Wetluga bis Stalingrad.
Besatzung 37 Personen.



Abb. 36. Traften von der Mologa, Scheksna, Kostromka vor Balachna.



Abb. 37. Seezeichen am Wolgaufer.

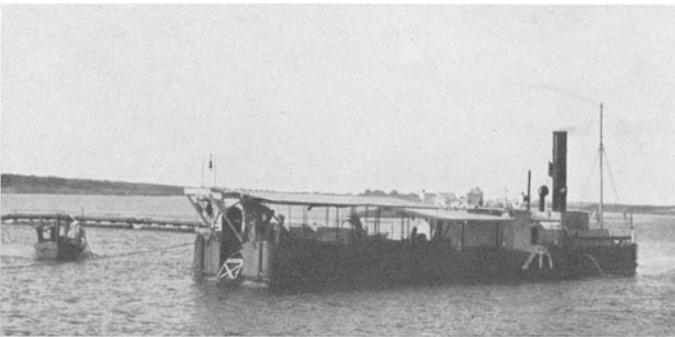


Abb. 38. Saugbagger.



Abb. 39 und 40. Wolga-Kapitäne, — oben: der alten, unten: der neuen Zeit.



Fahrgäste eines Wolgadampfers 1926,
links: I. Klasse, unten IV. u. V. Klasse,

Abb. 41.



Abb. 42.

(1,1 Mill.), zusammen 96259150 Rubel. Dazu nicht in Betrieb genommen: 8516040 Rubel. Debitoren 10,2 Mill., Kreditoren 6,6 Mill.¹.

Der Gewinn für 1928 in Höhe von 9486344 Rubel wird wie folgt verteilt. 12% für Einkommensteuer = 1138361 Rubel. Von den verbleibenden 8347982 Rubel ins Reservekapital 10% = 834798 Rubel, Arbeiterfonds 10% = 834798 Rubel, Prämienfonds $\frac{1}{4}$ % = 20869 Rubel, ins Kapital zur Stärkung der Wirtschaft der staatlichen Dampfergesellschaften 6657516 Rubel.

Die zuletzt genannte Summe von 6,6 Millionen Rubel steht somit nicht der Wolgagesellschaft für deren eigene Bedürfnisse zur Verfügung, sondern der Zentralleitung aller Dampfergesellschaften, der Zentroroka, die ihrerseits für die planmäßige Verwendung aufzukommen hat.

Für die Schifffahrt von 1929 in Dienst gestellt: 529 Dampfer mit 203894 indizierten Kräften, sowie 1417 Barken, Tanks, Leichter mit 2200577 Tonnen Ladefähigkeit².

Die hauptsächlichlichen Frachtgüter der Gesellschaft sind, abgesehen von Holz, Naphthaprodukte, Getreide, Salz. In der Navigationsperiode von 1927 wurden befördert 5533 Tausend Personen und 6931 Tausend Tonnen Güter. — Die Leistung der Wolga-Gesellschaft im Jahre 1929 entspricht den Plänen so wenig, daß die Regierung (Sto) sich durch Erlaß vom 19. Februar 1930 entschlossen hat, das Verkehrskommissariat zu veranlassen: Die Leitung der Gesellschaft neu zu bilden und den Fünfjahrplan umzuarbeiten. Außerdem soll die Tonnage durch kleine Einheiten ergänzt werden, damit ab 1930 die private Schifffahrt „restlos“ von der Wolga verdrängt werden könne.

Die Schwierigkeit einer Wolga-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1929 erklärt der Handelskommissar Polujan³ durch verspäteten Beginn der Navigationsperiode um 2—3 Wochen, schwachen Zustrom des Hauptfrachtgutes Getreide und Holz. — Bis zum 1. August waren nur 30,6% des Voranschlages in Getreidefracht und 38% in Holz (Flößen) angefahren. In der zweiten Navigationsperiode vermehrten sich die Frachtgüter erheblich. Gleichzeitig aber wurde die Tonnage seitens der Kundschaft über die zum Verladen und Entladen notwendige Zeit hinaus festgehalten. Im Wolgabassin ruhten daher Barken bis zu 62 Tage. Im Durchschnitt ruhten sie 22 Tage, während 7,5 als normal gilt. Vielfach werden Barken infolge Mangels von Lagerräumen an Land in Güterlager verwandelt. Die Zusammenarbeit mit der Kundschaft war unregelmäßig. Auf der Strecke Kamyschin—Balaklej kamen

¹ Ekonm. shisnj vom 12. April 1930, Nr 35, Anzeigenteil. Man beachte, daß die Bilanz erst fünfviertel Jahre nach dem Abschluß des Geschäftsjahres veröffentlicht wurde, und zwar ohne Kommentar oder Rechenschaftsbericht der Verwaltung.

² Transportnaja Gazeta, vom 28. März 1929, Nr 37.

³ Nach dem Bericht der Transportnaja gaseta vom 29. Oktober 1929, Nr 126.

sogar entgegengesetzt laufende Getreideverfrachtungen vor. Die Frachträume auf den Passagierdampfern konnten für die Getreidebeförderung wegen Mangels an Säcken nicht ausgenutzt werden.

Zu diesen Grundschwierigkeiten gesellten sich die Versäumnisse der Dampfergesellschaft: Bis zum 10. September wurde bei der Kundschaft, die die Barken festhielt, nicht interveniert; am 18. September, d. h. auf dem Höhepunkt der Saison, befanden sich 31 Schlepper mit 16000 HP. oder 13% der Schleppkraft in Reparatur. Deshalb mußten Ende September 42 Barken, davon 35 beladen, an der Kamamündung bis zu einem Monat festliegen. Ab 15. September sollten bis zum Schluß der Navigationsperiode noch 310984 Tons verfahren werden. Bis zum 15. Oktober wurden tatsächlich nur 181053 Tons befördert. Die Getreidefracht wäre bis zum 20. Oktober bewältigt worden, wenn es möglich gewesen wäre, 30000 Tons von Stalingrad aus in Säcken zu verladen. Da diese fehlten, mußten bis zum 25. Oktober Barken neugestellt werden, die infolge des niedrigen Wasserstandes unzureichend ausgenutzt werden konnten und der Gefahr des Einfrierens und vom Eise erdrückt zu werden, ausgesetzt wären.

Große Schwierigkeiten stellten sich der planmäßigen Durchführung der Naphthafrachten entgegen. Dem Kaspar wurde infolgedessen aufgegeben, an die Wolga-Gesellschaft zur Reise zwischen Astrachan und Stalingrad neun große Barken und an die Nordwest-Gesellschaft zur Reise zwischen Nischni und Rybinsk 45 kleine Barken zur Verfügung zu stellen. Nur bei spät eintretenden Frösten konnte der Naphthatransport bis zum 20. November durchgeführt werden.

Die Beförderung von Zement, Salz und Heu bot besondere Schwierigkeiten nicht.

„Katastrophal“ war der Zustand der Holzflößerei im Spätherbst 1929. Die Zusammenstellung der Traften (s. Abb. 33—36) zog sich bis zum 15. Oktober hin, während die Holzindustrie durch Verträge verpflichtet war, die reisefertigen Traften bis zum 23. September zu stellen. Daher konnten nur 72,2% der Holzfracht abgenommen und weitergeleitet werden. Auf der Wolga oberhalb Samara und auf der Kama befanden sich 812000 m₃ Holz, außerdem befanden sich 50 Traftenzüge unterwegs. Um diese im unteren Wolgagebiet und im Donbassin und im Nord-Kaukasus dringend benötigten Holzmassen bis zum 15. November an die Bestimmungshäfen der Wolga zu bringen, wurde die gesamte Privat-, Polizei- und Genossenschafts-Dampferflotte mobilisiert; dennoch gelang es nicht, die gestellte Aufgabe restlos durchzuführen.

Wie groß die Gefahr war, in der sich der Holztransport auf der Wolga im Herbst 1929 befand, beweist die Entschließung der Regierungskommission unter Vorsitz des Handelskommissar Polujam. Wir geben sie hierunter im Auszuge, weil sie schlaglichtartig sowohl die Gesamtlage

der Versorgung der Sowjetunion als auch die Methoden der Regierung beleuchtet¹.

Die weitere Entwicklung der Wolga-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist nur denkbar durch erhebliche Kapitaleinschlüsse zwecks Erneuerung der Tonnage. Im Jahre 1928 bereits standen 46% der Wolgaflotte in einem übernormal hohen Dienstalter. Im Jahre 1930 ist die Flotte der Wolga-Dampfschiffahrtsgesellschaft nicht imstande, die an sie herangebrachten Frachten zu bewältigen, obwohl deren Umfang noch weit unter der Vorkriegshöhe liegt.

Äußerst kritisch ist bei der Wolga-Gesellschaft die Arbeiterfrage. Anfang August gibt es in Samara nur 600 Träger, während 1500 verlangt werden. Infolgedessen bleiben täglich 36 000 Tons unverladen. In Batraki beträgt die Tonnenzahl der liegengebliebenen Massengüter am 1. August 15 000². In Perm fehlen 15 000 Träger; die Schiffe müssen dort 10—20 Tage auf Entladung warten. In Stalingrad findet in hohem Grade weibliche Arbeitskraft im Verladegeschäft Verwendung.

Im Sommer 1926 war folgender Personenverkehr vorgesehen:

1. auf der Wolga von Rybinsk bis Astrachan, 2748 km, täglich zweimal,
2. auf der Kostromka von Kostroma bis Buj, 169 km, täglich.
3. auf der Wetluga von Kosmodemjansk bis Wetluga, 434 km, täglich.
4. auf der Ssura von Wasilowsk bis Kurmysch, 107 km, jeden zweiten Tag,
5. auf der Oka von Rjäsan bis Nishnij-Nowgorod, 722 km, fünfmal die Woche, von Kaluga bis Serpuchow bis Kaschira, 181 km, unregelmäßig,
6. auf der Kljasma von Wjasniki bis Schuja, 137 km, fünfmal die Woche,
7. auf der Moskwa von Moskau bis Rjäsan, 344 km, dreimal die Woche,
8. auf der Unsha von Iurewetz bis Kologriw, 330 km, jeden zweiten Tag,

¹ Entschließung der Regierungskommission: Dringende Maßnahmen zur Rettung des Floßholzes. „... alle Traften, die sich auf der Höhe von Uljanowsk und unterhalb befinden, müssen bis Samara gebracht werden, alle oberhalb Uljanowsk befindlichen Traften sind nach Uljanowsk zu schaffen. Die Wolga-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist angewiesen, vor allem die dem Wolga-Kaspi-Holztrust gehörigen Traften an ihre Bestimmungsorte zu bringen, da sie besondere volkswirtschaftliche Bedeutung haben. Der Wolga-Gesellschaft und der Flößereiverwaltung wird auferlegt, sich innerhalb von zwei Tagen darüber zu verständigen, wie sie die schwimmenden Flöße in kürzester Frist zu den nächsten Eisenbahnpunkten bringen wollen. Der Oberste Volkswirtschaftsrat wird angegangen, durchgreifende Anweisungen an seine Organe zu geben. Die Wolga-Gesellschaft hat alle Traften mit Schleppkraft zu versehen. Alle geeigneten, mit eigener Kraft ausgerüsteten Schiffseinheiten, die Private- und Genossenschaftsflotte ist zu mobilisieren. Alle Schiffe der Stromverwaltung und der Aufsicht sind sofort der Wolga-Gesellschaft zuzuführen und von dieser zur Abschleppung der Traften zu benutzen. Die Holzsyndikate sollen leitende Persönlichkeiten in die Oberläufe der Wolgasystems kommandieren. Die Baschkiren-Republik ist angewiesen, ihre Schleppschiffe der Wolga-Gesellschaft zur Verfügung zu stellen (Transp. gas. ebenda.).

² Ekonom. shisnj. 1930, vom 3. August, Nr 130.

9. auf der Wolga-Kama von Nishnij-Nowgorod bis Perm, 1417 km, zweimal täglich,
10. auf der Bjelaja von Ufa bis Sterlitamak, 426 km, nach Bedarf, von Ufa bis Krasny bor, 646 km, täglich.
11. auf der Kama von Perm bis Tscherdyn, 389 km, sechsmal die Woche,
12. auf der Achtuba von Perm bis Nowo-Kurja, 13 km, täglich viermal, von Perm bis Nowo-Iljinskoj, 81 km, täglich zweimal,
13. auf der Wjatka von Wjatka bis Tschistopol, 840 km, täglich,
14. auf dem Wolgadelta von Astrachan 16 Routen von 50—200 km, täglich mehrmals.

Als Durchgangstraße für den Transitverkehr von Zentralasien, Persien und vom Kaukasus über das Marienkanalsystem zur Ostsee und für die Holzversorgung Südostrußlands aus dem Norden ist die Wolga der wichtigste Binnenwasserweg der Sowjetunion sowohl für den Innenhandel als auch für den Ausfuhrhandel. Nach dem neu aufzustellenden Fünfjahrplan (s. o.) soll die Wolga-Schiffahrt sich darauf einrichten, die Eisenbahnen in jeder Weise zu entlasten; außerdem soll vom Ural her in steigendem Maße befördert werden: Naphtha, Benzin, Kali. Auf der Wolga sollen befördert werden: Getreide vom Nordkaukasus und aus Westsibirien in den Zentralen Industrierayon, Metallwaren aus der Ukraina für die Wolgarayons, Moskau, Leningrad, Zentralasien und Transkaukasien, — Uralkies für Nishnij-Nowgorod und die südlichen Werke, — Zucker für die Wolgagebiete und Sibirien, — Holz, das zur Zeit aus Sibirien und vom Ural durchgehend mit der Eisenbahn befördert wird.

b) Die Staatliche Nordwest-Flußdampfergesellschaft (Sitz Leningrad), ins Leben gerufen durch einen Erlaß des Sto, beherrscht die Fortsetzung der Wolgastraße zur Newa und Ostsee durch das Marienkanalsystem.

Über die Finanzen der Gesellschaft liegt zuletzt der Geschäftsbericht von 1928 nebst Bilanz per 1. Januar 1929 vor¹. Sie weist aus im Aktiv: Flotte und Gebäude 22 251 602, davon aufgelegte Flotte 1 583 489; Bauten 2 749 604, Materialien 7 254 615, davon 1 437 799 Feuerungsmaterial; Bargeld 126 486, Aktien und Anleihen anderer Gesellschaften 632 771, Wechsel und Frachtbriefe 3 690 105, Debitoren 2 315 793; Verluste früherer Jahre 430 779 Rubel. Im Passiv: Kapital 25 737 171, Reserven 305 448, Anleihen und Kredite 6 692 941, Kreditoren 1 892 445 Rubel. Als Gewinn sind 441 793 Rubel ausgewiesen, die verteilt werden sollen:

12% Einkommensteuer 53 015 Rubel

Zur Deckung früherer Verluste 388 778 „

Die Einnahmen der Gesellschaft bestehen aus 17 387 554 Rubel, davon 16 956 907 Rubel aus der Flotte im Zusammenhang mit der Flößerei.

Die Verluste der Vorjahre ergeben sich aus der Tätigkeit von Hilfsunternehmungen, wie des Holzkontors und der Fabrik „Krasny wodnik“

¹ Ekonom. shisnj vom 13. Juni 1930, Nr 86, Anzeigenteil.

mit 2 147 000 Rubel und aus der Schifffahrt mit 3,5 Millionen Rubel, letztere entstanden infolge ungewöhnlichen Hochwassers und verspätetem Aufgang der Schifffahrt bei höchst unregelmäßigem Frachtzustrom. Im Jahre 1925 entstand ein Verlust von 2 Millionen infolge der Lohnerhöhungen bis 86% auf dem Wasser und 28% an Land¹. 1926 ist der Eisenbahntransport billiger als der Wassertransport. Der Transport eines Standard Holz kostete vom Sunsker Sägewerk bis Leningrad auf dem Wasser 24 Rubel, auf der Eisenbahn 18,22 Rubel. 1927 ist eine weitere Erhöhung der Tarife um 10% durchgeführt². Im Jahre 1930 kostet die Beförderung eines Kubikmeter Steine auf dem Mariensystem 7,21 Rubel, auf der Eisenbahn 2,50 Rubel. Fundamentsteine 8 und 3,50 Rubel³. Die Gesellschaft befährt im Sommer 1929: die Newa, den Ladogasee, den Wolchow mit Ilmensee, den Swir mit Onegasee, das Marienkanalsystem, die Scheksna, die Wolga bis Rybinsk mit Twertza und Mologa, ferner die Düna. Die Gesamtlänge dieser Wasserstraßen beträgt 62 478 km; davon sind flößbar 58 833 km und schiffbar 8 645 km, unter diesen 2 716 km Kanäle. Von den schiffbaren Wasserstraßen werden 2 804 km nicht benutzt⁴. Für die Schifffahrt 1929 in Dienst gestellt: 273 Dampfer mit 48 871 indizierten Kräften, 1 099 Barken mit 565 200 Tonnen Ladefähigkeit.

Die Hauptfrachtgüter der Gesellschaft sind: Holz, Naphthaprodukte, Lebensmittel, Salz u. a. m. Sie beförderte 1927 1 606 000 Personen und 2 139 000 Tonnen Güter.

Naphtha und Petroleum machten 1926 aus: 10 Mill. Pud, 1927: 12 Mill., 1928: 13,5 Mill. Pud. Die Frachtkotsen Rybinsk—Leningrad für die Tonne Naphtha belaufen sich auf 9,92 Rubel gegen 10,49 Rubel auf der Eisenbahn. — 1931 sollen in Rybinsk für Leningrad 16 Mill. Pud Naphtha verladen werden. Entsprechend muß die Tonnage entwickelt werden. Im Jahre 1927 verfügte die Gesellschaft zur Beförderung von Naphtha, Masut und Ölprodukten über 55 Holz- und 47 Eisenbarken. Das Alter der Holzbarken war nicht unter 6 Jahre, das der Eisenbarken im Durchschnitt 25,3 Jahre und nicht unter 13, wohl aber über 48 Jahre. Erst im Jahre 1932 soll die gesamte hölzerne Flotte durch Eisenschiffe ersetzt werden. Die Ladefähigkeit der Naphthaschiffe soll etwa 940 Tons sein.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. der Wolga von Rshew über Twer bis Rybinsk, 570 km, täglich, von Rybinsk bis Bogojawlenije, 26 km, täglich zweimal,

¹ Transportnaja gaseta vom 20. April 1927, Nr 20.

² Ebenda vom 7. Mai 1927, Nr 36.

³ Telepnew aus der Versammlung der Schifffahrtsinteressenten in Leningrad, Juli 1930. Zitiert nach Ekonom. shisnj vom 19. Juli 1930, Nr 117.

⁴ Wodnyj transport 1930, H. 3, S. 38.

2. der Scheksna von Rybinsk bis Tschaika, 417 km, täglich,
von Tscherepowetz bis Kirillow, 145 km, jeden zweiten Tag,
von Rybinsk bis Wolskoe, 33 km, täglich viermal,
3. der Mologa von Rybinsk bis Pestowo, 324 km, täglich,
4. dem Bjelosarsker Kanal von Tschaika bis Wosnessenije, 268 km, dreimal
wöchentlich je zwei Reisen,
5. dem Seliger-See von Ostaschkow bis Welikaja Koscha, 128 km, täglich.
6. der Newa—Ladogasee—Swir—Onegasee von Leningrad bis Petrosawodsk, 552 km, dreimal wöchentlich,
7. dem Onegasee von Petrosawodsk bis Bärenberge, 301 km, zweimal wöchentlich,
von Petrosawodsk bis Podporoshije, 113 km, dreimal wöchentlich je drei Reisen,
von Petrosawodsk bis Nuitza, 246 km, zweimal wöchentlich,
8. dem Onega-Kanal — Wyterga — Kowsha — Bjelosersk-Kanal von
Wosnessenije bis Bjelosersk, 252 km, dreimal wöchentlich,
9. dem Swir von Sodejnoje polje bis Wosnessenije, 154 km, dreimal wöchentlich,
10. der Newa von Leningrad bis Schlüsselburg, 61 km, dreimal täglich,
11. dem Ladogasee von Schlüsselburg bis Swiritza, 171 km, täglich,
12. dem Wolchow von Nowaja Ladoga bis Swanka, 24 km, zweimal täglich,
von Gostinoje Polje bis Wolchowo, 103 km, täglich,
13. dem Wolchow—Ilmensee—Polista von Wolchowo bis Stavaja Russa,
150 km, zweimal täglich,
14. der Polista und Lowat von Staraja Russa bis Tscherepentschitz, 85 km,
täglich,
15. der Msta von Nowgorod bis Cholowo, 94 km, täglich,
16. dem Somin von Efimowskaja bis Somino, 28 km, täglich,
17. der Luga von Jam-tessor-Tolmatschewo bis Chilok, 176 km, täglich,
18. der Duna von Welish bis Politzk, 256 km, täglich,
19. der Welikaja von Pskow bis Swjataja gora, 21 km, täglich mehrmals.

Während die Wolga-Schiffahrtgesellschaft mit ziemlich einheitlichen Verhältnissen auf ihren Wasserstraßen zu rechnen hat, darf das Fluß- und Kanalnetz der Nordwestlichen Gesellschaft als das komplizierteste und mannigfaltigste der Sowjetunion überhaupt angesprochen werden: eine große Zahl kleiner Flüsse, daneben große und kleine Seen, die leicht versanden, und die Kanäle mit verschiedenen Profilen und sehr unterschiedlich gebauten Schleusen. An allen diesen Wasserstraßen wird energisch gebaut. Der volkswirtschaftlich wichtigste Neubau ist das Swirkkraftwerk zwischen Onega und Ladogasee (s. u. Kap. XI). Daneben steht die Erweiterung des Marienkanalsystems. Infolgedessen dürfte sich auch die Wirtschaftlichkeit der Nordwestdampfergesellschaft in absehbarer Zeit heben.

Für die Navigation von 1930 gibt die Nordwestgesellschaft Teile ihrer Flotte an die Wolga-Gesellschaft zur Bewältigung von 500 000 Tons Frachten und an die Nordgesellschaft zur Bewältigung von 76 000 Tons Frachten ab.

Gewisse Schwierigkeiten hat die Gesellschaft durch das Vorhandensein einer mächtigen und rücksichtslosen Konkurrenz in Gestalt der Holztrusts Sewsaples und Karel-les. Das sind Gesellschaften, die für die

Ausfuhr arbeiten und eigene Tonnage besitzen. Infolge ihrer Bedeutung für die Valutabeschaffung ordnen sie sich alle Verhältnisse unter, nehmen der staatlichen Dampfergesellschaft Arbeiter und Personal fort und stellen dabei die höchsten Anforderungen an Gestellung von Schiffsraum und Schleppkraft. Diesen anormalen Verhältnissen wird durch die Reform von 1930 (s. S. 123ff.) nur zum Teil abgeholfen.

c) Die Staatliche Nordische Flußdampfergesellschaft (Sitz Archangelsk), ins Leben gerufen durch Erlaß des Sto.

Die Gesellschaft befährt die Nördliche Dwina, Suchona, Totma, Waga, Ustjuga, Pinega, Mesen, Petschora¹. 8956 km Wassersstraßen schiffbar, 68 km kanalisiert. Für die Schifffahrt von 1929 in Dienst gestellt: 118 Dampfer mit 21 223 indizierten Kräften, sowie 214 Barken mit 110 000 Tonnen Ladefähigkeit².

Im Sommer 1927 wurden befördert: 433 600 Personen und 1 422 100 Tonnen Güter. Hauptfrachtgut ist Holz, daneben Getreide und Textilien.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. der Suchona—Nördlichen Dwina—Wytschegda von Wologda über Kotlas nach Archangelsk, 1232 km, sechsmal wöchentlich, außerdem von Beresinsk nach Archangelsk, 311 km, dreimal wöchentlich, von Ustjug bis Ustjuklom, 768 km, viermal wöchentlich,
2. der Wytschegda von Kotlas nach Solwytschegodsk, 20 km, unregelmäßig,
3. der nördlichen Dwina von Kotlas bis Telegowo, 39 km, unregelmäßig,
4. der Suchona—Onega von Wologda nach Uftjuga, 159 km, dreimal wöchentlich,
von Wologda nach Kirillow, 216 km, viermal wöchentlich,
5. der Suchona von Wologda nach Schuisk, 106 km, unregelmäßig,
6. der nördlichen Dwina—Pinega von Archangelsk nach Ssura, 495 km, viermal wöchentlich,
7. der nördlichen Dwina—Emtza—Waga von Archangelsk nach Sjteltzo, 258 km, dreimal wöchentlich,
8. der Wjatka (m. Kama und Wolga) von Wjatka bis Kasan, 1045 km, sechsmal wöchentlich,
von Wjatka nach Slobodskoje, 80 km, unregelmäßig,
9. der Waga von Beresnik bis Blagowetschtschensk, 271 km, dreimal wöchentl.,
10. der Juga von Ustjug nach Nikolsk, 343 km, nur im Frühjahr,
11. der Lusa von Istjug nach Naschul, 403 km, nur im Frühjahr.

Charakteristisch für den Betrieb ist die Gleichförmigkeit im Flußnetz und dessen Isoliertheit. In Kürze soll das Gebiet Anschluß an das Wolgasystem finden durch Ausbau der Kanalstrecke Latscha—Kubensk,

¹ In einzelnen Handbüchern wird auch eine Staatliche Petschora-Flußdampfergesellschaft mit dem Sitz in Trojtzk-Petschorsk geführt. Es scheint sich dabei nicht um ein selbständiges Organ, sondern um ein Unterorgan der Nordischen Gesellschaft zu handeln. Nähere Angaben fehlen.

² Nach Angaben der Transp. gas. Nr 68, vom 27. August 1927, soll im Jahre 1927 bei 236 Schiffseinheiten deren Gesamtladefähigkeit 375 660 Tons betragen haben. Das wären durchschnittlich 1590 Tons pro Einheit. Solche große Schiffe besitzt die Gesellschaft überhaupt nicht.

und später soll auch ein Kanal zwischen Kama und Tetschora gestochen werden¹. Die Arbeiten der Gesellschaft stehen und fallen mit dem Vorhandensein von Arbeitskräften am Tage des Frühjahrseisganges. Auch diese Gesellschaft hat unter dem rücksichtslosen Auftreten des Holzausfuhrtrusts zu leiden (s. S. 142). Dazu aber auch unter den außerordentlich schwierigen Hafenverhältnissen in Archangelsk, an deren Behebung zur Zeit eifrig gearbeitet wird (s. Abb. 72), und nicht zuletzt unter den besonders gefährlichen Eisgängen auf der nördlichen Dwina.

d) Die Staatliche Dnjepr-Dampfschiffahrtsgesellschaft (Sitz Kijew), wegen der Stromschnellen bei Kriwoj-rog unterteilt bis 1926 in Obere und Untere Dnjepr-Gesellschaft, ins Leben gerufen durch Erlaß des Sto.

Die Gesellschaft hat es gegenüber den meisten anderen Gesellschaften besonders schwer infolge einmal der Tatsache, daß die Fahrtrinne des Dnjepr durch die Stromschnellen von Kriwoj-rog auf eine Strecke von 80 km unterbrochen ist, alsdann durch den Umstand, daß das Dnjeprsystem durch Abtretung seiner Kanäle an Polen und durch die Kriegszerstörungen am Beresinakanal seine Verbindung zu den Ostseeflüssen Weichsel, Njemen, Düna verloren hat. Die Bedeutung der beiden Teilstrecken ergibt sich nach A. Golowanow¹ aus folgenden Zahlen des Güterumschlags für:

Tabelle 30.

Jahr	Getreide	A. den oberen Dnjepr.				Zusammen
		Salz	Naphtha	Holz	Sonstige	
1928	20 671	14 512	3 793	1 882 231	307 159	2 228 512
1929	31 106	18 271	4 420	2 081 981	398 192	2 533 903
B. den unteren Dnjepr.						
1928	41 470	3 497	1 473	8 022	160 072	214 504
1929	129 615	1 786	934	8 005	160 407	300 747

Infolge der Zweiteilung kann sich der Güter- und Personenverkehr nur langsam entwickeln.

An Kapital hatte die Gesellschaft Rubel²:

Tabelle 31.

	Betriebskapital	Grundkapital	die Ausgaben betragen
am 1. Juli 1923	5 871 654	1 526 965	—
1. Januar 1925	5 976 545	1 226 850	3 879 000
1. „ 1926	5 899 273	1 293 576	4 018 831
1. „ 1927	6 513 946	1 584 866	5 834 467
1. „ 1929	—	9 116 691	—

Per 1. Januar 1929 balancieren Einnahmen und Ausgaben mit 15,4 Millionen Rubel und es wird ein Verlust ausgewiesen von 1 841 787 Rubel, davon allein für 1928 1 348 306 Rubel. Den Brutto-Betriebs-

¹ Wodnyj transport 1930, H. 4, S. 37.

² Nach Angaben von P. Bajewski, Transportnaja Gazeta, vom 12. Nov. 1927, Nr 95.

ausgaben von 7211553 Rubel stehen 5863246 Rubel Betriebseinnahmen gegenüber¹.

Die Gesellschaft befährt im Sommer 1929 den Dnjepr mit Pripet, die Beresina, Sosh, Desna und den südlichen Bug. Schiffbares Fahrwasser 7303 km, dazu 170 km Beresina—Düna-Kanal. Im Gang ist die Kanalisierung der Stromschnellen von Kriwoj-rog, die 1931 in Betrieb genommen werden soll. Zu Beginn der Schifffahrt 1929 in Dienst gestellt: 92 Dampfer mit 18073 indizierten Kräften, sowie 138 Barken (Leichter) mit 65402 Tonnen Ladefähigkeit.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. dem Dnjepr von Kijew bis Dnjepropetrowsk, 514 km, täglich,
von Kijew bis Homel, 353 km, täglich,
von Kijew bis Rodischtschew, 84 km, täglich,
von Saporoshije bis Cherson, 297 km, täglich,
von Saporoshije bis Kitschkas, 13 km, zweimal täglich,
von Smolensk bis Bowschewo, 76 km, sechsmal wöchentlich,
2. dem Pripet von Kijew bis Turow, 449 km, täglich,
3. der Desna von Kijew—Tschernigow—Nowgorod—Sewersk, 553 km, vier bis siebenmal wöchentlich,
4. dem Sosh von Homel bis Propoish, 172 km, täglich,
5. der Beresina von Bobruisk bis Lojew, 292 km, täglich,
von Bobruisk bis Borissow, 232 km, täglich,
6. dem Bug von Wosnessensk bis Nikolajew, 56 km, dreimal wöchentlich,
7. dem Schwarzen Meer von Nikolajew bis Odessa, 51 km, dreimal wöchentlich.

Im Rahmen der Gesamtschifffahrt auf dem Dnjeprsystem ergibt sich, daß die Staatsdampfergesellschaft einen scharfen Kampf gegen die sonstigen staatlichen Schifffahrtsorgane zu führen hat. A. Golowanow gibt dafür folgende Zahlen. Es wurden verfrachtet in Tons:

Tabelle 32.

Im Jahre	bei Staatl. Dampf. Ges.	Sonst. Staatsorgan.	Privatreedern
1928	725 982	1 528 529	188 505
1929	819 917	1 887 521 ²	127 212
	+ 93 935	+ 358 992	— 61 283

Die Fracht verteilt sich auf:

	Dampfer	Barken	Flösse
1928	242 860	739 993	1 460 163
1929	250 280	819 133	1 765 237
	+ 7 420	+ 79 140	— 305 074

¹ Ekonm. shisnj vom 13. Mai 1930, Nr 59, Anzeigenteil.

² Die Angabe bei Golowanow an dieser Stelle mit „188752“ beruht auf einem Satzfehler, die Zahl ist um einen Buchstaben nach rechts abgerutscht. Man erhält die richtige Zahl, wenn man davon ausgeht, daß die Gesamthöhe aller Dnjeprfrachten 2834650 Tons beträgt, und daß, wie Golowanow weiter unten sagt, die Vermehrung der Frachten bei den Staatsorganen 23% gegen 13% bei der Staatsdampfergesellschaft beträgt.

Die Zunahme der Floßbeförderung deutet auf den gewaltigen Bedarf der Snjeprstroj an Holz hin, das zumeist aus Weißrußland kommt.

e) **Staatliche Don-Kuban-Dampfergesellschaft** (Sitz Rostow a. Don), ins Leben gerufen durch Erlaß des Sto.

Über die Finanzen der Gesellschaft liegt zuletzt der Geschäftsbericht für 1928 nebst Bilanz zum 1. Januar 1929 vor¹. Diese weist aus in Aktiv: Flotte und Gebäude 4067346, aufgelegte Flotte 82662, Bauten 710343, Materialien 506277, davon Feuerungsmaterial 51539; Wechsel und Frachtbriefe 275240; Debitoren 289214 Rubel. Im Passiv: Kapital 3456291, davon Grundkapital 3192015 und 71173 Reservekapital; Fonds und Reserven 67853, Anleihen und Kredite 1671943; Blankoakzepte 193227, Wechsel 93253; Kreditoren 341493 Rubel. Den Einnahmen der Gesellschaft für 1928 in Höhe von 2696108 stehen 2371475 Rubel an Ausgaben gegenüber. Der Gewinn von 324633 Rubel wird wie folgt aufgeteilt:

12% für Einkommensteuer	38956 Rubel
10% zum Reservekapital	28567 „
10% Arbeiterfonds	28567 „
1/4% Prämienfonds	714 „
In den Fonds zur Stärkung der Schiffahrtsgesellschaften	227820 „

Die Gesellschaft befährt den Don mit nördlichem Donez, Sal und Manytsch, das Asowmeer, sowie den Kubanfluß von Krasnodar bis zur Mündung. Schiffbar 2313 km, kanalisiert 227 km. Zu Beginn der Schiffahrt 1929 in Dienst gestellt: 33 Dampfer mit 7115 indizierten Kräften und 75 Barken (Leichter) mit 55400 Tonnen Ladefähigkeit.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. dem Don von Rostow bis Kamenskaja, 354 km, dreimal wöchentlich, von Rostow—Kulatsch bis Kasanskaja, 974 km, dreimal wöchentlich, von Kasanskaja buis Liski, 330 km, zwei- bis fünfmal wöchentlich, von Liski bis Pawlowsk, 127 km, fünfmal wöchentlich, von Rostow über Asow bis Kagalnik, dreimal täglich,
2. dem Asowmeer von Rostow bis Kertsch, 587 km, einmal wöchentlich, von Temrjuk bis Kertsch, 80 km, sechsmal wöchentlich, von Kertsch bis Taman, 23 km, täglich,
3. dem Kubanfluß von Temrjuk bis Krasnodar—Labinskaja, 366 km, drei- bis fünfmal die Woche, von Krasnodar bis Grivenskaja, 200 km, zweimal täglich.

Im April 1929 ist für die Dauer des Frühjahrswassers eine neue direkte Dampferverbindung durchgeführt worden: von Rostow bis Woronesh 1500 km.

Die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft ist unsicher, weil sie im wesentlichen von nur zwei Faktoren abhängt: vom Klima, das die Getreidefracht sicherstellt oder verschwinden läßt und von der Aus-

¹ Ekon. shisnj vom 7. Juni 1930, Nr 81, Anzeigenteil.

beute ihrer Kohlengruben. Im Jahre 1927 sollte die Gesellschaft 143000 Tons Getreide befördern¹, mußte sich aber wegen der anhaltenden Dürre mit 16400 Tons im ersten Halbjahr und etwa 12000 Tons im zweiten Halbjahr begnügen. Die Kohlenförderung betrug im gleichen Jahre 58579 Tons². Davon gingen 25679 Tons im Verbrauch der Gesellschaft auf, der Rest ging auf den Markt, besonders nach Rostow a. Don und zum Hausbrand für die Anlieger des unteren Don³. Schon ab 1. Juni 1927 mußte die Kohlenförderung wegen Absatzmangel und Kreditschwierigkeiten eingestellt werden. Diese Ausfälle konnten 1927 nur zu einem sehr geringen Teil ausgeglichen werden durch etwa 6500 Tons Heu.

Im Zusammenhang mit dem Kubanfluß wird neben dem Hafen von Temrjuk die Einrichtung eines eisfreien Hafens in Anapa am Schwarzen Meer erwogen. Dazu soll der ausgetrocknete „alte Kuban“ benutzt werden und eine Fahrtrinne von 5—6 m Tiefe erhalten. Desgleichen erwogen wird die Übergabe der Schifffahrt auf dem Rion in Transkaukasien an die Don-Kuban-Dampfergesellschaft.

3. Die staatlichen Dampfergesellschaften der asiatischen Gebiete.

Die vier asiatischen Dampfergesellschaften repräsentieren auch vier ganz selbständige Typen. Die Westsibirische nähert sich dabei stark dem Typus der Wolga-Dampfergesellschaft, ohne deren technische Einrichtungen zu besitzen. Ihre Aussichten sind durch die von ihr bedienten Gebiete des Ural, von Kasakstan, des Altai-Kusnetzker Beckens und Urjanchai unbegrenzt. Dazu kommt noch die Verbindung mit der Karischen Expedition, über die ich an anderer Stelle ausführlich berichtete⁴ und an die Selenga über Angara und Baikalsee. Auch die Selenga-Dampfergesellschaft hat gute Aussichten und ist überdies von gewisser politischer Bedeutung im Hinblick auf die Mongolei. Ziemlich in der Luft schwebt die Amur-Dampfergesellschaft besonders wegen der Verhältnisse in der Mandschurei, aber auch wegen der Konkurrenz durch die Ussuribahn bei der außerordentlich dünnen Bevölkerung, die das vom Amur durchzogene Gebiet bewohnt. Immerhin sind dort aus der Vorkriegszeit gute technische Grundlagen vorhanden. Zwischen Irtisch und Kaspisee soll alles noch erst werden mit der Entwicklung des Baumwollanbaues und mit Hilfe der Turkestanosibirischen Eisenbahn.

¹ Transportnaja Gazeta, vom 24. April 1927, Nr 76.

² Transportnaja Gazeta, vom 16. April 1927, Nr 31.

³ Transportnaja Gazeta, vom 29. Juni 1927, Nr 51.

⁴ G. Cleinow, Neu-Sibirien a. a. O., S. 336—361.

a) **Die Staatliche Westsibirische Dampfergesellschaft** (Sitz Nowosibirsk), ins Leben gerufen durch Erlaß des Sto.

Die Gesellschaft befährt das Obsystem mit Bija (vom Teletzkisee aus), Om, Irtisch mit Tobol, Tawda, Tom, das Jenissejsystem von Minussinsk bis Jenissejsk, die Untere Angara, Obere Tunguska, 36209 km schiffbar. Der Verbindungskanal zwischen Ob und Jenissej, durch Ket und Kem in einer Länge von 85 km ist so zerfallen, daß er als Fahrwasser nicht mehr geführt wird.

Das Kapital der Gesellschaft stand am 1. Januar 1929 mit 15584440 Rubel zu Buch. Dazu Fonds und Reserven 136696. Als Betriebskapital figurierten in der Bilanz 1,5 Millionen Barvorschüsse, 200000 Rubel Vorschuß des Verkehrskommissariats und 1,8 Millionen Dotationen. Die Bankschuld betrug 837124 Rubel, das Wechselkonto 1542877, Kreditoren 1613689 Rubel. Demgegenüber sind Aktiven ausgewiesen: Vermögen 15444494 Rubel, bestehend aus: Schiffen in Betrieb 7,9 Mill., Gebäude und Anlagen 4,1 Mill., Ausrüstung 274893, Inventar und Takelage 1,5 Mill., Schiffe und Anlagen außer Betrieb: 1,7 Mill., Materialien 4,6 Mill., Debitoren 1,2 Mill., Wechsel und Frachtbrieife 0,9 Mill., Rückstellungen 275084 Rubel. Gesamtumsatz für 1928: 23678048 Rubel. Gewinn 414384¹, die Bruttoeinnahmen betragen 9056537,18 Rubel.

Den Kommentar zu diesen Zahlen gibt ein Bericht der Zentreka, in dem festgesetzt wird, daß die Westsibirische Dampfergesellschaft über 800000 Rubel mehr verausgabt hat als sie durfte und daß sie in den drei Jahren von 1926—28 gegen 500000 Rubel Zinsen an die Reichsbank hat zahlen müssen. Die Aufsichtsbehörde hat an diesen Etatüberschreitungen keinen Anstoß genommen, weil das Frachtgeschäft sich gut entwickelt hat. Zur Sanierung wurde die Gesellschaft gezwungen, ihr Reparaturprogramm um 150000 Rubel herabzusetzen, einzelne unliquide Fonds zu realisieren und ihre Wohnungsbauten (!) einzuschränken². Gleichzeitig ist die Reichsbank ersucht worden, weitere 300000 Rubel vorzuschießen zur Durchführung der gemischten Frachtenbeförderung³.

Die Flotte der Westsibirischen Dampfergesellschaft besorgt die Heranschaffung der Frachten der Karischen Expedition an die Mündungen des Ob und Jenissej.

Zu Beginn der Schifffahrt 1929 sind in Dienst gestellt: 75 Dampfer mit 28860 indizierten Kräften und 163 Barken mit 190546 Tonnen Ladefähigkeit. Im Sommer 1927 wurden befördert: 462400 Personen und 519100 Tonnen Güter.

¹ Ekonm. shinsj vom 15. April 1930, Nr 37, Anzeigenteil.

² Ebenda.

³ Transportnaja Gazeta, vom 15. Dez. 1928, Nr 145.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. dem Irtisch von Topolew Mys bis Semipalatinsk, 759 km, dreimal wöchentlich, von Semipalatinsk bis Omsk, 1062 km, dreimal wöchentlich, von Omsk bis Tara, 410 km, dreimal im Monat, (Tobol von Tara bis Tobolsk, 899 km, jeden zehnten Tag),
2. dem Tobol von Tjumen bis Tobolsk, 440 km, jeden vierten Tag,
3. der Tura von Tjumen bis Turinsk, 256 km, unregelmäßig,
4. der Tawda von Tjumen bis Filkino, unregelmäßig,
5. dem Irtisch-Ob von Tobolsk bis Nyda, 2134 km, ein- bis zweimal wöchentlich, regelmäßig bis Obdorsk (1969 km),
6. dem Ob von Tobolsk bis Tomsk, 2219 km, jeden 18. Tag, von Tomsk bis Kolunjak, 647 km, einmal wöchentlich, (Tschulym) von Tomsk bis Syrjanowskoje, 621 km, einmal wöchentlich, von Tomsk bis Biisk, 1082 km, viermal wöchentlich,
7. der Bija von Biisk bis Turotschak, 208 km, zweimal wöchentlich,
8. dem Tom von Tomsk bis Kusnetzk, 514 km, einmal wöchentlich.
9. dem Jenissej von Krasnojarsk bis Nasimoloskoje, 610 km, jeden Mittwoch, von Krasnojarsk bis Minussinsk, 425 km, zweimal wöchentlich.

b) Die Staatliche Selenga-Flußdampfer-Gesellschaft (Sitz Werchny-Udinsk, Hauptstadt der Burjato-Mongolei) bedient nach einem Erlaß des Rats der Volkskommissare vom 21. November 1924 (Ges. Sammlg. 1924, Blatt 88, Nr. 890) die Obere und Untere Angara (letztere bis zu den Stromschnellen), die Selenga und den Baikalsee. Hiernach scheint es zweifelhaft, ob die Gesellschaft die Selenga nur von der mongolischen Grenze ab oder ob sie auch die obere zur Mongolei gehörige Selenga bearbeiten darf. Tatsächlich hat sie im Sommer 1929 nach der Mongolei übergegriffen. Ihr Leiter, M. A. Newki, berichtet darüber:

„Zur Entwicklung des Wassertransports und zur Herabsetzung der Unkosten hat die Gesellschaft zusammen mit Wodoputj die Wasserstraßen im Gebiet der Mongolei erkundet¹.“

Die technische Möglichkeit und kommerzielle Nützlichkeit zur Durchführung einer regelmäßigen Schifffahrt auf der Selenga von Ustj-Kjachta bis Ustj-Egingol (336 km) und auf dem Orchon bis Schatagol (131 km) ist nachgewiesen. Die Ersparnis pro Tonne Fracht bis Urga beträgt 16,28 Rubel. Noch bedeutsamer ist die Strecke von Ustj—Kjachta bis Murenchüre (625 km), die eine bedeutende Frachtverbilligung für Uljassutai und westlich bedeutet². 1929 wurde die Linie von Moika nach Egin-Golo in der Mongolei (281 km) eröffnet; der in Aussicht genommene Frachtzuwachs wurde mit 5000 Tons berechnet. Zur Entwicklung des Verkehrs mit der Mongolei wurden 1928 drei eiserne und drei hölzerne Barken, der Dampfer „Burlak“ und das Motorschiff „Schtschetinkin“ in Betrieb genommen. Dadurch ist die mongolische Fracht von 6000 Tons im Jahre 1924 auf 18000 im Jahre 1928 angewachsen und die Frachtkosten um ein Viertel gefallen.

¹ Übrigens nicht zum erstenmal. S. G. Cleinow, Neu-Sibirien, Verlag Reimar Hobbing, Berlin 1928, S. 106 ff.

² Siehe u. Turksib S. 170 ff.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. der Selenga von Werchny—Udinsk bis Ustj Kjachta, 224 km, zweimal wöchentlich,
2. dem Baikalsee von Irkutsk bis Nishnij—Angarsk, 939 km, viermal in der Zeit vom 8. Juli bis 27. September,
3. der Angara von Irkutsk bis Aslonowo, 635 km, vierzehnmal in der Zeit vom 25. Mai bis 31. Oktober.

1927 wurden von der Gesellschaft befördert: 12000 Personen und 33000 Tonnen Güter. 1929 sind in Dienst gestellt: 9 Dampfer mit 1795 indizierten Kräften und 19 Barken mit 6950 Tonnen Frachtraum. Im Laufe des Jahres 1928 wurden 71290 Tons und 23371 Passagiere befördert. Die Selbstkosten konnten um 8,9% herabgesetzt werden.

So gut sich das Unternehmen von 1924—28 entwickelt hat, ist es doch ein Zuschußunternehmen geblieben, weil die geringe Bevölkerungsdichte einen lokalen Güter- und Personenverkehr nicht aufkommen läßt. Von Interesse ist unter anderem die Tatsache, daß die Sowjetregierung sich über die Selenga und Angara Holz nach Irkutsk bringen läßt, das von dort mittels der Eisenbahn nach Leningrad zur Ausfuhr befördert wird. 1929 etwa 40000 Tons. — Verhältnismäßig groß sind die Aufwendungen für die Rationalisierung des Betriebes der Gesellschaft. Bei Werdmy Udinsk ist ein Hafenbassin ausgehoben mit Eisenbahnschluß und vier Lagerhäusern mit 2000 Tons Aufnahmefähigkeit; bei Ustj Kjachta ist ein Umladequai eingerichtet mit vier Lagerhäusern und 3000 Tons Aufnahmefähigkeit. Von Ustj—Kjachta bis Troitzko—Sawzk wurde eine feste Straße gebaut. Die Anlage des Umladequais setzt die Umladekosten von 2,40 Rubel auf 24 Kopeken herab, was eine Ersparnis von 39000 Rubel im Jahre 1928 ergab.

e) Die Staatliche Amur-Dampfergesellschaft trat 1920 ins Leben durch Zusammenlegung der früheren staatlichen und der von der Fernöstlichen Republik sequestrierten Schiffe. Eine allgemeine Nationalisierung der Amurflotte hat nicht stattgefunden.

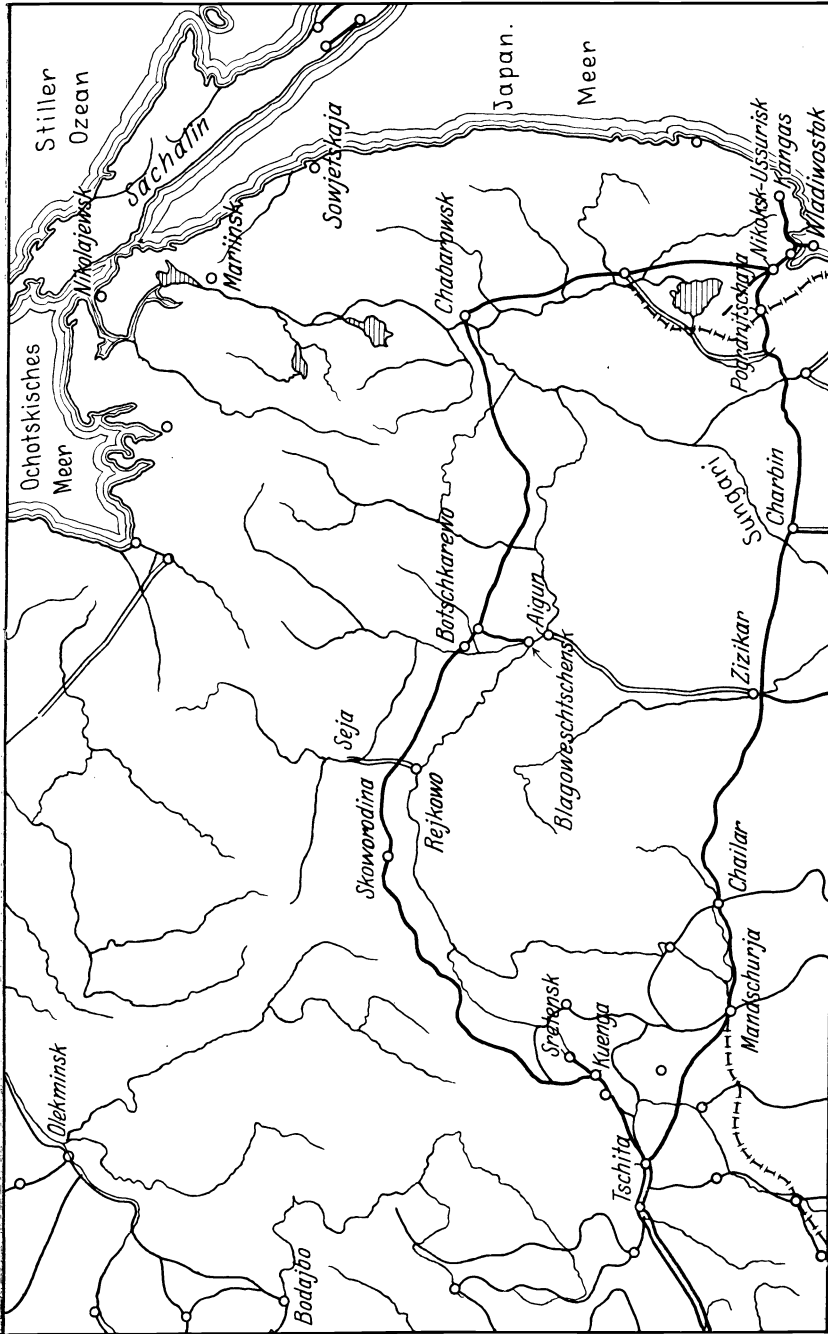
Die Gesellschaft, die 1923/24 auch auf der Selenga gearbeitet hatte, befährt seit 1924 die Schilka, den Argun von Stretensk abwärts, den Amur, die Seja 978 km aufwärts, die Selendsha, Bureja, den Amgun, Ussuri von Chabarowsk 404 km aufwärts.

Die Gesellschaft verfügte am 1. Januar 1925 über 57 Dampfer mit 16095 indizierten Kräften und 71 Barken mit 31568 Tonnen Ladefähigkeit. 1927 wurden befördert 61100 Personen und 93900 Tonnen Güter 1929 wurden in Dienst gestellt: 34 Dampfer mit 9200 indizierten Kräften und 64 Barken mit 31600 Tonnen Frachtraum.

Im Sommer 1926 bestand ein Personenverkehr auf:

1. Amur und Ischik von Stretensk bis Nikolajewsk.

Die Gesellschaft ist gegenüber allen anderen gut gestellt durch die Wasserverhältnisse auf den von ihr befahrenen Strömen und obwohl der



Skizze XIX. Das Amursystem mit der Mandchureibahn.

Ussuri 28 Stromschnellen aufweist. Sie leidet unter der geringen Besiedlung der Flußufer und unter den gespannten Beziehungen der interessierten Mächte im Fernen Osten. Die Mandschurei, früher durch den Sungari ein Hauptversorger der Amur-Schiffahrt, scheidet zur Zeit völlig für diese aus.

Benachteiligt ist die Gesellschaft durch das Vorhandensein der Amur-Eisenbahn, die auf eine Strecke von 2293 km, nämlich von Stretensk bis Chabarowsk parallel zur Schilka und zum Amur läuft. Dies ist die Grundlage zu einer scharfen Konkurrenz zwischen der Ussuri-Eisenbahn und der Wasserstraße, bei der die Wasserstraßen ins Hintertreffen geraten, weil die russischen Eisenbahntarife sich mit der Entfernung verringern, und weil die meisten Massengüter Getreide, Kohle, Salz, Eisen aus Westsibirien kommen, während das Fernöstliche Gebiet an eignen Gütern nur Fische hat. Wird z. B. Weizen von Omsk nach Wladiwostok (6617 km) auf der Eisenbahn verfrachtet, so kostet das mit allen Auflagen 46,10 Rubel pro Tonne. Bei Benutzung des gemischten Weges über Stretensk bei 2290 km Wasserweg stellt sich die Fracht auf 47,60 Rubel oder um 1,50 Rubel höher. In der umgekehrten Richtung kommt z. B. Salz von Wladiwostok nach Blagoweschtschensk in Frage. Reine Eisenbahnbeförderung kostet pro Tonne 18 Rubel, gemischte Beförderung 19,64 Rubel oder 1,64 Rubel mehr, wobei die Wasserfracht nur 3,20 Rubel auf 1000 km kostet.

Die Regierung der Fernöstlichen Republik hat unter diesen Verhältnissen den Vorschlag nach Moskau gelangen lassen, die Ussuriabahn und die Amur-Dampfergesellschaft in ein Unternehmen zu verschmelzen¹.

Im Jahre 1927 wurden durch die Amur-Dampfergesellschaft 230396 Tons Güter befördert oder 65% mehr als 1926. Den Hauptzuwachs weist der Holztransport in Traften auf (107016 Tons). An Passagieren wurden etwa 130000 befördert².

d) Staatliche Zentralasiatische Flußdampfergesellschaft (Sitz Taschkent, Usbekistan), organisiert durch Erlaß des Sto vom 20. Juli 1923; im Gegensatz zu allen übrigen Staatsdampfergesellschaften auf dem Budget der UdSSR geblieben, also von vornherein als Zuschußunternehmen von allstaatlicher Bedeutung gekennzeichnet.

Sie soll befahren: den Aral-, Balchatsch- und Issyksee, den Ili, Syrdarja und Amu-darja auf 3289 km. Für die Navigation von 1929 sind bereitgestellt: 13 Dampfer mit 2850 indizierten Kräften und 24 Barken mit 2800 Tonnen Ladefähigkeit. Im Sommer 1927 wurden befördert: 17000 Personen und 22000 Tonnen Güter.

¹ Transportnaja Gazeta vom 11. Mai 1927, Nr 37. Die Angelegenheit wird ausführlich behandelt in „Wodny transport“, H. 5, S. 10/12, von 1930.

² Ebenda vom 16. April 1927, Nr 31.

VI. Der Wolgastrom in der Deutschen Wolga-Republik.



Abb. 43. Saratow.



Abb. 44. Getreidespeicher in Pokrowsk, der Landeshauptstadt der Wolgadeutschen.



Abb. 45. Deutscher Bauernwagen a. d. Markt zu Pokrowsk.

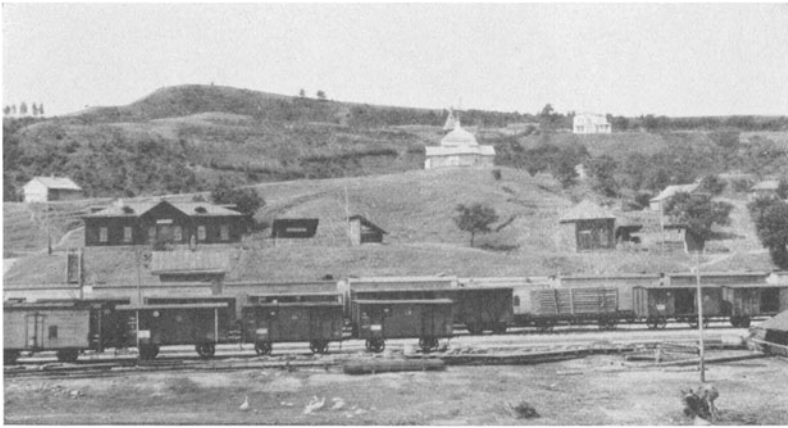


Abb. 46. Bahnanlage am rechten Wolgaufer bei Uwek.

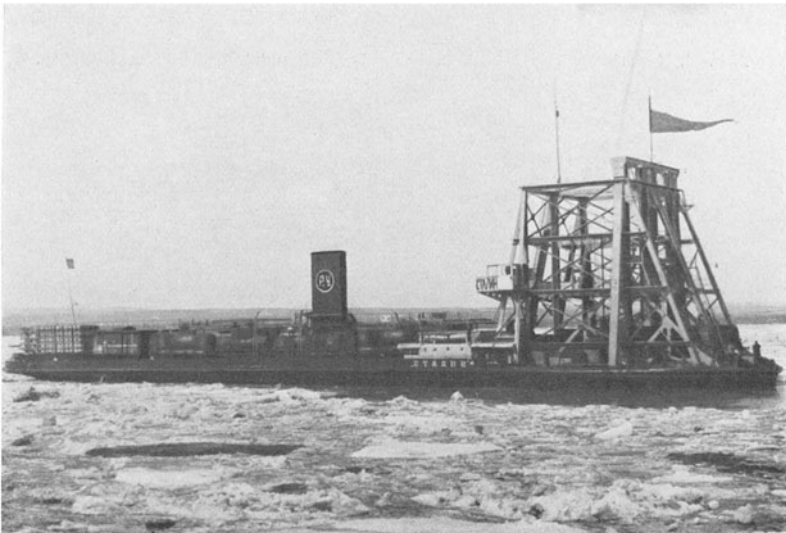


Abb. 47. Die Eisenbahnfähre zwischen Pokrowsk und Uwek bei Eisgang. *Rusfoto*

VII. Am Dnjepr.



Abb. 50. Jekaterinoslaw, jetzt Dnjepr-Petrowsk (aufgenommen 1913).



Abb. 49. Die Dnjepr-Stromschnellen im Urzustande (1913).



Abb. 50.
Arbeiten am Dnjeprkraftwerk.



Abb. 51. Das Dnjepr-Stau- und Großkraftwerk 1930 (vgl. Bild 49).

Russfoto

Personenverkehr bestand auf:

1. dem Aralsee von Aralsk bis Mujnak, 468 km, fünfmal im Monat, von Aralsk bis Usunj-kair, 148 km, sechsmal im Monat,
2. dem Amu-darja von Termes bis Saraj, 225 km, fünfmal im Monat, von Lenins bis Mujnak, 812 km, drei- bis viermal im Monat,
3. dem Issyksee von Karakol bis Rybatschije, 185 km, jeden zweiten Tag, von Karakol bis Tamga, 100 km, jeden zweiten Tag.

Im Sommer 1928 war ein unregelmäßiger Betrieb auf dem Ili und Syr-darja versuchsweise in Gang gesetzt, und auf dem Balchatschsee wurden Erkundungsfahrten unternommen¹. Die Einrichtung eines regelmäßigen Verkehrs auf dem Amu-darja von Tschardshnj an der Transkaspi-Eisenbahn bis Chiwa ist bis 1929 nicht geglückt wegen Mangels an Tonnage. — Große Anstrengungen werden gemacht, die für Chiwa bestimmten Güter von der Taschkenter Bahn auf den Aralsee abzulenken durch Tarifierabsetzungen von 10—24%².

XI. Die Strom- und Wasserbauten.

1. Eine Übersicht über Entstandenes und Geplantes.

Zur Schaffung eines Binnenwasserstraßensystems, das den Anforderungen der Sowjetwirtschaft annähernd gerecht werden könnte, gehört die Herstellung von Wasserverbindungen zwischen den Senken des Dnjepr und des Wolgasystems. Diese Grundaufgaben ergeben sich aus der Oberflächengestaltung der Sarmatischen Ebene (s. S. 72 ff.) und aus den Standorten des Bergbaues im Süden. Dieses System würde im Westen den Dnjepr zur Ausgangsbasis etwa bei Kijew haben und von dort strahlenförmig nach allen Richtungen der Windrose die Gebiete der stärksten Übervölkerung (s. o. S. 105/109) mit den äußersten Grenzen des eurasiatischen Wirtschaftsraumes und mit der Ostseeküste verbinden. Die Vorarbeiten dafür werden geführt bei den einzelnen Strombauverwaltungen, soweit es sich um Aufgaben handelt, die nur die einzelnen Stromsysteme betreffen, beim Projektionsbüro der staatlichen Plankommission, soweit es sich um Unternehmungen handelt, die über die Grenzen der Schifffahrtsinteressen hinausgehen, wie etwa das Wolchow-Kraftwerk, das Dnjepr- und Swir-Werk, der Wolga-Don-Kanal, das Wolga-Kraftwerk bei Samara, das Angara- oder Waksch-Werk. Vom Dnjeprsystem aus sind in Arbeit die Vorbereitungen für den Ausbau je eines Wasserweges.

1. Dnjepr—Düna—Lowatj—Ilmensee, mit den Kanälen zwischen Orscha und Witebsk.

¹ Sowjetskaja Step vom 26. März 1929, Nr 67.

² Transportnaja Gazeta vom 20. April 1927, Nr 32.

2. Dnjepr—Desna—Oka—Wolga, mit Kanälen zwischen Brjansk und Bjelow.

3. Dnjepr—Samara¹—Donez—Don, mit Kanal zwischen Samara und Donez, etwa bei Nowomoskowsk und Isjum.

Von der Stromverwaltung des Nordwestgebietes werden die Vorarbeiten geführt für einen Kanal zwischen Düna und Lowatj sowie für eine gründliche Modernisierung des Marienkanalsystems.

Vom Wolgastrombau werden bearbeitet die geplanten Verbindungen zwischen Moskau und der mittleren Wolga über die Oka—Kljasma, den Oka—Moskwafluß und den Wolga-Kaspisee-Kanal. Zahlreiche und große Anregungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens gehen von den einzelnen Großrayons aus. Eine der interessantesten hat der Zentrale Schwarzerde-Rayon ausgearbeitet unter dem Stichwort „Oberer Don“. Das Projekt liegt auf der Linie jener ersten Pläne Peters des Großen, den oberen Don mit der Oka zu verbinden, sei es über den Woronesh oder über Tula (s. S.78 Anm.). In den Vorschlägen wird errechnet, daß ein kanalisierter, bei Woronesh mit einem Kraftwerk versehener Oberer Don nicht weniger als 5 Mill. Tons Frachtgüter auf sich vereinigen würde. Bei der tatsächlich vorhandenen Verkehrsnot des zentralen Schwarzerde-Rayons könnte sich hier ein Konkurrent des Wolga-Don-Projekts, von dem noch gesprochen werden soll, entwickeln.

Wegen der Herstellung einer Wasserstraße über den Ural längs des Issjet ist es zur Zeit still geworden. Dafür werden die Vorarbeiten für Verbindungen von der Kama und Wetluga aus zur nördlichen Dwina, Onega und Petschora seit 1926 mit großem Eifer betrieben.

Die Kama-Petschora-Verbindung ist bereits vor dem Kriege Gegenstand der Aufmerksamkeit der Regierungsstellen gewesen. 1927 hat die Sowjetregierung eine wissenschaftliche Erkundung an Ort und Stelle ausführen lassen. Auf Grund von deren Feststellungen wurden seitdem zwei Parallelvorschläge ausgearbeitet, deren Ziel sein wird: Die Herstellung einer direkten Wasserverbindung zwischen Eismeer und Kaspisee über die Kama, Wischera, Koljwa, Wischerka, Beresowka, Wogulka, einen Kanal von 4 km Länge, Wolosnitza, Petschora. Zur Zeit bedarf es zur Versorgung des Petschoragebietes von der Kama aus eines Zeitaufwandes von etwa 10—12 Monaten. Die Waren werden in Perm das erstmal umgeladen, das zweitemal in Tscherdyn, von wo aus sie auf flachen, etwa 35 m langen Booten bis Ust-Jelowsk getreidelt werden. Dort werden sie eingelagert bis zum Frost und zum Schneefall, um alsdann mittels Schlitten auf eine Strecke von 45 km über die Hochmoore hinweg nach Station Jakschinsk an der Petschora gebracht zu werden. Dort werden sie wieder eingelagert bis zum Aufgang der Schifffahrt etwa Ende April/Anfang Mai, um alsdann auf Barken von 50—60 m Länge die Petschora heruntergeschafft zu werden. Die 45 km Winterwege, die nur etwa 4—5 Monate fahrbar sind, sollen durch einen Kanal von 4 km Länge mit zwei Schleusen abgelöst werden, der 5—6¹/₂ Monate benutzbar bleibt.

Vorgeschlagen wird eine Durchlässigkeit für Schiffe mit 1,5—2 m Tiefgang, je ein Kraftwerk von 350 Millionen kW-Stunden Jahresleistung an der Wogelka

¹ Mündet gegenüber Dnjepropetrowsk in den Dnjepr.

und der Wolosnitza und die Trockenlegung der dortigen Hochmoore. Es wird angestrebt, Fahrzeuge von Nishnij bzw. Samara ohne Umladung bis zur Petschoramündung reisen zu lassen. (Prawda Nr 103 vom 10. Mai 1927, Iswjestija Nr 159 vom 15. Juli 1927, Transp. Gaseta Nr 72, vom 10. Sept. 1927 und Nr 6 vom 14. Januar 1928.)

Im nördlichen Asien richtet sich die Aufmerksamkeit zur Zeit, abgesehen vom sog. Nordischen Weg mit der Karischen Expedition¹, am meisten auf das Gebiet des Baikalsees mit Selenga, Angara² und

¹ Über die Grundlagen des nordischen Weges und die Entwicklung des Verkehrs auf ihm bis 1927 habe ich ausführlich berichtet in Neu-Sibirien a. a. O. S. 336—361. Seitdem hat der Kommunist Otto Heller, der die Reise von Hamburg durch das Karische Meer den Jenissej hinauf bis Krasnojarsk ausgeführt hat, seine Beobachtungen in „Sibirien, ein anderes Amerika“, Neuer Deutscher Verlag Berlin 1930, veröffentlicht, trotz gelegentlicher Entgleisungen in die Parteipropaganda eine interessante, mit sehr guten Bildern ausgestattete Schrift.

An russischer Literatur ist zu vermerken: Ekonom. shisnj von 1929, Nr 63 (St. Natonek), 1930, Nr 43, Nr 54 (B. Luider). Transportnaja Gaseta von 1929, Nr 62 (W. Saleschajew). Iswjestija 1929, Nr 137 (M. Schewelow), Nr 239 (Max Singer), von 1930 Nr 58, Nr 97 vom 8. April (B. Lawrow).

Im Juni 1928 ist die Unternehmung als staatliche Aktiengesellschaft unter der Firma „Nord-Sibirische Staatl. Akt.-Ges. für Industrie und Transport“ beim Volkskommissariat für Außen- und Innenhandel organisiert. Den technischen Betrieb auf den sibirischen Strömen besorgte die Westsibirische Staatl. Dampfergesellschaft, von deren Güterumschlag die Güter der Karischen 3,85% ausmachen.

Die Entwicklung der Karischen ergibt sich aus folgenden Zahlen: Es wurden befördert 1927 24400 Tons, 1928 30,8 Tons und 1929 62000 Tons. Von den überhaupt von 1924—1929 durch die Karische exportierten 116498 Tons Güterarten fanden 104824 Tons ausschließlich über das Karische Meer Zutritt zum Weltmarkt. (Wodny transport 1930, H. 4, S. 5.) Die größte Zunahme entfällt auf Holz; ferner ist gestiegen die Ausfuhr von Konserven, Häuten, Hanf, Ölkuchen aus Kasakstan. Im Jahre 1933 wird mit 300000 Tons Fracht gerechnet, infolge der Entwicklung des Uralrayons und der Arbeit der Turkestan-Sibirischen Eisenbahn. Außerdem würden in einigen Jahren die Sägewerke an der oberen Tunguska und Angara und zwei Konservenfabriken in Betrieb sein. Die Haupthindernisse für eine schnellere Entwicklung liegen nach Lawrow (Iswjestija 1930, Nr 58) in der Zusammensetzung der Tonnage, im Mangel an Arbeitern und Lotsen. Die Flößerei am Jenissej erfordert Raddampfer, die die Sowjetschiffahrt nicht besitzt. Im Ausland sind Floßbinder angefordert, die mit Hilfe von acht Arbeitern imstande sein sollen, 5000 Baumstämme in zehn Stunden zu Flößen zusammenzubinden. Zur weiteren Herabsetzung der Unkosten sollen allmählich die fremden Kapitäne, deren man sich bedient, durch russische ersetzt werden. Die Fahrtzeiten für die Seeschiffe sollen von durchschnittlich 70 Tagen auf 65 und 60 herabgesetzt werden durch Verbesserung der technischen Einrichtungen beim Umladen in den Flußmündungen. Die Beförderung von Pelzwaren soll auf Flugzeugen von den Stapelplätzen zu den Seeschiffen geschehen. Auf der Karischen See werden neue Leuchtfeuer angefordert.

² Die Angara, der bedeutsamste Nebenfluß des Jenissej, stellt zugleich die natürliche Verbindung zur Selenga über den Baikalsee her. Ihr ist eine besondere Bedeutung zugewiesen nach der Ausscheidung der östlichen Kreise Westsibiriens und deren Vereinigung mit der Burjato-Mongolei zu einem selbständigen Verwaltungsgebiet. (Erlaß des WZIK vom 30. Juli 1930, Iswjestija 1930, Nr 209.) An den Stromschnellen der Angara soll ein Kraftwerk errichtet werden, das alle

Jenissej¹. Im hohen Norden gilt der Schifffahrt auf der Lena² und auf der Kolyma³ besonderes Interesse.

In Zentralasien wird denjenigen Wasserstraßen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet, die als Zubringer der Turkestan-Sibirischen Eisenbahn in Frage kommen und dem Amu-darja mit seinem Tadschistan und Afghanistan erschließenden Zuflüssen⁴.

bisher errichteten Anlagen dieser Art an Leistungsfähigkeit in den Schatten stellen soll. (Das Problem d. Angaraflusses, Plan. chos. 1930. Juni S. 205/28.)

¹ Auf dem Jenissej sind vor allen Dingen die Stromschnellen von Kasatschuk, 235—240 km unterhalb Krasnojarsk insoweit zu regulieren, daß die Flößerei dort ungehindert betrieben werden könnte. Die Stromgeschwindigkeit beträgt dort normal 4,2 Sekundenmeter. Zur Zeit arbeitet dort ein Kettendampfer, erbaut 1887! mit 240 HP auf 2,3 km. Nachdem die Karische 4 Barken 87×13,1×4,25 m in Dienst gestellt hat, werden zur Überwindung der Stromschnellen durch eine Barke außer der Kette drei Bugsiedampfer benötigt mit zusammen 1900 HP (Wodny Transport 1930, H. 6, S. 36).

² Die Lena-Schifffahrt beschränkt sich auf den Mittellauf des Stromes und dient in erster Linie dem Goldbezirk von Bodaibo. Alle Güter werden vorläufig von Irkutsk bezogen und über Irkutsk ausgeführt. Von Irkutsk bis zur Lena-Dampferstation Katschug wird nicht der Weg über den Baikalsee genommen, sondern auf Landstraßen. Die 1930 zur Beförderung der Waren in Irkutsk notwendigen zwei-spännigen, leichten Lastwagen konnten nur zur Hälfte gestellt werden. — Die Lenaflotte setzte sich zusammen 1922 aus 37 Dampfern und 174 Barken, 1927 aus 17 Dampfern und 58 Barken, 1928 aus 16 Dampfern und ? Barken. 1927 arbeiteten zwei Reedereien auf der Lena: Die Irkutsker Dampfer-Ges. und die Lena-Goldfeld-Akt.-Ges. (Transp. Gaseta 1927, vom 31. August, Nr 69).

³ Die Kolyma, 24000 km lang, wurde 1928/29 neu erkundet, dabei wurden Abweichungen der aml. Karten von 200—300 km festgestellt. Die Kolyma ist auf eine Strecke von 1970 km von Bachaptschi bis zur Mündung schiffbar für Schiffe mit 1 m Tiefgang, für Flöße bei mittlerem Wasserstande auf 430 km zwischen Arjan und Urjascha und Bachaptschi. Seeschiffe mit 4 m Tiefgang können bis Nichnij-Kolymsk hinauffahren. Die Navigationsperiode währt 130 Tage im Ober- und Mittellauf und 100—110 Tage im Unterlauf. Eigenartig sind die Eisverhältnisse. Es erreicht bei Schnee eine Dicke von 1,5 m, ohne Schnee 2,5 m. Der Wasserverbrauch bei einer Stromgeschwindigkeit von 3 Metersekunden beträgt an der Mündung 5000 m³ in der Sekunde im Sommer, im Winter fällt er auf 30 m³ pro Sekunde. — Bei Eisverstopfung an der Mündung steigt das Wasser um 16 m. — Im Mittellauf der Kolyma bei Bachaptschi wird Gold gewonnen; außerdem lebt dort eine Jägerbevölkerung. Bisher wurde die Bevölkerung von Wladiwostok aus durch die Behringstraße über das Nördliche Eismeer versorgt. Die Frachtkosten betragen 1928/29 auf Rentier- oder Hundeschlitten 2 Rubel in der östlichen Tundra, 1—1,25 Rubel in Richtung auf die Indigirka pro Tonnenkilometer. Die Seeschiffe laden ihre Vorräte an der Mündung ab, wo sie entweder ordnungsmäßig in Empfang genommen werden oder dem Zufall überlassen bleiben, sofern die Jekuten nicht rechtzeitig mit ihren Schlitten zur Stelle sein können. Es ist nun beabsichtigt, den Verkehr mit der Kolyma vom Ochotskischen Meer aus zu organisieren, nachdem festgestellt wurde, daß die Entfernung von der Küste nur etwa 400 km beträgt. Gelingt dies, so wird eine starke Belebung der Ausfuhr von Gold und Edelpelzen aus dem Kolymagebiet erwartet. (Wodny Transport 1930, Nr 5, S. 31, 32.)

⁴ Nach Prof. Alexandrow, dem Schöpfer des Dnjepr Kraftwerkes, ist es

Die beherrschenden Gesichtspunkte aller dieser Unternehmungen sind: Erschließung der natürlichen Rohstoffgebiete unter gleichzeitiger Mobilisierung der schlummernden Energien des Landes, Entlastung der Eisenbahnen durch Abzug der Rohstofffrachten von ihnen und Industrialisierung der einzelnen Rayons. Eine sehr geringe Rolle spielt die landwirtschaftliche Siedlung. Von allen diesen weitschauenden Unternehmungen sind, abgesehen von den bereits im Betrieb befindlichen Kraftwerken am Wolchow und an der Kura, das Swir-Kraftwerk¹ und das Dnjepr-Kraftwerk in Angriff genommen und gehen ihrer Vollendung entgegen. Für den Wolga-Don-Kanal sind ernste und kostspielige Voruntersuchungen im Gange; über dies Projekt kann das Erforderliche im Zusammenhang mit der Wolga gesagt werden². Etwas gründlicher müssen wir den Plan des „Großen Dnjepr“ in Augenschein nehmen.

2. Der „Große Dnjepr“.

Das seit 1927 im Bau befindliche Großkraftwerk an den Stromschnellen des Dnjepr soll laut Beschluß des Obersten Volkswirtschaftsrats aus dem April 1930 am 1. Oktober 1931 mit einer Jahresleistung von 400 000 Kilowatt in Betrieb genommen werden. Dem Unternehmen liegt die verkehrspolitische Absicht zugrunde, das gesamte Dnjepr-Flußsystem

denkbar, am rechten Nebenfluß des Amu-darja, Waksch, eine Kraftanlage mit 800 000 HP Mächtigkeit zu errichten. Als Stromabnehmer kommt eine 1930 in Aussicht genommene Kunstdüngerfabrik in Frage, die etwa 70 000 Tons Asot liefern soll. Außerdem sollen die etwa 18 Millionen enthaltenen Phosphorite abgebaut, die von Termes aus zu bauende Eisenbahn, ebenso wie die Bewässerungsanlagen sollen elektrisch betrieben werden. Das in Frage kommende Gebiet am Waksch weist Kohlen und Eisenerze in besten Qualitäten auf und wird deshalb schon jetzt als ein neues Zentrum der Schwerindustrie Eurasiens angesprochen (Istwjestja Nr 222, vom 13. August 1930.)

¹ Die Beschleunigung des Swir bringt eine Frachtermäßigung von 9 auf 6 Kopeken pro Pud für die Strecke Rybinsk—Leningrad. Bei einer Frachtenmenge von 75 Millionen Pud bedeutet das eine Ersparnis von 840 000 Rubel. Bei einem Güterumschlag von 300 Millionen Pud auf den Swir und einer Herabsetzung der Schleppkosten auf $\frac{1}{5}$ der bisherigen, ergibt sich eine Herabsetzung der Betriebskosten um 3,5 Millionen Rubel. Infolge der hohen Kosten für das Schleppen stromauf wurden die Barken so leicht gebaut, daß sie nur eine Reise auszuhalten vermochten. Die nun mögliche Verwendung der Barken durch mehrere Jahre ergibt eine Ersparnis von 300 000 Rubel. Der Gefahrenkoeffizient wird herabgesetzt, wodurch weitere 300 000 Rubel eingespart werden. Im ganzen bedeutet die Inbetriebnahme der Swirschleusen eine Herabsetzung der Kosten für den Schifffahrtsbetrieb um rund 10 Millionen Rubel. (A. Korenew in Transportnaja Gaseta vom 4. Juni 1927, Nr 94.)

² In einem Memorandum der Staatsplankommission aus dem Jahre 1925 wurde die Frage des Dringlichkeitsgrades für den Kanalbau offengelassen. (Plano-woje chosaistwo 1925, April, S. 315/16.)

oberhalb der Stromschnellen zusammen mit dem Unterlauf in eine zusammenhängende Binnenwasserstraße zu verwandeln. Die Kosten für die Errichtung des Kraftwerkes allein wurden von vornherein mit rund 220 Millionen Rubel angesetzt, eine Summe, die inzwischen verschiedene Korrekturen erfahren hat. Um dieses Kapital möglichst wirtschaftlich einzusetzen, ist die Sowjetregierung bestrebt, vom ersten Tage der Inbetriebnahme des Kraftwerkes an bereits Abnehmer für etwa 1,8 Milliarden Kilowattstunden zu haben, und da diese nicht ohne weiteres vorhanden sind, sie neu zu schaffen. Für die Durchführung dieser zweiten Aufgabe wurden ursprünglich weitere 600 Mill. Rubel in Aussicht genommen. Um die hohen Kosten der Beschleunigung zu rechtfertigen, genügt indessen die Erleichterung des Schiffsverkehrs nicht. Die finanziellen Anforderungen können nur rentabel sein, sofern gleichzeitig mit dem Schleusenbau auch Wasserkräfte nutzbar gemacht werden.

Dementsprechend war von vornherein die Aufgabe gestellt, eine Kombination zu finden, die es ermöglichte, einmal die vorhandene Wasserkraft restlos zu verwerten und eine Wasserstraße herzustellen, die in ihren Ausmaßen dem voraussichtlichen Güterverkehr zwischen den Oberläufen des Dnjepr sowie seiner Nebenflüsse Pripet und Beresina, Sosch, Desna und dem Schwarzen Meer genügen würde. Die Vereinigung beider Aufgaben wird wirtschaftlich erleichtert durch den Umstand, daß die Flüsse des Dnjepr-Systems in ihren Mittelläufen äußerst fruchtbare und dicht besiedelte Gebiete miteinander verbinden, in ihrem Oberteil gewaltige Wälder und im Unterteil die bei genügender Bewässerung fruchtbaren Steppen der Südukraine durchfließen. Beeinträchtigt werden diese günstigen Vorbedingungen dadurch, daß die Waldgebiete durch den Weltkrieg und Bürgerkrieg außerordentlich in Mitleidenschaft gezogen wurden und daß die südukrainische Steppe infolge häufig auftretender Dürre nur höchst unregelmäßige Ernten liefert. Durch beides sind die Grundlagen für einen regelmäßig fließenden Frachtenstrom ziemlich in Frage gestellt und die Rentabilität des Schleusenweges, wie sie etwa von Alexandrow errechnet wird, scheint wenigstens für die ersten Betriebsjahre nicht ohne weiteres gewährleistet. Alexandrow erwartet:

Vom Getreidetransport	4,5 Millionen Rubel
„ Holztransport	3,1 „ „
„ Naphthatransport	2,6 „ „

Insgesamt 10,1 Millionen Rubel

In der Vorkriegszeit (1913) ließen die Stromschnellen nur etwa 125 000 Tons Holz durch, und auch nur unter vielen Schwierigkeiten und großen Unkosten. Die Schaffung einer durchgehenden Schifffahrtsmöglichkeit wird den natürlichen Holztransport den Dnjepr hinunter,

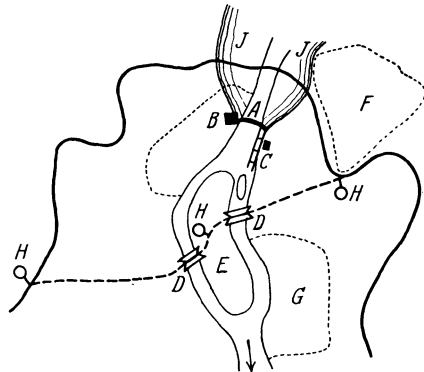
wie auch den Getreidetransport nach Cherson von den oberhalb Saporog gelegenen Anlegeplätzen, beispielsweise von Tschernigow gestatten. Das Studium der Versorgung des Dnjepr-Rayons mit Naphthaprodukten, die bisher vorwiegend von Stalingrad aus auf der Wolga erfolgte, läßt die Annahme zu, daß der Dnjepr nach Inbetriebnahme der neuen Schleusen eine Hauptader für den Naphthatransport für das ganze Dnjeprgebiet bilden wird, um so sicherer, sobald die Anlage der Naphthaleitung Grosnij-Tuapse fertiggestellt sein wird. Der gesamte Warenverkehr durch die Schleusen wird in der ersten Zeit nach Inbetriebnahme mit nicht über 4,3 Mill. Tons veranschlagt¹.

Diese Erkenntnis führt nicht nur beim Dnjeprstroj, sondern auch bei allen Wasserstraßenbauten in der Sowjetunion zu dem Prinzip Stromregulierungen nur im Zusammenhang mit der Entwicklung des in Frage kommenden Gebietsteiles in Angriff zu nehmen, in dessen Mittelpunkt die elektrische Kraftzentrale und nicht die neue Verkehrsstraße gestellt wird. Das Prinzip tritt uns beim Angara-Schiffahrtsproblem in Sibirien ebenso entgegen, wie beim Wakschproblem in Tadschikistan. Es wurzelt durchaus in den planwirtschaftlichen Grundsätzen.

Beim Dnjeprstroj eröffnet sich aus der geographischen Lage der Stromschnellen in gleicher Entfernung zwischen dem südrussischen Eisenerzgebiet von Kriwoj-rog und dem Kohlengebiet des Don die Möglichkeit, beide Industriegebiete unter Hinzuziehung des Industriegebietes von Dnjepropetrowsk (Jekaterinowslaw) und der dazwischen bzw. südlich liegenden landwirtschaftlichen Gegenden verkehrstechnisch als ein geschlossenes Wirtschaftsgebiet zusammenzufassen und rationell zu bewirtschaften, gestützt auf die 350 und mehr Millionen Kilowattstunden elektrischer Kraft des Dnjeprstroj.

Dnjeprstroj ist somit nicht nur imstande, ein Verkehrsproblem der Binnenschifffahrt, sondern auch ein solches des Güterverkehrs auf der Eisenbahn zu lösen.

Aus dieser Möglichkeit heraus hat Prof. I. G. Alexandrow sein



Skizze XX. Das Dnjeprwerk.

¹ Schätzung des Verkehrskommissariats. — Das kaiserliche Verkehrsministerium rechnete 1913 mit 2,5 Millionen Tons, der Gosplan der SSR 1926 mit 1,8 Mill. Tons. (Iswjestija 1929, vom 7. Febr., Nr 31: Der Dnjeprstroj und der Verkehr von Schaposchnikow.)

grandioses Projekt unter dem Stichwort „der Große Dnjepr“ entworfen¹. Alexandrows erster Entwurf sieht vor: Einen Staudamm *A* von 766,7 5m Länge und 37 m Höhe über Normalwasserstand (siehe Skizze XX), das Großkraftwerk *B* mit einer anfänglichen Jahresleistung von 1,3 Milliarden Kilowattstunden, drei Schleusenkammern mit einer jährlichen Durchlässigkeit von 5 Millionen Tons. *C* Verlegung der Eisenbahnbrücke von oberhalb des Staudammes nach *D*, Anlage einer Industriesiedlung *F* und einer entsprechenden Wohnstadt *G*. — Ferner faßt er ins Auge die Versorgung von Kriwojrog, Dnjeppropetrowsk, Donbas mit elektrischer Kraft, Herstellung einer Güterbahn (166 km), von Grischino über Saporoshije nach Marganetz (siehe Skizze S. 163) mit 36,5 Milliarden Tonnenkilometer Höchstleistung.

Diesem Plan hat Prof. E. W. Oppokow eine Bewässerungsanlage für 2 Millionen ha mit einer Hilfskraftzentrale bei Nikopol (s. Skizze S. 163) angehängt².

Alexandrow selbst hat seinen zuerst veröffentlichten Entwurf 1929 erweitert, indem er schreibt³. Mit der Durchführung des „Großen Dnjepr“-Projekts würden eine ganze Reihe von Problemen gelöst, nämlich:

1. Ein energetisches durch Schaffung des Großkraftwerkes bei Saporoshije und zweier kleinerer Kraftwerke am unteren Dnjepr.
2. Ein melioratives, indem die Bewässerung von 600000 ha Steppe und die Trockenlegung von 120000 ha bisheriges Überschwemmungsgebiet durchgeführt werden kann.
3. Ein Wasserstraßenproblem durch die Beschleunigung des Dnjepr und Errichtung eines Seehafens bei Saporoshije für die Kabottageschiffahrt des Schwarzen Meeres.
4. Ein Eisenbahnproblem durch Bau einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Donbas und Kiwojrog.
5. Ein Industrielles durch Schaffung des Saporoga Kombinats mit einem Metallurgischen Werk als Mittelpunkt zahlreicher anderer Industrien.

Die Sowjetregierung hat die hier vorgeschlagenen Arbeiten grundsätzlich als durchführbar anerkannt, ihre Ausführung aber aus Gründen finanzieller Art über den Fünfjahrplan hinaus verschoben. Bis zum 1. Oktober 1931 sollen fertiggestellt sein: Die drei Schleusenkammern und der Staudamm, ein Großkraftwerk von 350000 Pferdekraften und die neue Eisenbahnbrücke, dazu die Grundwerke des Industriekombinats nebst einer Wohnstadt für 100000 Menschen.

Die Kosten für die Kraftanlage nebst Beschleunigung und Eisenbahnbrücke sind vom Sto auf 150 Millionen Rubel vom leitenden Ingenieur

¹ Erste Skizze des Entwurfs siehe Planowoje Chosaistwo 1926, H. 12, S. 171 bis 187, mit Grund- und Aufrissen.

² Oppokow, E. W.: Der Dnjeprstroj und die Entwicklung der Produktionskräfte der Ukraina. Charkow 1928.

³ Torgowo Promyschlennaja Gaz. 1929, vom 19. Januar, Nr 16: Das Wesen des Dnjeprproblems.

Winter auf 180 Millionen berechnet. Die Kosten der Gesamtanlagen ergeben sich aus nachstehenden Zahlen:

1. Schleusenbauten	Rubel	47 790 000	
2. Kraftzentrale	„	69 500 000	
3. Wohnstadt	„	13 000 000	
4. Eisenbahnbrücke	„	20 000 000	149 840 000 Rubel
5. Eisenbahn Grischino Marganeta	„	80 000 000	
6. Starkstromleitung	„	9 222 000	89 222 000 „
7. Das Industriekombinat	„	455 000 000	„
8. Die Bewässerungsanlagen	„	300 000 000	„
	Zusammen	994 062 000	Rubel ¹ .

Wir müssen uns versagen, auf die Frage der Rentabilität des Gesamtunternehmens einzugehen. Es genüge der Hinweis, daß, wie sich aus Tab. 33 ergibt, die Sowjetregierung den volkswirtschaftlichen Nutzen des Kombinat in einer Gütererzeugung im Werte von 154 Mill. Rubel bei Abnahme eines Stromes von 1 809 500 000 Kilowattstunden findet.

Tabelle 33. Verbraucher der Dnjeprstrom-Energie.

Verbraucher	Produkt. in tausend Tons	Wert der Produkt. in Mill. Rubel	Kraft in tausend Kilowatt	Aufwand an Energie in Mill. Kilo- wattstunden
Aluminiumproduktion	6	15	42	300
Ferromanganproduktion	80	5	55	400
Amofosproduktion	150	12	82	600
Kupfer/Messingproduktion	25	19,6	12	55
Kalziumkarbidproduktion (zur Autogenschweißung)	6	2	3,5	25
Produktion v. kaustischem Natron	6	3	2,5	16
Metallurgische Fabrik i. Saporoshije	650	80	17	85
Fabrik Elektrostahl	25	15	3,5	21
Übrige Industrie Saporoshije	—	—	9	21,3
Übrige Industrie in Jekaterinoslaw	—	—	36,5	97,7
Kommunalverbrauch in Saporoshije	—	—	7	20
Kommunalverbrauch in Jekaterinoslaw	—	—	3,5	10
Kommunalverbrauch in Nikopol	—	—	3,5	10
Kommunalverbrauch in Kriwoi rog	—	—	3,5	10
Erzwerke in Kriwoi rog	—	—	—	75
Erzwerke in Nikopol	1000	—	2	7
Meliorationsbelastung	—	8,5	14	26
Ergebnis	—	—	314	1809,5
Verluste in der Leitung	10%	—	31	181
Im Ganzen	—	154,1	345	1990,5

¹ Im April 1930 fand die entscheidende Besprechung statt, in der der Umfang der Durchführung des Baues festgelegt wurde. A. N. Dolgow stellt dabei fest, daß allein das Industriekombinat, das ursprünglich auf 225 Millionen Rubel veranschlagt war, gegen 600 Millionen Rubel kosten würde. Der Oberste Volks-

Das Entstehen dieses neuen Industriegebietes kann naturgemäß auch die Bewegung der Güterströme außerhalb seiner Grenzen nicht unberührt lassen. So läßt der Bau des Aluminwerkes¹ die Notwendigkeit aus, die entsprechenden Erden und Steine aus dem westlichen Altaigebiet heranzuschaffen. Dadurch wird die Frage der Entwicklung des Verkehrsknotenpunktes bei Stalingrad brennend sowie die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von etwa Orenburg zur unteren Wolga. Im Laufe der Entwicklung muß in diesem stark an Gewicht verlierenden Frachtgut der Stimulus zum Ausbau von Wasserstraßen im südrussischen Industriegebiet liegen, insbesondere für die oben erwähnte Kanalverbindung von Dnjeprpropetrowsk im Verlauf der Samara, des Donez, Don, Wolga bis Stalingrad. Beeinflußt wird auch das Manganerzproblem². Die Frage taucht auf, ob die Erze von Tschiatura am Kaukasus selbst verarbeitet werden sollen, oder ob sie nicht zweckmäßiger am Dnjepr verhüttet würden. Auch die Frage, ob und in welchem Umfange das Manganerz oder die Hüttenprodukte daraus der Ausfuhr überlassen bleiben wird, sich verkehrstechnisch auswirken. Damit würde das Problem in greifbare Nähe rücken; unterhalb des Dnjeprwerkes, etwa zwischen Saporog und Nikopol, einen Seehafen einzurichten, der rund 250 km von der Schwarzmeerküste bei Cherson landeinwärts läge.

Daß bei solchen Ausblicken, die inneren Verhältnisse des neuen Industriegebietes und seine Verbindung zur Kohle von Donbas und zum Erz von Kriwojrog geradezu ausschlaggebend für das Gelingen dieses gewaltigen planwirtschaftlichen Experiments überhaupt sind, liegt auf der Hand. Daher will es mir auch nicht einleuchten, warum der Vorschlag Alexandrows zum Bau der direkten Strecke von Donbas nach Kriwojrog über Saporoschje aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden konnte³. Es handelt sich um die Verkürzung bestehender Strecken zwischen Donbas und Kriwojrog (siehe Skizze XXI). Allein die Strecke Donbas—Saporog würde um 66 km oder 22% verkürzt und dem Hüttenwerk eine Ersparnis von 400 000 Rubel im Jahr an Transportkosten ermöglichen (Schaposchnikow). Alle Stellen sind sich darüber einig, daß die von Alexandrow vorgeschlagene Linie einen starken regelmäßigen Güterverkehr zu bewältigen haben würde. Nach Saorski⁴

wirtschaftsrat bestimmte Bauvorschüsse zu zahlen: 1930 50 Mill. Rubel, 1930/31 300, 1931/32 200 und 1932/33 30 Millionen Rubel. (Transportnaja Gaz. 1930, vom 10. April, Nr 33.) Die Eisenbahn, die Bewässerungsanlagen und die Starkstromleitungen über Land werden einstweilen nicht in Angriff genommen.

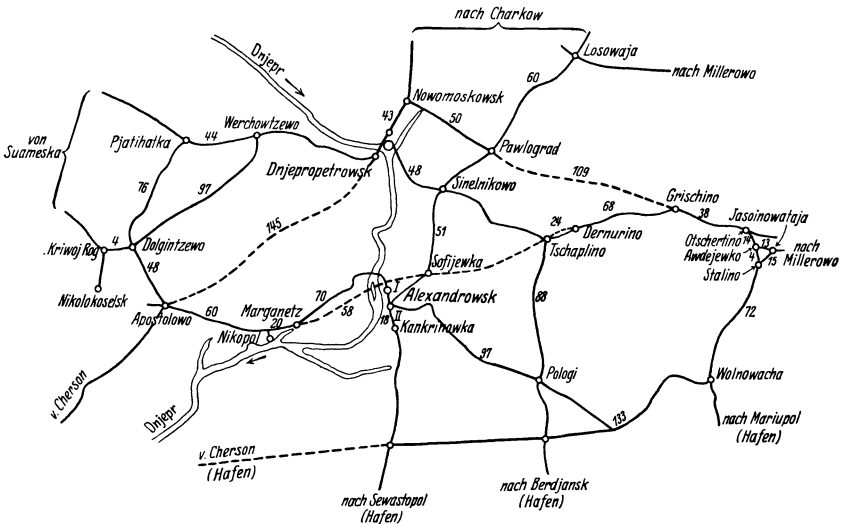
¹ Shigalko, P.: Warum muß das Aluminwerk im Dnjeprgebiet gebaut werden? *Ekonom. shisnj* 1929, vom 9. Febr., Nr 33. — *Tatariiskij: Alumin und Dnjeprstroj. Torgowo-prom. Gaz.* 1929, vom 7. Febr., Nr 31.

² Sudow, S.: *Tschiaturj und Dnjeprstroj. Ekonom. shisnij* 1929, Nr 32 u. 33.

³ Schaposchnikow, N.: *Das Transportsystem des Dnjeprstroj und Jartzew, S.: Das Transportproblem Donbas-Kriwojrog. Beide in Transport i chosaistwo* 1928, H. 10, S. 36 u. 45.

⁴ S. *Dnjeprstroj* Nr 6 von 1928.

würden sich die Betriebskosten des gesamten in Frage kommenden Eisenbahnnetzes durch die Einlegung der Linie Marganetz—Demurino um 7 Mill. Rubel herabsetzen lassen. Die Kosten für den Bau werden ohne die Dnjeprbrücken auf 80 Mill. Rubel veranschlagt. Die zahlreichen Gegner des Projekts, unter ihnen M. K. v. Meck, sind für Verjüngung der bestehenden beiden Jekaterinenbahnen, wobei Meck erklärte, daß die alten Linien in jeder Richtung 13 Mill. Tons und 80 Paar Züge bewältigen könnten. Saorski führt demgegenüber aus, daß die Kosten der Verjüngung 169 Mill. Rubel betragen würden, während die neue Linie nur Gesamtaufwendungen von 113 Millionen erforderlich machen werden¹. Fehler in der Anlage der Verkehrsgrundlagen können die Ren-



Skizze XXI. Das Verkehrsproblem um das Dnjeprkraftwerk.

tabilität des ganzen Unternehmens in Frage stellen und es zu einer unerträglichen Last für die Finanzen der Sowjetunion machen. Die Möglichkeit, daß die Entwicklung einen unerwünschten Weg gehen könnte, ist natürlich um so größer, je weniger es der Sowjetregierung gelingt, die einander vielfach widersprechenden und zum Teil äußerst weitgehenden Forderungen der Wirtschaftsorgane, deren jede von bestimmten einflußreichen Gruppen der Partei vertreten wird, auf das erlaubte Maß zurückzuführen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des „Großen Dnjepr“ soll durch diesen Hinweis nicht geschmälert werden. Volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch erscheinen die Möglichkeiten des Dnjeprstroj unübersehbar. Sie werden sich natürlich um so tiefer und breiter auswirken, je geringer die finanzielle Beugung bleibt. U. a. wird es von den Finan-

¹ Zitiert bei Saposchnikow a. a. O. Transport i chosaistwo, H. 10, von 1928, S. 43.

zen der Sowjetunion abhängen, ob die Bewässerungs-¹ und Hafenanlagen in absehbarer Zeit durchgeführt werden können oder nicht. . . Und dann die Bereitstellung des technischen Personals, nicht für das Dnjeprwerk allein. . . Man bedenke, daß der in Aussicht genommene Verkehr auf dem Dnjepr, dessen finanzielle Realisierung der Staatlichen Dnjepr-Dampfschiffahrtsgesellschaft obliegen wird, die Neueinstellung von 580 Schiffseinheiten bei dieser Gesellschaft erfordert. . . Das Dnjeprunternehmen könnte gerade wegen seiner wirtschaftlichen und sozialen Wucht Verhältnisse schaffen, die zu einer Revision des bolschewistischen Wirtschaftssystems überhaupt und zugunsten des Privatkapitals führen, wenn man die Möglichkeit ins Auge faßt, daß das System nicht imstande sein könnte, die finanziellen Betriebsmittel und die menschlichen Hilfskräfte zur rechten Zeit, in genügendem Umfange und in entsprechender Qualität bereitzustellen. Diese Frage wird eine gewisse Beleuchtung weiter unten bei Besprechung der derzeitigen Lage an der Turksib finden.

3. Die Wolga-Kaspisee-Wasserstraße.

Beruhet die Zukunft des Dnjeprweges zunächst vorwiegend auf der Entwicklung des Dnjeprkraftwerkes und der damit zusammenhängenden Industrien und kann die Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft in jenem Gebiete erst in einer späteren Zukunft eine größere Rolle spielen, so muß beim Wolgasystem davon ausgegangen werden, daß es dort keinen Produktionszweig gibt, der nicht schon zur Zeit sich im Zeichen einer gewissen Entwicklung befinde. Infolgedessen könnte auch der Ansturm der Frachtgüter auf die Wolga-Kaspi-Schiffahrt ungleich viel größer und mannigfaltiger sein als auf dem Dnjeprsystem. Bleibt die Dnjeprwasserstraße noch für lange Zeit eine solche des eurasischen Wirtschaftsgebietes, so kann die Wolgastraße in absehbarer Zeit unter gewissen Voraussetzungen eine Verkehrsstraße von weltwirtschaftlicher Bedeutung ersten Ranges werden, weil sie durch die nördlichen Kanalsysteme (s. S. 82/83) sowohl mit der Ostsee bei Leningrad als auch mit dem Nördlichen Eismeer bei Archangelsk verbunden ist und durch den Kaspisee tief nach Asien hineinführt. Sie ist es jetzt noch nicht, weil ihre drei großen Teilstrecken, die Kanäle im Norden, die Wolga und der Kaspisee verkehrstechnisch miteinander nicht systematisch verbunden sind. Jede der drei Teilstrecken hat ihren besonderen Charakter, durchzieht in sich abgeschlossene klimatische Gürtel und hat ihre besonderen

¹ Es handelt sich um die Ausnutzung des überschüssigen Frühjahrswassers, das nicht voll in elektrische Kraft eingesetzt werden kann, ohne daß der Staudamm um etwa 5—6 m erhöht würde. Diese Frühjahrswasser tragen mit ihren reichen Senkstoffen eine ähnliche Fruchtbarkeit in sich wie das Wasser des Nil. Oppokow berechnet, daß weite Steppen, die zur Zeit häufig von Dürre heimgesucht werden und in manchen Jahren nur 7 Zentner tragen, zu einem regelmäßigen Weizenertrag von 350 Zentner pro Hektar gebracht werden können.

Bedingungen für die Gütererzeugung. Infolgedessen hat auch jede der Teilstrecken ihren Lokalverkehr und besondere Richtungen für die einzelnen Frachtgüter. Im allgemeinen geht Holz von den Kanälen zum Kaspi; Naphtha, Salz, Baumwolle und Früchte vom Kaspi zu den Kanälen.

Das Gefälle spielt nur auf den Flüssen des Wolgasystems und des Nordens (Newa, Wolchow, Swir, Nördliche Dwina, Onega, Petschora) eine Rolle. Auf der Wolga selbst ist es außerordentlich verschieden.

Infolgedessen benötigen die Naphthabarken besonders kräftiger Schleppdampfer, die Holzbarken und Flöße können sich mit leichteren begnügen.

Zu den Hauptgütern, zu denen auch das Getreide gehört, kommen die hundert verschiedenen Artikel, die im Wolgasystem fabriziert oder gewonnen werden sowie die Ansprüche der rapid anwachsenden staatlichen Industrien und städtischen Siedlungen: Leningrad, Twer, Rybinsk, Kostroma, Jaroslawl, Moskau, Nischni-Nowgorod mit Sormowo und Balachna, Kasan, Perm, Ufa, Samara, Saratow, Stalingrad, Astrachan. Kali, Eisen, Textilien, Tierprodukte, lebendes Vieh, Getreide, Hanf, Fische, Konserven, Gemüse und Früchte und vieles andere mehr, dazu Maschinen, Halbfabrikate aus Holz und ein gewaltiger Menschenstrom wollen über kurze und weite Strecken schnell, billig, sicher und möglichst pünktlich befördert werden.

So ergibt sich aus der ständig wachsenden Vielseitigkeit der Frachtgüter und aus den verschiedenen Verhältnissen auf dem Gesamtwasserwege auch eine ungeheure Vielseitigkeit der Ansprüche an die Tonnage. Vergrößert wird beides durch die Tücken des Wolgabettes selbst sowie durch den Umstand, daß das Wolgasystem infolge seines nordsüdlichen Verlaufes über mehr als 2000 km drei klimatische Zonen durchzieht, in denen die Schifffahrt zu verschiedenen Zeiten aufgeht und schließt und die infolgedessen auch Navigationsperioden von verschiedener Dauer haben. System in diese Vielseitigkeit, die vielleicht einen der stärksten Gründe für die bisherige Vernachlässigung der Binnenschifffahrt bildet, zu bringen, versucht die Sowjetregierung von den Wirtschaftsrayons aus (s. Skizze III, S. 29). Nicht weniger als neun, in denen über die Hälfte der Bevölkerung der Sowjetunion versammelt ist, werden durch die Wolga—Kaspi-Wasserstraße bedient: Der Nordrayon (I.), der Nordwestrayon (II.), Wjatka (V.), der Zentrale Industrierayon (IV.), der mittlere Wolgarayon (VI), der Uralrayon (VII), der untere Wolgarayon (XI), der Kaukasusrayon (XII) und der Rayon Zentralasien (XXI); dazu Nordpersien. Wenn die Inbetriebnahme des Dnjeprkombinats die Neueinstellung von 580 Schiffseinheiten erfordert, so dürfte die Zahl der auf der Wolga—Kaspi-Wasserstraße benötigten neuen Schiffseinheiten nicht unter 10000 zurückbleiben.

Aus der Fülle der Einzelprobleme, die mit der Riesenhaftigkeit des Gesamtproblems zusammenhängen, seien nur die wichtigsten herausgestellt. Sie gruppieren sich um den Ausbau der Wasserstraße als solcher, um die Schaffung neuer, möglichst zweckmäßiger Tonnage und um die Aufgabe der organischen Verbindung der Wasserstraßen mit der Eisenbahn.

a) Der Ausbau der Wasserstraße. Der Ausbau der Wasserstraße hängt sehr wesentlich davon ab, welche Schiffstypen und -größen für den Durchgangsverkehr Baku—(Enseli, Krasnowodsk)—Leningrad bzw. Archangelsk gewählt werden. In den nördlichen waldumstandenen Flüssen verursacht die Erhaltung der Fahrinne auf einer bestimmten Mindesttiefe noch keine größeren Sorgen. Dort handelt es sich vorwiegend um bessere Beleuchtung und Absteckung des Fahrwassers und seine Befreiung von Treibholz und Steinen. Ein Kapitän aus dem Norden meint: wir brauchen weniger Navigatoren als Lotsen. — Um so dringender wird die Forderung nach der Vergrößerung der Kanalprofile, sowohl des Marien- als auch des Würtembergischen Systems.

Einen Überblick über den Umfang des Frachtenverkehrs auf dem Marienkanalsystem geben folgende Zahlen. Durch das Mariensystem wurden in Barken und Flößen geschleppt in tausend Tons:

Tabelle 34.

im Jahre	Getreide	Bauholz	Brennholz	Naphtha	Sonstige	Zusammen
1913	743,6	3431,7	1425,2	116,2	3246,6	8963,3
1923	24,6	1870,7	1434,9	144,0	281,7	3755,9
1924	23,8	1388,0	1376,1	145,0	268,1	3201,0
1925	24,8	1954,8	937,5	226,2	402,8	3549,3
1926	24,1	2007,6	972,9	196,9	916,7	4118,2

Gegenwärtig sind die technischen Untersuchungen für den Umbau aller Teile des Marienkanalsystems soweit durchgeführt, daß als Schiffsgröße ein Typus von 105 m Länge und 16 m Breite ins Auge gefaßt werden kann. In erster Linie sollen die Arbeiten zur Änderung der Ladoga-Kanäle in Angriff genommen werden. Zur Zeit verursachen diese Kanäle viele Behinderung für den Holzexport. Deshalb soll für den Durchgangsverkehr eine neue Linie für Schiffe bis zu 12,8 m Breite und 2,13 m Tiefgang gebaut werden. Der alte Kanal soll dem Lokalverkehr und den Flößen vorbehalten bleiben. Das Profil der neuen Kanallinie soll eine Sohlenbreite von 30 m bei 2,50 m Mindesttiefe erhalten. Alle diese Arbeiten bedingen Bodenbewegungen von etwa fünf Millionen Kubikmetern. In Schlüsselburg wird am alten Kanal eine Schöpfschleuse angelegt. Die Kosten der Arbeiten am Ladogasee werden auf 9,5 Mill. Rubel veranschlagt.

An zweiter Stelle werden die Arbeiten in der Witegorsker Senke in Angriff genommen, wo statt der vorhandenen 26 Schleusen nur noch

sechs größere bleiben sollen. Umgebaut wird die Schleuse „Besopasnostj“ des Bjelosersker Kanals sowie der Deich zwischen Loßko und Asatsk. Zuletzt soll die Scheksna neu reguliert werden. Die Gesamtkosten aller hier genannten Arbeiten werden gegen 80 Mill. Rubel ausmachen¹.

Mit der Erhöhung der Leistung der Zugkräfte auf den Treidelwegen ist am Marienkanal begonnen durch die Einsetzung von Traktoren, wodurch eine Zeitersparnis auf der betreffenden Strecke von 60% erzielt wird.

Die Wolga bedarf ständig der Bearbeitung durch zahlreiche Baggerkolonnen (s. Abb. 38), hat aber drei besonders gefährliche Stellen, die größere Regulierungsarbeit erfordern: dicht am Einfluß der Oka bei Nischni (s. Skizze XVIII, S. 116), bei Saratow und im Mündungsdelta. Nach dem Erlaß der Sto vom 11. Februar 1927² hat es den Eindruck, als wolle die Sowjetregierung diese kostspieligen Arbeiten erst in Angriff nehmen, sobald sie sich darüber einig sein wird, in welcher Weise die organische Verbindung des Wolgastromes mit der Eisenbahn erfolgen soll und an welchen Stellen neue Eisenbahnübergänge über die Wolga hergestellt werden sollen.

b) Eisenbahnübergänge. Neu entwickelt sollen die Eisenbahnübergänge bei Kostorma, Nischnij, Saratow und Stalingrad werden. Bei Kostorma ist bereits eine Eisenbahnbrücke im Zusammenhang mit einer neuen Hafenanlage im Bau. Bei Nischnij - Nowgorod (s. Skizze XVIII) ist ein ganzes System von Eisenbahnbrücken geplant: eine über die Oka von Kanawina aus, eine über die Wolga bei der Werft und Lokomobilfabrik von Sormowo und eine dritte gleichfalls über die Wolga, unterhalb von Nischnij auf den Flecken Bor zu. An dieser Stelle wird auch ein Tunnelbau erwogen. Zuerst dürften die nördliche Wolga- und die Oka-Brücke in Angriff genommen werden; durch erstere wird ein bedeutendes Haus- und Kleinindustriegebiet zwischen Wolga, Wetluga und Wjatka (s. Skizze XVII) an den Industriebezirk von Nischnij-Nowgorod angeschlossen. Geplant ist in diesem Zusammenhange eine Wolgauferebahn von Sormowo nach Kasan. Im Zusammenhang mit diesen Bauten wird auch ein großer Binnenhafen ins Auge gefaßt, dessen Lage jedoch noch nicht endgültig feststeht. Die Benutzung der alten Anlage und des Mestscherskisees scheint nach dem Ausfall eines deutschen Gutachtens nicht in Frage zu kommen.

Bei Saratow³ handelt es sich um den Kampf gegen die Versandung des Strombettes, durch die Saratow (Abb. 43) und die gegenüber-

¹ Nach Wodny Transport von 1930, H. 5, S. 32/33.

² Abgedruckt in Transport i chos. 1928, H. 4, S. 92.

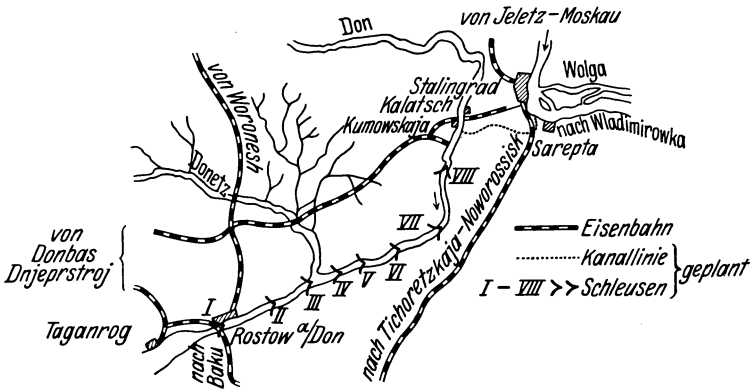
³ S. a. Prof. W. E. Timonow: Das Saratower Stromproblem. In Transport i chosaistwo von 1928, H. 4, S. 81—93.

liegende Hauptstadt der deutschen Wolgarepublik Pokrowsk (Abb. 44) insofern gefährdet sind, als sie die Verbindung zur Schifffahrt verlieren könnten. Neben diesem Problem gewinnt die Frage der Eisenbahnverbindungen zwischen Berg- und Wiesenufer von Jahr zu Jahr größere Bedeutung. Seit Eröffnung der Bahnen von Pokrowsk nach Uralsk, Alexandrow, Gaj und Astrachan gibt es unterhalb Saratow eine Hilfs-güterstation Uwek (s. Abb. 46) und eine Eisenbahnfähre (s. Abb. 47). Es ist nicht anzunehmen, daß hier in absehbarer Zeit zum Brückenbau geschritten werden wird, vielmehr dürfte die Zahl der großen Eisenbahnfähren auf vier gebracht werden, unter gleichzeitiger Vermehrung der Zahl der Eisbrecher. Ein Brückenbau oder Tunnelbau aber wird erforderlich werden, sobald der Bau der Eisenbahn Millerow—Saratow sich wirtschaftlich auswirkt und die Gebiete östlich der Wolga mehr zur landwirtschaftlichen Produktion herangezogen sein werden. Der Anfang dazu ist gemacht durch die Vorbereitung einer großartigen Bewässerungsanlage in der deutschen Wolgarepublik.

Nicht weniger kompliziert wie bei Saratow liegen die Verhältnisse bei Stalingrad. Durch die Inbetriebnahme einer Traktorenfabrik mit etwa 5000 Arbeitern im Jahre 1930 ist diese an sich schon wirtschaftlich bedeutsame Stelle an der unteren Wolga noch mehr industrieller Mittelpunkt auch für den Osten geworden. Drei bedeutsame Eisenbahnverbindungen zum Kaukasus bzw. Schwarzen Meer zum Donbas und zum zentralen Schwarzerdegebiet machen Stalingrad zu einem Hauptumschlaghafen für Naphtha, Holz, Getreide, Kohle, chemische Produkte, Eisen und Auslandsgüter. Das Fehlen einer direkten Eisenbahnverbindung zu den Salzgebieten von Baskuntschak und Astrachan macht sich von Jahr zu Jahr mehr fühlbar und deshalb ist die Frage eines Brückenbaues bei Stalingrad bzw. unterhalb davon bei der alten Herrenhutersiedlung Sarepta, schon seit Jahr und Tag nicht von der Tagesordnung gewichen. Durch das Dnjeprkombinat mit seinem Aluminwerk bekommt auch die Frage einer direkten Eisenbahnverbindung von Stalingrad über den Südural zum Altai praktische Bedeutung (s. S. 162). Hier tritt nun als vorläufiges Hemmnis das Wolga-Don-Kanalproblem auf. Die Verkehrsverwaltung sieht einen vorläufigen Ausweg in der Herstellung einer Eisenbahnfäherverbindung von Sarepta aus zu dem etwa 80 km stromab gelegenen Wolgahafen von Wladimirowskaja. Es sollen Barken eingestellt werden, die je etwa 40 Güterwagen aufnehmen könnten und durch Schleppdampfer bewegt würden. Die endgültige Lösung des Stalingrader Problems dürfte nach Fertigstellung des Wolga-Don-Kanals — wenn es dazu kommt — gesucht werden und dann in engem Zusammenhang mit der Regulierung der unteren Wolga und deren Mündung überhaupt.

4. Der Wolga-Don-Kanal.

Alle mit dem Verkehr auf der Wolga zusammenhängenden Probleme müssen tief beeinflußt werden, sobald das Projekt der Herstellung eines Kanals von etwa 100 km Länge zwischen der Wolga bei Stalingrad bzw. Sarepta und dem Don bei Kalatsch bzw. Kumowskaja durchgeführt sein wird. Wie schon oben mitgeteilt, gehört der Plan zusammen mit der Turksib und dem Dnjeprstroj zu den „dringlichsten“ Aufgaben der Sowjetwirtschaftspolitik. Damit ist jedoch noch nicht gesagt, daß er tatsächlich noch vor 1933 wird in Angriff genommen werden können. Wir dürfen deshalb auf eine nähere Darstellung des Entwurfs hier verzichten. Nach seiner Fertigstellung würde der Wolga-Don-Kanal ebenso revolutionierend auf die Verkehrsverhältnisse des Ostens der Sarmatischen Ebene wirken wie Dnjeprstroj auf das Dnjeprproblem. Die Wolga würde allerdings als Transitstraße nach dem Norden für Ausfuhr und Einfuhrgüter ver-



Skizze XXII. Der Wolga-Don-Kanal.

lieren, wie ja auch die Ostsee. Zahlreiche Güter von der Wolga, die noch jetzt auf die Ostsee, auf die Murmanküste und auf Archangelsk angewiesen scheinen, werden nach Fertigstellung der Wolga-Don-Kanals versuchen, über das Schwarze Meer auf das Weltmeer und die Donau aufwärts nach Westeuropa zu gelangen, die Eisenbahnen der Sowjetunion aber erheblich entlasten. Würde doch die Entfernung von Perm und von Kasan nach Rostow am Don betragen:

Auf der Eisenbahn	2815	und	1989	km,
auf dem Wasserwege	2818	und	1710	km.

Der Wolga würden somit erhebliche Frachten von der Eisenbahn zuströmen können und russische Ausfuhrgüter, wie Papier, Textilien, Eisenkurzwaren, würden in Vorderasien und in den Levantehäfen zu erheblich billigeren Preisen angeboten werden können als bisher¹.

¹ Literatur: 1. Prof. Ossadtschy und Prof. A. Axamitny: Wolga-Don-Kanal als verkehrstechnisches und energetisches Problem (deutsch). Druck bei Speer

Zur Realisierung dieses Ausblickes gehört freilich die Erfüllung von einigen Vorbedingungen im Gesamtleben des eurasischen Raumes: Die finanzielle Genesung und die Erziehung des Volkes zu einer erheblich größeren Sorgfalt im Umgang mit öffentlichem Gut, als sie bisher vorhanden ist. Ehe wir auf diese beiden Kardinalpunkte eingehen, sei indessen ein weiteres Material zur Beantwortung der mit ihnen zusammenhängenden Fragen herangezogen durch Darstellung der Linienführung und des Baues der Turkeстано-Sibirischen Eisenbahn. Sie stellt das erste Riesenunternehmen dar, das die Bolschewisten bis zu einem gewissen Punkte durchgeführt haben. Die Betrachtung der Durchführung des Unternehmens gewährt manche Einblicke nicht nur in technische Verhältnisse, sondern auch, und zwar in noch höherem Maße, in die politischen Methoden und die wirtschaftlichen Möglichkeiten unter diesen Methoden.

XII. Die Turkeстано-Sibirische Eisenbahn.

1. Die allgemeine Bedeutung der Bahn.

Am 25. April 1930 wurde im Siebenströmland von Kasakstan, 145 km nördlich des Ili, unweit der alten Poststation Ajna-bulak die letzte Schiene von 1442 km gestreckt und damit die Verbindung zwischen Semipalatinsk, dem Endpunkt der Altaibahn am Irtysch und Lugowaja an der Zweigbahn Arys-Frunse eingleisig hergestellt. Am 1. Mai wurde die neue Eisenbahnlinie als eine „Errungenschaft des Proletariats“ mit großem Pomp dem Verkehr übergeben. Der Bau, im Herbst 1927 begonnen, ist siebzehn Monate vor dem planmäßig festgelegten Termin zur Not betriebsfähig hergestellt worden. Im Sommer 1930 sollen auf der Strecke Semipalatinsk—Alma ata—Arys bereits täglich fünf Güterzüge und ein Personenzug in jeder Richtung verkehren. Für den Herbst ist die Aufgabe gestellt, zwölf Paar durchzulassen.

Die Bahn ist, wie angedeutet, nicht vollendet, sondern nur behelfsmäßig hergerichtet. Noch müssen nach den amtlichen Angaben über 2 Millionen m³ Ballast verstopft, 40 Lokomotivschuppen und 18 Wassertürme gebaut werden; dazu 130 000 m² Wohnfläche und 35 000 m² für Schulen, Klubs und sonstige kulturelle und soziale Einrichtungen. Weiter ist zu beachten, daß eine große Anzahl von Wasserdurchlässen,

& Schmidt, Berlin SW 68. — 2. Axamitny, A. S.: Der Wolga-Don-Kanal. Planowoje chosaistwo 1925, H. 3, S. 198/204. — 3. Sigerew, M. A.: Noch von den Don-Kanälen. Transport i chos. 1926, H. 5, S. 51—56. — 4. Iwanowsky, N. W.: Der Wolga-Don-Kanal. Transport i chos. 1927, H. 6, S. 20—34. — 5. Bernstein-Kogan, S.: Das Problem der Verkehrsausgänge zum Asowmeer und der Wolga-Don-Kanal. Planowoje chos. 1927, H. 8, S. 122—128. — 6. Axamitny, A. S.: Die Frage nach der Bedeutung des Wolga-Don-Kanal in der Verkehrswirtschaft der Union. Planowoje chos. 1927, H. 10, S. 261—268.

die besonders das von den Bergen kommende Frühjahrswasser abzuleiten hätten, nicht hergestellt wurden; man begnügte sich vorläufig damit, den Unterbau ohne genügende Durchlässe herzurichten, um nur so schnell wie möglich den Oberbau darauf legen zu können. Es ist also damit zu rechnen, daß in der nächsten Zeit noch mancherlei Unterbrechungen im Betriebe stattfinden werden, etwa Dammbrüche, Fortschwemmung des Oberbaues durch Frühjahrswasser, Verstopfungen an den Ausweichstellen und infolgedessen Beschädigung des rollenden Materials und des Oberbaues. Dies um so eher, als es sich bei dem überwiegenden Teil der Strecke um leichten, durchlässigen Lößboden handelt, der nur geringen Widerstand gegen Wasser bietet.

Selbst wenn die Durchlässigkeit der Bahnstrecke geringer sein sollte, als es die amtlichen Angaben wahr haben wollen, so bleibt doch die Tatsache, daß ab 1. Mai 1930 eine neue Eisenbahnlinie von 1442 km Länge in einem politisch interessanten, von Natur aus reichem und noch dazu höchst rückständigem Gebiet zur Verfügung der Sowjetwirtschaft gestellt ist. Da dies Gebiet besondere Ansprüche an die technische Ausstattung eines Verkehrsweges nicht stellt und da für seine Entwicklung jedes neue Verkehrsmittel und erst recht eine noch so primitiv ausgeführte Eisenbahnlinie einen gewaltigen Schritt vorwärts bedeutet, so ist der Effekt der neuen Bahn auch in ihrem heutigen Zustande außerordentlich groß, wenn er auch vielleicht nicht in erster Linie dort zu suchen ist, wo ihn die Bolschewisten sich wünschten. In welchem Umfange der Effekt größer wird oder einschrumpft, ist davon abhängig, ob, in welchem Umfange und in welchem Zeitraum die Sowjetregierung die völlige technische Einrichtung der Linie durchsetzt und welche Mittel sie zur Entwicklung der Wirtschaft im Wirkungsbereich der Bahn wird bereitstellen können.

Der Beschluß, die Linie zu bauen, wurde durch den Rat für Arbeit und Verteidigung (Sto) am 3. Dezember 1926 formuliert (Iswjestija vom 16. März 1927, Nr. 62).

In dem Erlaß des Zik der RSFSR, der jenen Beschluß zum Gesetz erhebt, werden die Hauptaufgaben aufgezählt, denen die vollendete Bahnstrecke zu dienen haben wird. Punkt 1 des Erlasses lautet:

„Es war anerkannt, daß der Bau einer Eisenbahnmagistrale durch das Siebenströmeland gewaltige Bedeutung sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung Zentralasiens wie für Kasakstan und Sibirien, als auch für die gesamte Union der SSR haben würde, da der Bau dieser Magistrale

a) die Baumwollanbaugelände Zentralasiens sicherstellt mit dem billigen Getreide aus Sibirien und Dshetyssu, mit dem sibirischen Holz und ebenso mit Vieh, was die Möglichkeit eröffnet, die Baumwollanbaufläche energisch zu vergrößern, die Baumwolle zu verbilligen und eben dadurch die Aktivität unserer Handelsbilanz zu stärken;

b) den Baumwollanbau Zentralasiens vor unvorhergesehenen Krisen bewahrt,

die bei Getreidemißwachs in den Rayons eintreten können, die zur Zeit Zentralasien versorgen;

c) die Möglichkeit gibt, daß das Getreide und Holz, das zur Zeit aus dem europäischen Teil der RSFSR in Zentralasien eingeführt wird, zum Export und für andere Zwecke verwendet werden kann;

d) die Entwicklung des sibirischen Gebietes fördern wird, indem sie den landwirtschaftlichen Erzeugnissen Sibiriens (Getreide, Holz u. a.) den zentralasiatischen Markt und den Erzeugnissen Zentralasiens und von Kasakstan die Einfuhr nach Sibirien eröffnet;

e) ein mächtiger Faktor zur Entwicklung der Landwirtschaft, ebenso der Viehzucht, von Kasakstan und Kirgisien wird, indem sie durch deren Hauptwirtschaftsrayon geht, die unserer Industrie sowohl die notwendigen Rohstoffe wie auch Bergbau geben könnten;

f) die Möglichkeit gibt, unseren Warenaustausch mit dem westlichen China und der westlichen Mongolei erheblich zu vergrößern, da sie dicht an der Grenze dieser Gebiete entlangführt;

g) eine Reihe von Fragen wegen Bereitstellung von Rohstoffen und der Schifffahrt auf dem Ili, Irtysh und anderen Flüssen löst.“

„Die Turkestano-Sibirische Eisenbahn“, meint Ju. J. Uspenski (Die Turkestano-Sibirische Magistrale, Planowojo chosaistwo 1927, H. 3, S. 205) „... verbindet sich mit jenem grandiosen Projekt, das Sun-Jat-Sen bei seiner Eisenbahnpolitik in China verfolgte.“ Sein Plan hat darin bestanden, ganz Ostchina von Norden nach Süden mit einer Magistrale zu durchziehen, die durch die Hauptzentren des Landes gehen sollte mit Zweiglinien nach Osten zum Meer und nach Westen zu den Grenzen der Sowjetunion. Bis zur Durchführung dieses Planes fällt der Turkestano-Sibirischen Linie die Aufgabe zu, die verschiedenen Gebiete Westchinas, Kaschgar, Kuldscha, Tschugutschak miteinander zu verbinden... Die neue Bahn gibt die Möglichkeit, den Warentransport zwischen diesen Gebieten wesentlich abzukürzen und zu verbilligen, und aller Transit wird über den Automobiltrakt Tokmak—Rybatschije—Narynskoje nach Kaschgar übergehen.

Klarer drückt sich noch A. E. Chaladow (Planowoje chosaistwo 1927, H. 4, S. 203—205) aus:

„Die neue Bahn wird die Differenzierungsprozesse der Volkswirtschaft im Innern des westlichen Chinas verstärken. Der Schienenweg wird als seine nächste wirtschaftliche Folge haben die Spezialisierung der Rayons von Tsin-tsjan. Die Grenzen des Baumwollbaues werden sich erweitern und genauer festliegen... Tschugutschak, das bisher von Urumtschi abhängt, werde mit Kaschgar in Beziehung treten... die neue Eisenbahnlinie ist die beste Illustrierung der Wirtschaftspolitik der Sowjetrepubliken im Gegensatz zu der Politik der imperialistischen Staaten... Der Weltimperialismus hat China mit Hilfe der Eisenbahnen erobert... Jede neue Eisenbahn stellte die Produktivkräfte Chinas mehr in den Dienst des ausländischen Kapitals... Jede aus Mitteln des ausländischen Kapitals gebaute Eisenbahn war ein Werkzeug der imperialistischen Politik in China, die zur Unterwerfung seiner arbeitenden Massen führte... Vollständig im Gegensatz zur Politik des ausländischen Kapitals... führt die neue Bahnlinie zum Aufblühen der Volkswirtschaft Chinas... zur Verbreiterung und Festigung der wirtschaftlichen Verbindungen

Chinas mit der UdSSR . . . diese Bahn ist die Gewähr für die Entwicklung der Wirtschaft sowohl der UdSSR wie der von Tsin-tsjan.“

Mit aller Schärfe wendet sich Chodorow (ebenda S. 200) gegen die Versuche der kürzlich eingegangenen Russisch-Asiatischen Bank, einem Automobilverkehr zwischen Kaschgar und dem ostchinesischen Eisenbahnweg einzurichten.

Beide Autoren, Chodorow ebenso wie Uspenski, bezeichnen also den Bau der neuen Bahn als die Schaffung eines neuen Werkzeuges zum Kampf gegen den „Imperialismus“ in China¹.

Die Gedanken, die hier in die kommunistische Propagandaphrase eingehüllt sind, werden unverhüllt von D. Artomonow (Transport i chosajstwo 1926, H. 7, S. 122/23) geäußert, der von der Selenga-Schiffahrt und ihrer Bedeutung für die Sowjetpolitik in der Mongolei spricht:

„Der Handel mit China erfordert ausschließliche Aufmerksamkeit. . . Vor uns steht die Aufgabe, unseren Warentransport nach der Mongolei zu vergrößern und ihr Gebiet für unsere Fabrikate restlos zu gewinnen. . . Unsere Hauptkonkurrenten sind zur Zeit England, Amerika und Japan, die den Löwenanteil am mongolischen Markt erfaßt haben und deren Konkurrenzfähigkeit bei der Möglichkeit, die billigen Seewege zu benutzen, der unserigen zur Zeit bei weitem überlegen ist. . .“

2. Die Linienführung der Turksib.

Die Bezeichnung Turksib (Turkeстано-Sibirische Eisenbahn) ist gewählt, weil die Linie die direkte Verbindung zwischen Russisch-Turkestan und Sibirien herstellt.

Eine besondere Namengebung für die neue Eisenbahnlinie hat bisher, trotz des aus Parteikreisen geäußerten Wunsches, sie „Dzjerzinski-Eisenbahn“ zu nennen², nicht stattgefunden. Gewisse Parteileute, die die Zeichen der Zeit verstehen, haben den Vorschlag gemacht, die neue Bahn „Stalin-Eisenbahn“ zu nennen³. Im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich bisher die Bezeichnung „Turksib“ gehalten.

Die Turksib ist an ihrem Nordostende durch eine Brücke von 480 m Länge über den Irtysch mit der sogenannten Altaibahn, die ihrerseits an die Transsibirische bei Nowosibirsk angeschlossen ist, verbunden, — an ihrem Südwestende schließt sie bei Lugowaja halbwegs zwischen

¹ Siehe Skizze II, XXIII u. XXIV.

² Ekonomitscheskaja shisnj vom 24. April 1930, Nr 45, bringt folgende Meldung: „Der Vertreter des Präsidialvorsitzenden des Gosplan der SSSR, Gen. Paskucki hat sich an den Stellvertreter des Verkehrskommissars, Gen. Blagonrawow mit dem folgenden Vorschlag gewandt: Das Kollektiv der Erbauer der Turksib hat s. Z. gelegentlich der Eröffnung der Teilstrecke Aulije ata—Frunse beschlossen, der Eisenbahn den Namen Dzjerzinskis zu verleihen. Man erinnere sich rechtzeitig daran und Sorge für Durchführung. Dem energischen Eingreifen Dzjerzinskis und seinem unermüdlichen Angehen gegen alle Schwierigkeiten ist dieses größte Beginnen zu danken.“

³ Iswjestija vom 20. Juli 1930, Nr. 198.

Aulije-ata und Frunse an die Linie an, die bei Arys von der Taschkenter Bahn abzweigt, um über Aulije ata—Frunse—Tokmak¹ zum Issyk-kul geführt zu werden.

Von Lugowaja (750 m M.-H.)² führt die Bahn zunächst dem Laufe des Kuragat folgend die nördlichen Terrassen des Alexandergebirges hinunter, überquert die Ebene des Tschu in etwa 450 m Meereshöhe und schwenkt nördlich davon in die Senke zwischen den Bergen des Kuldshabaschi und des Kandyrtau in den Paß von Tschokpar (700 m) ein. Während der Durchschreitung dieses Defiles wendet sie sich, gleichzeitig bis auf 600 m abfallend, nach Ostsüdost und Osten und erreicht nach 280 km einen Punkt 6 km nördlich von Alma-ata. Von dort geht es 70 km scharf nach Nordnordwest zum Ili (450 m), der unweit Kaban unterhalb der Traktbrücke von Iliisk überschritten wird. Weiter geht es zum vielfach geteilten Flusse Bisha, — alsdann über Ajna-bulak in einigen Serpentin zu dem höchsten Punkt der Bahn bei Taldy-Kurgan (etwa 800 m) in 430 km zur Nordostspitze des Balchaschsees (310 m). Auf dieser Teilstrecke werden zwei wüstenähnliche Gebiete von 120 und 55 km Länge sowie die Flüsse Karatal, Lepsa und eine große Zahl kleinerer Wasserläufe überwunden, Vom Balchaschsee, anfänglich im Tale des Ajagus, steigt die Bahn am Ostufer des Flusses 160 km zur Hochebene von Sergijopol (650 m) auf und fällt nach Umgehung eines Bergrückens nördlich Sergijopol von etwa 750 m Höhe bis zum Irtysch — 540 km — gegenüber Semipalatinsk auf 200 m ab.

Abgesehen von den beiden von Nomaden bevölkerten wüstenähnlichen Geländeabschnitten von insgesamt etwa 175 km führt die Linie durch fruchtbares, zum Weizen- und Obstbau, am Tschu zum Reis- und Weinbau geeignetes Land. Auf der südlichen Strecke bis zum Ili-Tal ist es von Russen, Ukrainern und seßhaft gewordenen Kirgisen sowie Chinesen (Dunganen) schon seit länger als vierzig Jahren besiedelt und befindet sich in entsprechend hoher Kultur. Die erwähnten Sandstrecken in der Nähe des Balchasch sind kultivierbar und schon zur Zeit wertvoll durch den Reichtum an Saksaul-Waldungen und Arzneikräutern, darunter Santonin. Durch entsprechende Anlagen sind sie verhältnismäßig leicht zu bewässern.

Die natürlichen Gefahren für die Eisenbahn, die von ihren Erbauern berücksichtigt werden mußten, bestehen, abgesehen von Schneestürmen, in Sandstürmen auf der Strecke zwischen Ili und Balchaschsee, wie sie auch Teilstrecken der Taschkenter Bahn in der Gegend des Aralsees gelegentlich bedrohen. Zwischen Tschu und Ili, sowie nördlich davon bis Sergijopol bilden die plötzlich auftretenden, im

¹ Frunse—Tokmak im Bau. ² Die Zahlen für die Meereshöhe wollen nur eine annähernde Angabe machen; sie sind nach der Gypsometrischen 100-Werst-Karte für Kasakstan der Militärtopographischen Abteilung ausgemessen.

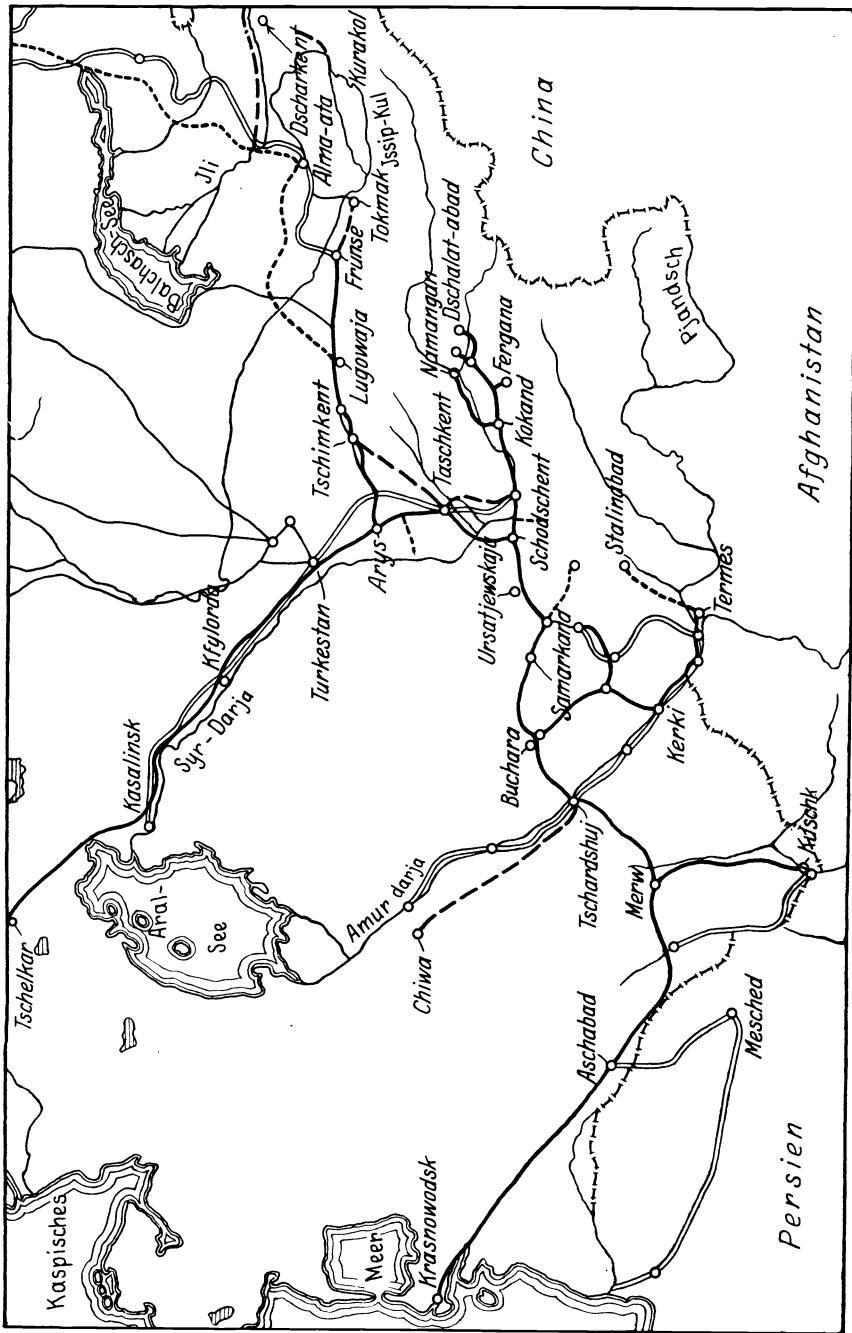
Frühjahr und Herbst besonders gewaltigen Gebirgswasser vom Trans-Ili-Alatau und von den Ausläufern der chinesischen Randgebirge, des Dshungarischen Alatau, eine ständige Gefahr, die auch schon die Bauarbeiten verschiedentlich gestört hat. Im Südteil zwischen Tschu und Alma-ata war das gelegentliche Auftreten von Erdbeben zu berücksichtigen. Auch ihretwegen wurde Lugowaja zum Ausgangspunkt der Bahn und der Tschokparpaß zur Überschreitung des Alatau gewählt und nicht Frunse bzw. der Kurdajpaß (s. Abb. 57 u. 61). Im übrigen sprachen wirtschaftliche Gründe für die Wahl. Bei Benutzung des Kurdajpasses hätte entweder ein Tunnel von 5 km Länge gebaut werden müssen, oder aber es wäre die Zulassung von Steigungen notwendig geworden, die den Vorspann von zwei oder sogar drei Lokomotiven erfordert hätten¹. Aus ähnlichen Gründen wird auch Alma-ata nicht direkt berührt, sondern man ist mit dem Bahnhof etwa 150 m tiefer unter der Stadt geblieben, wo die Wirkungen von Erdbeben und Wasser nur geringfügig sind.

Die Hauptschwierigkeiten des Baues lagen im Zusammenhang mit den Bergwässern und dem Lößboden, vor allem in der Notwendigkeit auf große Durchstiche und die Anlage hoher Dämme verzichten zu müssen und statt ihrer zahlreiche Serpentinenzüge einzulegen, um Niveauunterschiede auszugleichen (s. Abb. 14).

Durch die neue Eisenbahn mit ihren Zubringern wird ein Gebiet von 684000 km² mit 1627200 Einwohnern (1930) verkehrswirtschaftlich erschlossen. Die gewählte Linie ist ein Kompromiß zwischen mehreren Gesichtspunkten, die unter den bolschewistischen Grundsätzen in der Nationalitätenpolitik, ihrer Bauernfeindschaft und ihrem Bedarf an ausländischer Valuta schwer zu vereinigen waren. Gerade durch die Voranstellung der Valutaeinsparung über das Konto Baumwollbau wurde die Forderung nach einer „Transitbahn“ in den Vordergrund geschoben: sibirisches Getreide nach Turkestan, um Platz zu schaffen für Baumwollanbau in Turkestan und dadurch ausländische Baumwolle aus der Textilindustrie zu verdrängen. Die von der zarischen Regierung angenommene Trace berücksichtigte dagegen in erster Linie die Rentabilität, die sich im übrigen stützen sollte auf die durch Russen besiedelten Gebiete in der Nähe der chinesischen Westgrenze zwischen Tschu und Irtytsch, dem sogen. Semiretschi = Siebenströmeland. Vor dem Beginn des Bahnbaues waren nördlich und südlich des Alatau systematisch russische und ukrainische Siedler — auch Deutsche² — vorgetrieben worden, während die Selbstaftmachung der Kirgisen weitgehend den Interessen der Neusiedler untergeordnet wurde. So

¹ Iwan Borissow, *Transportnaja Gazeta*, vom 24. Jan. 1930, Nr 8.

² Hauptmasse der deutschen Siedler etwa 90 km südlich Aulije-ata, auf dem Gebiet der Autonomen Sozialistischen Sowjetrepublik Kirgistan.



Skizze XXIII. Die Zentralasiatischen Flüsse mit der Turkeстано-Sibirischen, Taschkenter und Transkaspischen Eisenbahn.

VIII. In Kasakstan.



Abb. 52. Der Syr-Darja bei Ksyl-orda (1928).



Abb. 53. Der Tschilik, ein linker Nebenfluß des Ili (1928).



Abb. 54. Oberlauf des Tschu, Schlucht von Buamsk (1928).



Abb. 55. Rechtes Ufer am Mittellauf des Tschu. Wirkung der Bewässerung (1928).



Abb. 56. Linkes Tschu-Ufer ohne Bewässerung (1928).

entstand die Trace von Arys an der Taschkenter bis Frunse mit ihren interessanten Windungen und gelegentlich steilen Anstiegen, die vom zarischen Rußland bis Aulije-ata, von den Bolschewisten zur Amtszeit F. Dzierzinskis als Verkehrskommissar bis Frunse dem Betrieb übergeben wurde, nach der Besiedelung des Tschutales und des Gebietes von Karakol und Wjerny. Die ursprüngliche Bahntrace der Turksib sollte als kolonisatorische geführt werden und Ödflächen und Sandwüsten in weiten Bögen umgehen. Die kaiserliche Regierung, die sich mit dem Bahnprojekt schon seit Jahrzehnten gründlich befaßt hatte, ist auch hierbei durchaus wirtschaftlich vorgegangen. Sie hat die Voraussetzungen für die Rentabilität der Bahn zu schaffen gesucht, ehe sie den Bau in Angriff nahm. Nachdem eine genügende Zahl von Russen usw. angesetzt war, wurde danach gestrebt, die Trace durch das Semi-retschi auf einer Höhenlage zu halten, die die günstigste Voraussetzung für Getreideanbau und Viehzucht durch bäuerliche Betriebe bildete und am stärksten besiedelt war, ohne kultiviertes Land für die Bahn in Anspruch nehmen zu müssen. Daher führte diese Trace bis zu 800 m hoch und sollte sogar darüber hinaus gehen. Mit der Anlage der Bahn in der ursprünglich gedachten Weise wären allerdings erhebliche technische Bauten zum Abfangen und Ableiten der Gebirgswässer verbunden gewesen. Der Bahnbau hätte sich also in der ursprünglich gedachten Weise erheblich teurer gestellt als bei der gewählten Trace und auch mehr Zeit für den Bau beansprucht.

Im Zusammenhang mit dem kolonisatorischen Gesichtspunkt war auch in Aussicht genommen, die Eisenbahn von Pischpek (Frunse) aus durch die volkreichen Gebiete des Tschu-Tales nach Tokmak weiterzuführen und dort erst nach Norden abzubiegen, um auf dem kürzesten Wege über den Kurdajpaß (s. Abb. 57/8) Wjerne (Alma-ata) zu erreichen¹.

Die Sowjetregierung wünscht nun zwar die Gütererzeugung der vorhandenen russischen Kolonisten zu nutzen, legt aber keinen besonderen Wert darauf, diese „Europäer“ dort unter den „Asiaten“ (Kasaken und Kirgisen) zu erhalten. Sie sind sozial als „Kulaken“, national als „imperialistische Ausbeuter“ der indigenen Bevölkerung qualifiziert und gelten deshalb nicht zu unrecht als Feinde des Sowjetsystems. Infolgedessen wurde es der Regierung leicht, zur Korrektur der ursprünglich in Aussicht genommenen Trace zu schreiten und grundsätzlich auf alle Umwege zu verzichten, die mit Rücksicht auf die russischen Dörfer vorgesehen waren. Als Parole wurde ausgegeben: der kürzeste Weg für das sibi-

¹ Es ist anzunehmen, daß dieser Tunneldurchstich nachgeholt werden wird, sobald die Bahnprojekte vom Tschu über Naryn im Herzen Kirgisiens über Turugut nach Kaschgar und von Andishan über Osch zur chinesischen Grenze bei Irkeschtam mit dem Ziel Kaschgar—Jarkent—Tibet bzw. Indien, greifbare Form gefunden haben werden.

rische Getreide zum usbekischen Baumwollpflanzer! Im Jahre 1933 soll bereits die ausländische Baumwolle völlig ausgeschaltet sein. Die Lage von Alma-ata, der Hauptstadt der autonomen sozialistischen Sowjetrepublik von Kasakstan mit ihren über 100 000 Einwohnern zur Bahn, stellte sich dieser Forderung entgegen und konnte nicht unberücksichtigt bleiben. Der direkte Abstieg vom Tschokparpaß zum Ili durch das Tal des Flusses Kopa mußte aufgegeben werden, obwohl er eine weitere Verkürzung der Bahnstrecke um 87 km gebracht hätte. Von Alma-ata bis zum Ili decken sich die Tracen annähernd. Dagegen wird die ursprüngliche vom Ili bis Sergijopol, die weit nach Osten in Richtung auf die chinesische Grenze ausholend über Kopal und Utsch-Aral führen sollte, verlassen und ersetzt durch eine gerade Linie vom Ili bei Kaban zur Nordostspitze des Balchaschsees. Auch die nördlichste Teilstrecke zwischen Sergijopol und Semipalatinsk ist aus Gründen, die mit den Transitaufgaben der Bahn zusammenhängen, verkürzt. Das Endergebnis aller Kompromisse ist nun die Verkürzung der Gesamtstrecke um rund 150 km.

Die Bedeutung dieses Ergebnisses für die Rentabilität der Turksib tritt klar zutage, wenn wir zwei Zahlenreihen einander gegenüberstellen: die von Iwan Borissow, der die Herkunft der Frachten bei Wahl der alten Trace nachwies¹, und die von A. A. Lasarewski, der für seine Frachtberechnung die neu gewählte Strecke zur Grundlage nimmt². Borissow rechnet mit den Wirtschaftsergebnissen von 1913, Lasarewski mit den Schätzungen der Obersten Plankommission für den Fünfjahrplan. Bei Borissow wird der Löwenanteil der Fracht durch die Ausfuhr aus dem Verkehrsbereich der Turksib selbst mit 474 900 Tons gestellt. Alsdann folgt der Transit mit 245 700 Tons, chinesische Güter, die gleichfalls dem Transit zuzurechnen sind mit 38 400 Tons, Güter des Binnenverkehrs 107 100 Tons und Einfuhr 71 200 Tons. Im ganzen 937 300 Tons. Die Staatsplankommission hat für das erste Betriebsjahr (1931/32) Frachten in Höhe von 1 410 000 Tons, also um 472 700 Tons oder fast die Hälfte mehr als Borissow eingesetzt, darunter eine Transitfracht von 967 000 Tons gegen 245 700 bei Borissow, eine Ausfuhrfracht von nur 246 000 gegen 474 900, eine Binnenfracht von 123 000 gegen 107 100 Tons und eine Einfuhr von 74 000 gegen 71 200 Tons. Saksaul, das als Brennholz in die Städte des Syr-darja geht, wird bei der Ausfuhrfracht allein mit 100 000 Tons eingesetzt.

Wir vermögen die Zahlen im einzelnen nicht nachzuprüfen. Immerhin kann aus ihnen gefolgert werden: 1. daß die Ignorierung der russischen Kolonisten im Semiretschi eine annähernd 200 000 Tons betragende Fracht aus Gebietserzeugnissen erheblich verteuert, 2. daß

¹ Transportnaja gazeta, vom 26. Januar 1927, Nr 9.

² In der Sammlung „Turkeстано-sibirskaja magistral“. Moskau 1929, S. 246.

der Hauptnachdruck gelegt wird auf den Transitverkehr. Aus eigener Beobachtung an Ort und Stelle folgern wir, daß 3. in der Zahl von Lasarewski auch der ungeheure Rückgang des Gebiets zum Ausdruck kommt, der infolge des Vorgehens der Regierung gegen die Nomadenführer von 1928 ab eingetreten ist¹.

3. Die wirtschaftliche Aufgabe der Bahn.

Die Frage, die nach obigen Darlegungen interessiert, ist, ob die neue Linie tatsächlich ihre wirtschaftliche Aufgabe als Transitbahn zur Einsparung von Valuta über das Baumwollkonto Turkestans erfüllen kann und wird. Die Frage nach der Rentabilität der Strecke steht erst auf dem zweiten Plan, da, bei der inneren Inflation der Tscherwonetzwährung, jeder Eingang von guter Auslandsvaluta einen Effekt hat, der selbst einen verlustreichen Betrieb, wie wir ihn etwa von der Karischen Expedition her kennen (s. S. 155), ertragen kann, wenn er nicht zu geringfügig bleibt. Es ist somit zu untersuchen, ob Sibirien und das nördliche Steppengebiet von Kasakstan imstande sein werden, das wichtigste Transitgut an die Turksib zu bringen, dessen wegen die Bahn schon jetzt gebaut wurde: das Getreide.

Der Baumwollanbau in Zentralasien befindet sich in Abhängigkeit von zwei Voraussetzungen. Die erste, das Vorhandensein eines zum Baumwollanbau geeigneten Bodens in genügenden Ausmaßen, ist erfüllt; der Boden findet sich zum Teil in den Flußniederungen und braucht infolgedessen nicht künstlich bewässert zu werden, zum Teil aber in höheren Lagen — die bogara —, die unter Mangel an Feuchtigkeit leiden. Die Landreserven für den Baumwollbau in Zentralasien werden seitens der Sowjetplankommission als genügend groß bezeichnet, um den gesamten Bedarf der Union an Baumwolle auf ihm decken zu können². Außerdem sind Reserven jenseits der Grenzen der Sowjetunion, insbesondere im Heratgebiet von Afghanistan, vorhanden. Die zweite Voraussetzung ist, die Bevölkerung von Usbekistan, Turkmenistan, Tadschikistan und dem südlichen Kirgistan dazu zu bringen, weitgehendst auf den Anbau von Lebensmitteln zu verzichten. Die großen Konkurrenten des Baumwollanbaues sind der Getreide- und Reisanbau. In den für Baumwolle in Frage kommenden Gebieten Zen-

¹ Falsch scheint mir die Zahl 74000 Tons für die Einfuhr in das Gebiet der Turksib; sie dürfte erheblich höher werden. Allein die Erhebung von Alma-ata zur Landeshauptstadt und die damit verbundene Steigerung ihrer Einwohnerzahl durch Behörden, Militär, Hochschulen und sonstige Bildungsanstalten, der eine modernisierte Kommunalwirtschaft mit entsprechenden technischen Betrieben zu folgen hat, dürfte einen Bedarf von mindestens 50000 Tons im Jahr an Holz, Naphtha, Eisen- und Stahlwaren, Textilien u. a. m. nach sich ziehen.

² Im Mai 1930 sind in Turkestan 1075000 ha, in Kasakstan 120000 ha Baumwolle gesät oder 346000 ha mehr als 1929. *Ekonom. shisnj* vom 29. Mai 1930, Nr 73.

tralasiens gibt es nach der Volkszählung von 1926 eine Bevölkerung von etwa 9,3 Millionen Seelen. Die Bevölkerungsvermehrung ist eine außerordentlich starke, so daß im Jahre 1933 mit einer Bevölkerung von 10,5 Millionen Seelen zu rechnen ist. Der Bedarf dieser Bevölkerung an Getreide ist im Jahre 1930 mit etwa 1,8 Millionen Tons anzusetzen und dürfte im Jahre 1937 bereits 2,5 Millionen Tons überschreiten. Die Höchstleistung Zentralasiens ohne Kasakstan (Steppengebiet) für den Reis- und Getreidebau außerhalb der zum Baumwollbau geeigneten Areale beträgt etwa 400 000 Tons. Im Jahre 1931 ist also mit einem Getreidedefizit von 1,4 Millionen Tons und im Jahre 1937 von 2,1 Millionen Tons zu rechnen; sie müssen aus anderen Teilen der Union herangeschafft werden, sofern der Hunger der Sowjetwirtschaft nach Baumwolle im Inlande befriedigt werden soll.

Die kaiserliche Regierung und nach ihr die Sowjetregierung haben versucht, den Baumwollanbau zu verstärken, einmal durch größte Aufwendungen für die Erweiterung der Bewässerungsanlagen in für Baumwolle ungeeigneten Gebieten, wie etwa am Tschu oder am Unterlauf des Syr-darja zum Reisanbau und zweitens durch die Heranschaffung von Getreide aus dem europäischen Rußland bzw. aus Sibirien. Die Versorgung der Bevölkerung mit chinesischem Reis durch die Russische Freiwillige Flotte über die Schwarzmeerbahnen hat sich als zu kostspielig und mit Weizen aus dem europäischen Rußland als zu unsicher herausgestellt. Die Weizenanbaugelände an der Wolga, im nördlichen Kaukasus (Kubangebiet), in der Krim und in der Ukraina, die dafür in Frage kommen, sind häufig von Dürre heimgesucht und können deshalb nicht immer abgeben. — Nach der Erschließung von Sibirien und des Steppengebietes im nordöstlichen Teil von Kasakstan trat seit 1908 als Getreideversorger sowohl des nordeuropäischen wie des asiatischen Rußland Sibirien, das Gebiet des oberen Ob, des oberen Irtysch, nebst Ischim auf den Plan. Diese neuen Weizengebiete, in direkter Linie von den Hauptbaumwollgebieten 2000 km entfernt, waren auf den annähernd 5000 km langen Weg über den Südural und die Taschkenter Eisenbahn oder auf den noch längeren Wasserweg über die Wolga von Samara abwärts und das Kaspische Meer angewiesen. Daher ist die Fracht für das Getreide aus dem sibirischen Gebiet so hoch gewesen, daß die Sowjetregierung gezwungen war, auf die Tonne Getreide 20 Rubel zuzuzahlen, um ein Minimum von 850 000 Tons in Zentralasien bereitstellen zu können. Das bedeutet einen Zuschuß von etwa 17 Millionen Rubel à conto Baumwollanbau aus der Gesamtwirtschaft und entsprechende allgemeine Verteuerung der Baumwolle für die Textilindustrie.

Schon vor Inangriffnahme des Bahnbaues waren Zweifel darüber laut geworden, ob Sibirien wirklich das für Zentralasien geforderte Getreide liefern könnte. Sibirien hat im Jahre 1936 einen errech-

neten Getreideüberschuß von insgesamt höchstens 1,1 Millionen Tons abzugeben. Es wird daher tatsächlich nicht imstande sein, den Gesamtbedarf von 1,4 Millionen Tons im Jahre 1931 aus eigenem nach Turkestan abzugeben. Dabei muß berücksichtigt werden, daß Sibirien ja auch beteiligt ist an der Alimentierung der europäischen Großstädte der Sowjetunion, vor allem Moskaus und Leningrads. Auch der Eigenverbrauch Sibiriens an Getreide steigert sich von Jahr zu Jahr infolge der dortigen Industriebauten, des gewaltigen Anwachsens der Städte und des Bedarfs in der Burjatomongolei, in Nordsibirien und in Nordrußland, wo zwecks Stärkung der Valuta ein hunderttausende Arbeiter beschäftigender Holzeinschlag betrieben wird. Der Ural, wo neun große Werke gebaut und tausende Kilometer zweite Geleise gestreckt werden, fordert sibirische Getreide in wachsendem Umfange. Auch die Folgen des Auftretens der Turksib selbst dürfen nicht unberücksichtigt bleiben: Die mit dem Bahnbetrieb erschienene reine Verbraucherbevölkerung, die es bisher in Semiretschi nicht gab — Alma-ata!, beansprucht einen starken Anteil und schließlich nehmen die noch nomadisierenden Kirgisen, die in die Nähe der Bahn gelangen, sowie die an den Balchasch heranzuziehenden Fischer gleichfalls ihren Anteil an Brotgetreide in Anspruch. Somit darf angenommen werden, daß sibirische Getreideüberschüsse, sofern solche sich wirklich ergeben sollten, nur zu einem unzureichenden Teil über die Turksib bis Taschkent, Fergana, Samarkand, Chiwa und Tadschikistan gelangen und daß die Gegenden, durch die die Bahn unter Umgehung wichtiger Zentren des Getreidebaues geführt ist, zunächst ein Konkurrent der Baumwollpflanze beim Weizenverbrauch, nicht aber deren Förderer sein werden.

Die Auswirkung dieser Feststellung: Bei dem Plan, sämtliches zur Baumwollpflanzung geeignete Land diesem Zweck zuzuführen, spielt die Erwägung die ausschlaggebende Rolle, daß die Sowjetunion sich werde unabhängiger vom internationalen Baumwollmarkt machen können und dadurch etwa 50 und mehr Millionen Goldrubel Valuta für andere Zwecke frei bekommen. Diese Einsparung könnte frühestens und auch nur teilweise nach zwei Jahren beginnen, und wieder nur unter der Voraussetzung, daß in den nächsten Jahren weitere erhebliche Geldmittel und Personalkräfte aufgewendet werden zur Entwicklung des Semiretschi. Erst wenn die Weizenbaugebiete des Semiretschi an die Bahn angeschlossen sein werden und die Organisation des Weizenanbaues im großen mit allem, was dazu an Bewässerung, Straßenbau, Automobilen und Elevatoren gehört, durchgeführt sein wird, kann eine erhebliche Steigerung der Weizenbeschaffung durch die Bahn, und zwar aus dem Semiretschi, erfolgen. Also nicht Valutaersparnisse in größerem Umfange sind als die nächste Folge der Fertigstellung der Bahn zu erwarten, sondern neue, größere Anforderungen an

die inneren Finanzen sowie an den Personalbestand. Wesentliche Verschiebungen auf dem Weltmarkt für Baumwolle dürften somit vorderhand allein durch die Aufnahme des Betriebes der Turksib noch nicht entstehen. Das Ziel zu erreichen, wären weitere Hunderte von Millionen erforderlich. Aus diesen mir schon 1926 in Sibirien zum Bewußtsein gekommenen Gründen habe ich unter Berücksichtigung der allgemeinen Finanzlage der Sowjetunion meine Bedenken gegen die Inangriffnahme der Turksib vor der Entwicklung des Kusnetzker Beckens und vor dem Bau gewisser Verbindungswege¹ zum Ausdruck gebracht.

Noch weiter schrumpft die Bedeutung der Turksib als wirtschaftliche Transitbahn für den sibirisch-turkestanischen Verkehr zusammen, wenn die Holzfracht ins Auge gefaßt wird. Turkestan ist arm an erreichbarem Holz. Es wurde damit bisher vom Kaukasus und aus dem oberen Wolgasystem über den Kaspisee beliefert. Fortab sollte Sibirien der Lieferant des Holzes sein. Auch bei dieser Rechnung sind zwei wichtige Faktoren unberücksichtigt geblieben: die Erhebung des Holzes zu einem Hauptvalutaartikel und infolgedessen die verstärkte Ausfuhr des Holzes, sowie der Bedarf an Holz im ganzen Gebiet der Sowjetunion infolge des Bauprogramms des Fünfjahrplanes und der gleichzeitig vorgenommenen Kollektivisierung der Bauernwirtschaft mit ihrem entsprechenden Bedarf an Bauholz für Einrichtung von Hunderttausenden von Großwirtschaftshöfen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern u. a. m. Die Nachfrage nach sibirischem Holz ist damit im Zusammenhange gerade in Sibirien außerordentlich gestiegen, wo an der Errichtung von Fabriken aller Art, neuen Eisenbahnen und zahlreicher Kollektive und Staatsdomänen gearbeitet wird. Die Holzknappeit in Sibirien ist so groß, „daß die lokalen Organe Sibiriens angeordnet haben, die Frachten für die Turksib als Güter dritter Kategorie (Güter, deren Beförderung nicht eilig ist!) behandelt werden sollen. Der Staatsanwalt von Irtusk, Genosse Kudrow, hat alles für die Turksib bestimmte Holz beschlagnahmt, er verhaftet Stationsvorsteher und Leiter von Waldeinschlägen, die auf Anordnung der Tomsker Eisenbahndirektion Holz zur Verfrachtung bringen . . .“².

Auch auf diesem Gebiet der Wirtschaft zunächst eine Lage, die gegen die Turksib als Transitbahn im sibirisch-turkestanischen Güterverkehr spricht. Ihre Bedeutung liegt somit, solange wir normale Verhältnisse in der inneren Politik zugrunde legen, vorläufig nicht auf dem Gebiet der Valutaersparnis, sondern auf anderen Gebieten. Solches würde nicht hindern, daß die Sowjetregierung Sibirien ohne Rücksicht auf die Bevölkerung zwingt, über sein Können hinaus und unter Zurückstellung aller

¹ G. Cleinow, Neu-Sibirien. Verlag Reimar Hobbing, Berlin 1928, S. 414/18.

² Ekonom. shisnj vom 27. Mai 1930, Nr 71.

anderen Interessen sowohl Holz als auch Getreide nach Turkestan zu liefern. Den Gesamtbedarf Turkestans an Getreide wird Sibirien allein dennoch vorläufig nicht abgeben können, infolgedessen müssen auch die bisherigen Getreidelieferanten des europäischen Rußland dazu herangezogen werden¹. Die wirtschaftliche Bedeutung der Turksib liegt in einer anderen Richtung.

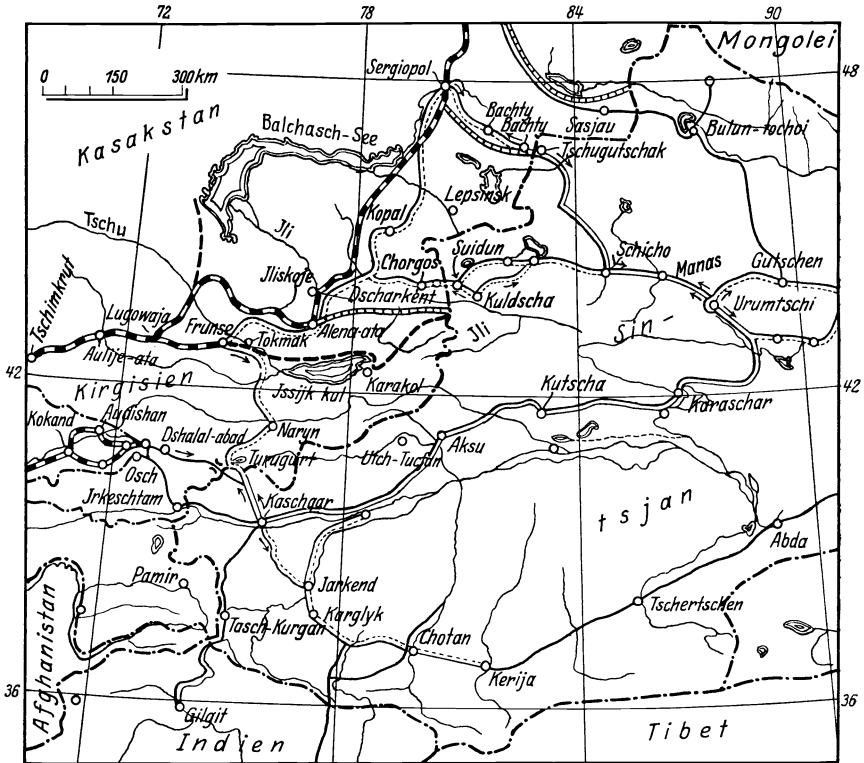
4. Die Zubringer der Turksib.

Die oben gekennzeichneten Verhältnisse in Sibirien lenken den Blick auf die Leistungsfähigkeit des von der Turksib in der Hauptsache durchzogenen Gebiets des Semiretschi. Dabei ist zunächst festzustellen, daß der Versuch, den Bau möglichst schnell und unter größter Sparsamkeit durchzuführen, zum Gegenteil dessen geführt hat, was man erstrebte. Die gewählte Trace hat die Bahn sowohl von den Getreide- und Vieherzeugern als auch von den wenigen Waldmassiven der Gebirge entfernt. Weder zu den einen noch zu den anderen gibt es genügend gefestigte Straßen; die vorhandenen alten Trakte laufen entweder parallel zur Bahn oder sind nach Gesichtspunkten des Handels mit China angelegt. Die vorhandenen, sehr primitiven Zubringerstraßen gewinnen demnach für den Augenblick die denkbar größte Bedeutung: Der Tschu in etwa 350 bis 450 km Länge, der Ili von der chinesischen Grenze unweit Kludsha an auf mehr als 280 km, zum Balchaschsee auf 320 km, der Balchaschsee selbst mit seinen etwa 1400 km Küstenlänge und im Norden der Irtytsch und der Schwarze Irtytsch mit dem Saisansee, von der mongolischen Grenze bis Omsk an der Transsibirischen, eine Strecke von zusammen über 1300 km. Auf allen diesen Gewässern sind außer den Dampfern auf der Linie Omsk—Semipalatinsk fünf Motorboote im Betrieb: zwei größere auf dem Schwarzen Irtytsch, ein Schlepper und ein leichtes Boot auf dem Ili und ein Erkundungsboot auf dem Balchasch.

Im Betrieb ist eine Automobilverbindung zwischen Semipalatinsk und Urumtschi mit 50 Wagen. Für die Turksib kommt diese Linie wenig in Betracht, da die auf ihr beförderten mongolischen Waren, vor allem Häute, Tierhaare und ähnliches, soweit sie nicht von der Karischen aufgesaugt werden, direkt über Omsk in die Industrie Sibiriens oder des europäischen Rußland gehen, ohne die Turksib zu berühren. Weitere künstliche Zufuhrwege kommen vor 1935 nicht in Betracht.

¹ Eine Untersuchung der Sowjetskaja torgowlja, Nr 1, von 1930 berechnet, daß Sibirien 1930/31 nur etwa zwischen 37,5—40% des turkestanischen Bedarfs an Getreide, nämlich 245,7—278,5 tausend Tons zur Verfrachtung auf die Turksib bringen werde; aus dem Gebiet von Semipalatinsk am Irtytsch werden 130 bis 163,8 tausend Tons erwartet, im übrigen 81 900 Tons aus Nordkaukasien, Syr darja-Gebiet und Alma-ata (zitiert nach *Transport i chosajstwo* von 1930, Nr 3, S. 153).

Im Bau ist die Verlängerung der Eisenbahnstrecke Lugowaja—Frunse zum Issyk-kul über Tokmak. Erst nach ihrer Fertigstellung wird auch der Issyk-kul, auf dem eine hölzerne Motorbarkasse mit 600 Tons Ladefähigkeit verkehrt, mit dem reichen Gebiet von Karakol für die Turksib erschlossen. Geplant ist eine Linie vom Ostzipfel dieses Sees bei Przewalsk (Karakol) über den großen kirgisisch-



--- Reichsgrenzen - - - Eisenbahn im Betrieb - - - - Eisenbahn geplant
 - - - - Karawanenstraße - - - - für Wagenverkehr - - - - nur für Tragtiere x Pässe

Skizze XXIV. Die Zufuhrwege der Turkeстано-Sibirischen Eisenbahn.

chinesischen Markt von Karkara (s. Abb. 67) nach Kuldsha am Ili, wohin auch eine zweite Eisenbahn vom Übergang der Turksib über den Ili oder von Alma-ata gebaut werden soll. Beide würden der Aufnahme westchinesischer Waren dienen¹. Von Sergijopol ist eine nordwestliche Strecke zum Ural bzw. zur sog. Südsibirischen Magistrale über Akmo-

¹ Außerdem wird lebhaft agitiert für die Herstellung einer Auto- und Karawanenstraße von Karakol direkt nach Aksu, das sind 228 km, wobei hervorgehoben wird, daß der Weg von Aksu nach Andishan über Kaschgar 1002 km und über Kuldsha nach Alma-ata gar 1098 km betrage.

linsk und eine östliche nach Bachty—Tschugutschak in China in Vorbereitung¹. Diese Akmolinsker Strecke würde die Getreidelieferung für die Baumwollgebiete günstiger gestalten als die Turksib.

Einer späteren Zukunft ist der Bau einer Anschlußbahn vom Tschu aus zum Südufer des Balchaschsees vorbehalten. M. E. sollte der Bau der Akmolinsker Strecke sofort in Angriff genommen werden, um die Ausfälle Sibiriens zu decken, namentlich, da im Nordosten Kasakstans 42000 Bauern aus dem europäischen Rußland angesetzt werden sollen. Nur in diesem Gebiet ist eine umfangreichere Vergrößerung der Getreideanbaufläche bald zu erwarten, sofern Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Es bedarf kaum einer besonderen Bestätigung dafür, daß alle diese „Zufuhrwege“ vor Ablauf von Jahren keine solche Zufuhrwege sein können, die das Baumwollproblem einschneidend beeinflussen würden, und daß, um sie dazu zu machen, erhebliche Geldaufwendungen und der Einsatz von zahlreichem technischen Personal erforderlich sind. Es sei gerade in diesem Zusammenhang hervorgehoben, daß die Turksib selbst ja noch gar nicht beendet ist, und daß die Fortführung ihres Baues unter den Schwierigkeiten zu leiden haben wird, die auf allen bis 1930 angefangenen oder halbfertigen Bauten lasten, und zwar um so mehr, als die Regierung nach der Eröffnung der Turksib am 1. Mai d. J. das Dnjepr-Kraftwerk zum wichtigsten Bau der Union ernannt hat. Das bedeutet Konzentrierung aller Kräfte auf dieses und Abschwächung des Interesses für die Turksib. Tatsächlich hat schon, wie Chwat im „Gudok“ vom 26. Mai 1930 feststellt, die geordnete Belieferung der Turksib mit Baumaterial aufgehört. Ihr Bauleiter Schatow telegraphiert nach Moskau, die Industrie führe die Aufträge der Turksib nicht aus. Die Ereignisse werfen somit ihre Schatten voraus und der Wunsch der staatlichen Plankommission, die Saksaul-Waldungen im Ili-Delta schon im Jahre 1930 ausbeuten zu können, schwebt in der Luft. Daher treten am Tage der vorläufigen Inbetriebnahme der Bahn ernste Zweifel darüber auf, ob der ursprüngliche Zweck, dem die Bahn dienen sollte, in einem praktisch wesentlichen Umfange erreicht werden kann.

Die Bahn, wie sie schließlich angelegt ist, kann weder als eine Kolonisationsbahn im Sinne der zarischen Absichten, noch als eine Transitbahn im Sinne der von den Bolschewisten so besonders betonten Wünsche angesprochen werden. Sie ist aus verschiedenen Gründen wirtschaftlicher, politischer und kultureller Art eine Teilstrecke eines gewaltigen Eisenbahnsystems, das mit seinen Gesetzen berufen ist, der Entwicklung des Verkehrs der Teilstrecke die Richtung zu geben.

¹ S. m. Eisenbahnbauten und Pläne in Russisch-Asien im Archiv für Eisenbahnwesen 1928.

IX. Am Kurdaj-Paß.

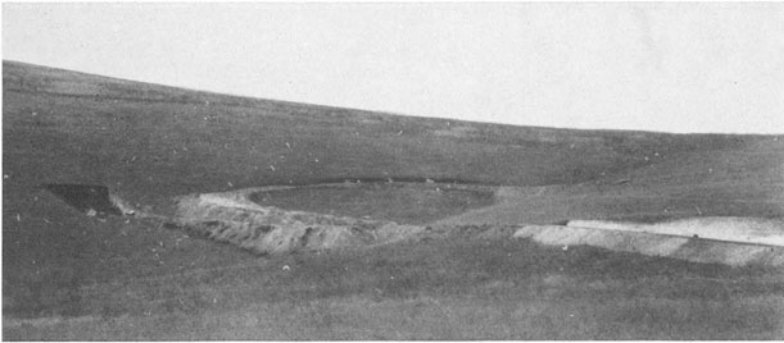


Abb. 57. Neue Serpentina-Straße über den Kurdaj-Paß (1928).



Abb. 58. Steppenbild aus dem Südabschnitt der Turkestanosibirischen (Djerschinski)-Eisenbahn.



Abb. 59. Des Autors Wohn- und Reisewagen in Kirgisien und Kasakstan 1928.



Abb. 60. Ochsenkarawane a. d. Trakt zwischen Frunse und Alma-Ata.



Abb. 61. Eine Karawane rastet, ehe sie die Paßhöhe erklimmt.



Abb. 62. Rast einer Pferdekawane (vergl. Abb. 1).

Verschiedene Beförderungsmittel.



Abb. 63. Trinkwasser-Versorgung in Andishan, — etwa 80000 Einwohner.



Abb. 64. Holztransport bei den Bergkirgisen.



Abb. 65. Kirgisen reiten zur Ernte bei 42° C im Schafpelz und mit hohen Filzstiefeln.



Abb. 66. Die Post auf dem großen Trakt (s. Abb. 1).



Abb. 67. Karkara, der große kirgisisch-chinesische Markt, Ziel von Eisenbahnprojekten vom Issik-Kul aus. Um chinesisches Gebiet zu erreichen, müßten Gebirge von über 5000 m Höhe überwunden werden.

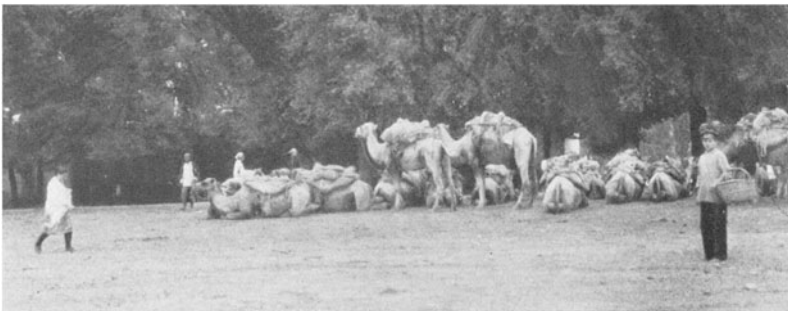


Abb. 68. Kamelkarawane a. d. Markt in Alma-Ata (1928).

Für die Zukunft haben wegen der Zurückstellung der russisch-bäuerlichen Kolonisationsinteressen die größte Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrs auf der Turksib gerade die Anschlußstrecken an den beiden Enden zur Taschkenter und Transkaspischen Bahn im Süden und zur Transsibirischen im Norden erhalten. Für die Gegenwart verbinden unter den oben nachgewiesenen Vorbehalten die südlichen Anschlußstrecken ein Wald- und Weizenland mit Eisen-, Kohlen- und chemischer Industrie mit Russisch-Zentralasien, während die nördlichen die reichen Baumwoll- und Schafzuchtgebiete von Usbekistan, Turkmenistan und Tadschikistan mit ihren unerschlossenen Reichtümern an Mineralien und ihrem hochentwickelten Obst- und Gemüsebau an Sibirien anschließen. Die Verbindung mit Taschkent soll schon in Kürze verbessert werden durch den Bau einer direkten Linie, sei es von Aulije-ata, sei es von Tschimkent aus in südlicher Richtung, so daß der Umweg über Arys in Fortfall kommt. Doch auch hier vorwiegend Zukunftsmusik! — Ganz anders erscheint die derzeitige Bedeutung der Turksib, wenn wir sie unter die asienpolitische Beleuchtung für die Bolschewisten stellen.

5. Die Turksib als Teilstrecke der asiatischen Bahnen Eurasiens.

Das bisher Vorgetragene erschöpft das Material zur Beurteilung der künftigen Entwicklung der Turksib noch nicht. Auch wenn wir die Zahlen Lasarewskis als zu fern dem Leben ablehnen und wenn festgestellt wird, daß das Baumwollproblem durch Vermittlung der Bahn nicht so schnell gelöst werden kann, — wenn es überhaupt auf dem betretenen Wege unter dem Regime des Kommunismus zu lösen ist —, wie die Bolschewisten hoffen, so bleiben doch noch einige Gesichtspunkte zu erörtern, die zu einem gewissen Optimismus für die Bahn berechtigen. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte Russisch-Asiens (s. S. 9) bringt uns zum Bewußtsein, daß die Turksib speziell eine Teilstrecke jener 10530 km langen Eisenbahn ist, die bald näher, bald ferner längs der persischen und afghanischen, chinesischen, mongolischen und mandschurischen Grenze vom Kaspisee bis zum Stillen Ozean läuft und durch eine Reihe von Seitenbahnen, Trakten und Flüssen mit diesen Grenzen in Verbindung steht. Und wie die Chinesische Ostbahn und die Zweigstrecken der Amur- und Ussuribahn zur Mandschurei, die Selenga-Dampfergesellschaft in die Mongolei, die Irtysch-Schiffahrt nach Urjanchai, die Murgab- und Amu-darja-Bahn nach Afghanistan greifen, so sollen die Eisenbahnen von Sergijopol nach Bachty-Tschugutschak und von der südlichen Turksib nach Kuldsha eben sowie die Dampfer auf dem Ili und Schwarzen Irtysch auch die Trakte das Eindringen in das westliche China von Frunse, Karakol und Osch aus vorbereiten (s. Sk. XXV a. S. 184).

Dementsprechend beruht die Bedeutung der Turksib nicht nur auf dem Frachtenstrom, den die Bahn auf sich selbst zu ziehen vermag, sondern auch auf den Gütern, die im Zusammenhang mit dem Einfluß, den sie auf die ihr benachbarten Wirtschaftsgebiete ausübt, auf anderen Teilstrecken der Russisch-Asiatischen Bahnen verfahren werden müssen. Es gibt also Möglichkeiten, in deren Folge zwar eine Rentabilität der Turksib für sich allein betrachtet nicht einzutreten braucht, dennoch aber der Gesamteisenbahnwirtschaft der Sowjetunion erhebliche Gewinne zugeführt werden.

Über den inneren Frachtenmarkt der Turksib im Semiretschi und Semipalatinsk ist das Notwendige in den voraufgegangenen Abschnitten gesagt. Auch über den sibirisch-russischen Transitverkehr ist das Wesentlichste schon durch den Hinweis zum Vortrag gebracht, daß Sibirien nicht imstande sein dürfte, den Getreidebedarf Turkestans voll zu decken.

Das Maß der Getreidefrachten wird davon abhängen, in welchem Umfange das Steppengebiet von Kasakstan und das Nordostgebiet mit der Turksib verbunden werden kann. Außerdem wird erwogen werden müssen, ob nicht eine direkte Linie etwa von Akmolinsk nach Arys—Taschkent, wie solche bereits geplant war, als Konkurrent der Turksib wirtschaftlicher wäre. Mit dem Holz steht es schwieriger, da nur Sibirien dafür in Frage kommt. Die Voraussetzungen für gesteigerte Holzlieferungen müssen erst noch durch den Bau der Waldbahn zum Jenissej geschaffen werden (s. Sk. VIII, S. 45). Hinge es lediglich vom Bedarf Turkestans ab, so würde auch mit einer baldigen Steigerung der Eisenfrachten aus Kusnetz und vom Ural gerechnet werden können. Das Uraleisen würde freilich, soweit es nicht auf dem Wasserwege (Irtysch) — dessen Fahrinne jedoch in Ordnung gebracht werden müßte — bis Semipalatinsk befördert werden kann, zum größten Teil den kürzeren Weg über die Taschkenter Bahn nehmen. Die allgemeinen Verhältnisse, die solcher Entwicklung in nächster Zeit entgegenstehen, wurden erwähnt.

Wenig günstig ist das Bild in Zukunft auch bezüglich der Rückfrachten für die von Norden kommenden Züge. Bei der Rückfracht für sie handelt es sich zur Zeit um solche Güter, wie Früchte, Weintrauben und Naphtha, die Spezialwagen beanspruchen, die also eine von beiden Strecken leer laufen müssen. Dabei sei es dahingestellt, ob nicht die Naphthafracht wirtschaftlicher auf dem Wasserwege der Wolga und Kama über Perm nach Sibirien gelangt. Ganz abgesehen davon, daß bei Aktjubinsk und im Embagebiet im Bereich der Taschkenter Bahn und nur 1000 km vom Ferganagebiet und vom Altaigebiet entfernt Naphtha erbohrt ist und reichlich fließt. Offen ist noch die Frage nach der Verfrachtung von Baumwolle für Sibirien, da dort Baumwollspinnereien und Webereien wohl projektiert, aber in größeren Ausmaßen noch nicht vorhanden sind. Für die Zukunft ist geplant, daß Sibirien einen

gewissen Teil der turkestanischen Baumwolle übernimmt, um den Umweg über das Zentrale Industriegebiet für Textilien auszuschalten. Verminderung der Gewichte verlierenden Frachten auf den Eisenbahnen! (s. S. 60). Daneben steht auch der Vorschlag, das Zentrum der Textilindustrie in die Pflanzgebiete der Baumwolle selbst zu verlegen. Schließlich sind als Frachtgut vom Frühjahr 1931 ab die Fische des Balchaschsees anzusprechen. Sie gelangen sowohl an der Nordspitze des Sees wie am Ili zur Eisenbahn. Ihre Auswertung als Nahrungsmittel dürfte bei der allgemein herrschenden Lebensmittelknappheit und dem Versagen der staatlichen Fischerei im Kaspibecken und im europäischen Rußland energisch betrieben werden. Voraussagen sind jedoch unmöglich in dieser Beziehung, da die Ansichten über den Fischreichtum des Balchaschsees weit auseinander gehen und der Fischfang mangels von Fischern am Balchaschsee ganz neu organisiert werden müßte. Schiff- und Bootsbau! Netze! — Relativ günstig erscheint die Zukunft der Bahn erst, wenn wir die Verkehrsverhältnisse Chinas und die Abgelegenheit der Provinz Tsin-tsjan mit in Betracht ziehen. Auch unter den jetzigen unfertigen Zuständen nach der provisorischen Inbetriebnahme der Turksib würde z. B. die Beförderung eines Gutes von Nanking nach Kaschgar über das chinesische Eisenbahnnetz und den russischen Eisenbahnweg bis Osch in Kirgistan und von dort mittels Karawane zur chinesischen Grenze und Kaschgar billiger, sicherer und weniger zeitraubend sein als die Benutzung des direkten Karawanenweges quer durch China. Noch mehr in die Augen springt der Vorteil im Vergleich zum Karawanenverkehr aus der Gegend von Peking—Kalgan nach Tschugutschak und Kuldscha über Urumtschi. Hier nimmt der Karawanenweg etwa 14 Monate = 420 Tage in Anspruch, der Eisenbahnweg von Peking über die Mandschurei bis Sergijopol oder Ili aber höchstens 100 Tage, wenn man die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge auf 100 km pro Tag annimmt. Zu den 100 Tagen Eisenbahnfahrt sind noch höchstens 20 Tage mit Karawane von der Turksib bis zur chinesischen Grenze und von dort nach Urumtschi 30—45 Tage, von Osch bis Kaschgar gar nur 15—25 Tage zu rechnen, einschließlich der Umladezeiten. Gewinn im Mittel: 300 Tage durch die Eisenbahn¹. Die Sowjetregierung kann infolgedessen auch die Mandschureibahn sowie das gesamte chinesische Bahnnetz südlich davon als Zubringer der Turksib aus Ostchina ansprechen und dazu die Staatliche Selenga-Dampfschiffahrtsgesellschaft (s. S. 149) als Zubringer aus der Mongolei. Die Zubringer aber der Turksib von der westchinesischen Grenze her werden zugleich auch Verteiler

¹ Angestrebt wird, den Güterzügen ab Herbst 1930 im Mittel 110 Achsen zu geben, bei 5 Tons Ladung auf die Achse, 15 km Reisegeschwindigkeit pro Stunde. Sollte dies Ziel erreicht werden, so würde der Zeitgewinn durch die asiatischen Bahnen Rußlands 370 Tage erreichen.

nicht nur der Güter russischer Herkunft, sondern auch der ostchinesischen Waren und Menschen, die fortab unter erheblich geringeren Kosten und Umständen bis Kuldsha, Aksu, Kaschgar gelangen werden.

Allein der Zeitgewinn von 300 Tagen würde die Festsetzung so hoher Frachtraten auf der Eisenbahn, die überdies in Edelvaluta zu entrichten wären, ermöglichen, daß kein Zweifel über die Steigerung der Rentabilität des Frachtengeschäfts auf den asiatischen Sowjetbahnen aufkommen dürfte, auch dann, wenn in China einigermaßen friedliche Arbeitsbedingungen nicht sobald Platz greifen sollten.

Durch den möglichen Zeitgewinn bekommen auch die vorhandenen Zubringer der Turksib, Ili, die Trakte von Sergijopol und Alma-ata, sowie von Frunse-Naryn und Andishan-Osch zur chinesischen Westgrenze einen höheren Wert schon für die Gegenwart, als er durch die technischen Qualitäten dieser Verkehrswege begründet wäre. Die Wegeverhältnisse an der russischen Seite der chinesischen Grenze sind schon jetzt erheblich besser als im inneren China. Die Sicherheit für die Waren ist sehr viel größer in der Union als in den Westprovinzen Chinas. Außerdem kommt für wertvolle Waren und für den Personenverkehr in gewissem Umfange bereits das Automobil in Frage. Für die Entwicklung des Verkehrs nach Urumtschi bedurfte es des Baues der Turksib nicht (s. S. 183).

Selbst, wenn der Dampferverkehr auf den genannten Flüssen in absehbarer Zeit nicht ordentlich funktionieren sollte, was immerhin in die Rechnung gestellt werden kann, würde die Benutzung der Sowjetbahn durch Frachten vom Stillen Ozean in die westchinesischen Provinzen außerordentliche Vorteile bieten. Über den Umfang der Frachten von Ost- nach Westchina liegen nur höchst vage Schätzungen vor. Fest steht nur, daß seit 1916/18, wo der Handelsverkehr zwischen Tsin-tsjan und Rußland (Semiretschi, Turkestan) ganz eingeschlafen war, der Güterumschlag bereits 30 000 Tons im Jahr überschritten hat.

Für die Zusammensetzung der Frachten aus Westchina nach Rußland und umgekehrt erhalten wir einige Anhaltspunkte aus den Aufstellungen auf S. 190.

Der Gütertransport liegt vorwiegend in den Händen der Sowtorgflot. Die bedeutendsten Agenten der Sowjetregierung in Westchina sind chinesische Tataren (Mohammedaner).

Bezüglich des Personenverkehrs kommen dem Interesse der russischen Bahnen gewisse Erscheinungen im Fernen Osten entgegen: der Drang zur Auswanderung bei den Koreanern sowie die Übervölkerung Ostchinas. Beides könnte mit und ohne Einvernehmen mit der chinesischen Regierung von den Bolschewisten im Sinne einer Besiedlung Westchinas genutzt werden.

Somit offenbart sich die politische Bedeutung der Turksib erst in

Die Einfuhr aus Rußland nach Westchina betrug in Tons:

Tabelle 35.

Waren	1913	1925/26	1926/27	1927/28
Textilien	420	829	1 597	1 761
Zucker	800	962	1 648	1 215
Metalle und Schrott	770	1 283	1 229	1 863
Metallwaren	442	438	918	851
Tonwaren	41	138	534	352
Streichhölzer	74	53	409	391
Papier und Karton	—	48	99	66
Tabakwaren	—	8	9	32
Naphthaprodukte	115	594	318	713
Garne	—	2	6	0,1
Lack und Farben, Chemikalien	—	21	38	8
Sonstige Erzeugnisse	415	252	409	—
Arznei-Rohstoffe	—	31	91	—
Lebensmittel, Getreide	1 270	—	—	—
Tee	191	—	—	—
Holz	325	—	—	—
Zusammen Tons	—	4 659	7 302	7 800
im Werte von tausend Rubel	—	6 082	10 238	10 647

Die Ausfuhr nach Rußland aus Westchina betrug in Tons:

Tabelle 36.

Waren	1913	1925/26	1926/27	1927/28
Wolle	4 420	4 565	5 261	5 667
Vieh	—	19 375	12 138	13 744
Baumwolle	5 360	2 004	2 676	3 100
Pelzwerk	—	957	1 196	1 584
Häute	5 220	533	85	145
Därme	—	17	12	7
Getreide und Reis	888	453	—	158
Getrocknete Früchte	700	102	—	—
Nüsse	—	4	—	—
Seidengewebe	81	47	—	3
Sonstiges	530	174	415	—
Steinkohle	530	—	—	—
Teppiche	1 800	—	—	—
Woolok	830	—	—	—
Zusammen Tons	20 359	27 925	21 785	24 576
im Werte von tausend Dollar	—	10 331	11 770	13 528

ihrem vollen Umfange, wenn sie als Teilstrecke der großen Linie Kaspisee — Stiller Ozean betrachtet wird. Von den Konsequenzen dieser Zusammenhänge könnten wir ein klares Bild nur geben unter Einbeziehung des russischen Kolonisationsproblems in unsere Untersuchung. Eine solche aber würde den Rahmen der Arbeit sprengen. Hingewiesen sei nur darauf, daß 30 000 Tons doch nur eine geringe Menge für ein Unternehmen, wie die Turksib, sein können. Ehe der Frachtenstrom aus Westchina so groß

sein wird, um wirtschaftliche Bedeutung für die Bahn zu erlangen, werden Jahre intensivster Arbeit an der Entwicklung Westchinas ins Land gehen müssen. Es bleibt vorläufig nur ein kostspieliger Anfang der Mobilisierung des Handelskapitals in Zentralasien und dessen Hineinziehung in die in steigendem Maße autarkisch werdende Sowjetwirtschaft.

Vierter Teil.

Methoden und Ergebnisse.

XIII. Die Turksib als soziales Experiment.

1. Die Bekämpfung der „Gegenrevolution“.

Im Abschnitt „Finanzierung und Außenhandel“ (S. 20/27) wurde nachgewiesen, daß die gesamte *pjatiletka*, also auch das Verkehrswesen und damit der bolschewistische Imperialismus auf der Leistungs- und Leidensfähigkeit der Sowjetvölker, nicht aber auf Überschüssen der Volkswirtschaft beruht. Die Moral und staatliche Disziplin der Massen und das Vorhandensein genügend ausgebildeter technischer und wirtschaftlicher Führer neben den politischen Führern spielen deshalb für das Gelingen der wirtschaftlichen Pläne und imperialistischen Ziele der Bolschewisten eine weit größere Rolle, als in irgendeinem anderen volkswirtschaftlichen Gebiete. Die Sowjetregierung gibt der Erkenntnis dieser Tatsache beredten Ausdruck, indem sie den von ihr unterjochten Völkern die Auffassung einzuimpfen versucht, daß sie von einer raubgierigen Koalition von feindlichen Staaten umgeben seien und infolgedessen ihre letzte Kraft, ihren letzten Besitz einsetzen müßten, um der drohenden Gefahr der „Versklavung“ durch das internationale Kapital zu entgehen. Infolgedessen wird auch verlangt, den sich vielfach widersprechenden Anordnungen der Parteizentrale blindlings zu fügen, und jeder Sowjetbürger wird zum Gegenrevolutionär gestempelt, der andere Meinungen als die des letzten Parteitages zum Ausdruck bringt. Deshalb sind wir genötigt, noch einen Blick auf zwei Gebiete des Sowjetlebens zu werfen, ohne deren Kenntnis die tatsächliche Kraft des roten Imperialismus und die Zukunft des Sowjetstaates überhaupt verborgen bliebe. Es handelt sich einmal um die Methoden der Bekämpfung dessen, was unter dem bolschewistischen Regime Sabotage, Schädlingarbeit, Gegenrevolution und ähnlich genannt wird und zum andern, um die Versuche der Bolschewisten, aus der Masse der Bevölkerung die erforderliche Zahl von Fachleuten aller Grade heranzubilden.

Die Sowjetunion ist ebensowenig wie der Bolschewismus vom Himmel gefallen. Beide sind Erzeugnisse der russischen Vergangenheit. In beiden verkörpern sich die Jahrhunderte währenden Kämpfe um den mensch-

lichen Fortschritt. Und je mehr der Sowjetstaat bestrebt ist, den eurasischen Wirtschaftsraum nach bolschewistisch-kommunistischen bzw. staatskapitalistischen Gesichtspunkten durchzuorganisieren, um so stärker massieren sich alle jene Kräfte, die in der Vergangenheit wurzeln und bis 1917 mehr oder minder sichtbar herrschten und die Hebung ihres Wohlstandes auf anderen Wegen zu erreichen suchen. Jetzt wirken diese Kräfte, die vordem die Träger allen Fortschritts und aller Ausdehnung gewesen waren, sich zumeist als ein passiver Widerstand gegen die neue Ordnung aus, als Hemmschuhe für die einseitig wirtschaftliche Entwicklung. Sie tauchen als Gewohnheitsrecht bei den verschiedenen Nationalitäten und sozialen Klassen und Religionsgemeinschaften auf. Sie sind überall als kulturlose Sorglosigkeit vorhanden, als Bummelei, Mangel an Ordnungssinn, Faulheit und Gedankenlosigkeit, gepaart mit Gutmütigkeit, von den Russen selbst *chalatnostj* genannt: in den Behörden, in den Akademien, in den Kollektivorganen der Wirtschaft von Stadt und Land und selbst innerhalb der Partei. Und gerade die *chalatnostj* breitet sich um so mehr aus, je mehr der Väter Glaube und der individuelle Erwerbssinn als gesellschaftsfeindliche Vorurteile gebrandmarkt und als Staatsverbrechen verfolgt werden. Die Völker Eurasiens haben ihren in Jahrhunderten entwickelten Grundcharakter seit 1914 oder 1917 nicht verändert. Dagegen haben sie an zivilisatorischen und kulturellen Elementen eingeübt. Die Achtung vor dem Eigentum der Allgemeinheit, die bei einem kommunistischen Gemeinwesen so stark ausgebildet sein müßte wie sonst nirgends, ist bei den Eurasiern äußerst gering schon immer gewesen und kann zur Zeit nur mit drakonischen Mitteln erzwungen werden. Man ist im allgemeinen wenig aktiv in dem, was wir ehrliche Arbeit nennen, hat aber eine stark ausgeprägte Gier nach Besitz. Daher bei starker allgemeiner Passivität gegenüber den Absichten der Bolschewisten seit jeher eine starke Neigung zu Handel unter der Devise: *Leben und leben lassen!* Das gilt erst recht für die Schichten mittlerer und unterer Bildung. Hier liegt im Zusammenhang mit schlechter Besoldung eine natürliche Quelle der Korruption, die unter dem zarischen Regime staatlich geduldet wurde, weil durch kein Steuersystem je solche Summen für die Verwaltung hätten aufgebracht werden können, wie sie z. B. die Kaufleute den zuständigen Beamten der Verwaltung und Polizei mit einer weitgehenden Freiwilligkeit zahlten. Erst Graf Witte hatte vorsichtig angefangen, eine Kategorie der Beamten nach der anderen aus den direkten Beziehungen zu den Erwerbsständen durch hohe Gehälter und gute Fachausbildung herauszuziehen. Es gelang ihm bei den Steuerbeamten und einigen Klassen des technischen Oberpersonals der Eisenbahnen, wenn auch bei letzteren nicht ganz. Die Bolschewisten versuchen dasselbe Ziel schneller zu erreichen durch möglichsten Ausgleich der Unterschiede

im Einkommen bei gleichzeitiger Stellung jeder Korruptionserscheinung unter die Bedrohung der Strafen für Staatsverrat. Da sie aber nicht imstande sind, durch allgemeine und spezielle Bildung den Massen das Quantum an Zivilisation und Kultur zuzuführen, deren eine Gesellschaft bedarf, um die ihr gestellten wirtschaftlichen und politischen Aufgaben in dem von den Bolschewisten geforderten Umfange zu erfüllen, so erleiden sie mit ihrem gewaltsamen Vorgehen Schiffbruch. Das Ergebnis ihrer Politik ist vernichtend. Niemals früher erscheint der russische Beamtenapparat so korrumpiert, wie zur Zeit. Die Korruption hat freilich ein doppeltes Gesicht. Zunächst wirken sich in ihren Formen die erwähnten Züge des Volkscharakters aus: Starkes Spekulationsbedürfnis und Bereitschaft, große Risiken zu übernehmen, solange sie nicht mit eigener Arbeit verbunden. Erwerbsgier! Das Spekulative ist auch ein wichtiges Merkmal gerade des bolschewistischen Geistes, wobei die Möglichkeit für Kommunisten die Verantwortung nicht selbst tragen zu müssen, sondern sie fremden Schultern aufbürden zu können, nicht geeignet ist, das demoralisierende Element aus dem Beamtenkörper zu vertreiben.

Es liegt in den Methoden des Bolschewismus, diese schwer zu kontrollierenden Kräfte im Volk unter größten Übertreibungen und ohne jede Differenzierung an die Öffentlichkeit zu zerren und sie als politische Bösartigkeit zu brandmarken, sofern es sich bei den betroffenen Personen um Elemente nichtproletarischer Herkunft handelt. Eine unaufhörliche Gesinnungsschnüffelei unter den Parteigenossen, die in den alljährlichen „Säuberungen“ aller Partei- und Staatsorgane ihren Ausdruck findet, legt davon ebenso beredtes Zeugnis ab, wie die große Zahl von Prozessen, die mit dem Ziel der Ausrottung ganzer Gesellschaftsgruppen geführt werden. Die sich häufenden Veröffentlichungen früherer Sowjetbeamten und Parteimitglieder, wie Larson, Bessedowski, Salomon, Steinberg und anderer lassen uns in einen Abgrund blicken. Für unsere besondere Untersuchung steht uns als erschütterndes Dokument die Anklage zur Verfügung, die gegen eine Reihe höchster Mitarbeiter des Verkehrskommissariats im Sommer 1929 erhoben wurde (s. auch S. 63) und die mit der schon erwähnten Erschießung leitender Persönlichkeiten aus dem Verkehrswesen wie des früheren Eisenbahnpräsidenten von Meck¹, des Generals Welitschko und Professors Paltschinskij endeten.² Ihnen wurde vorgeworfen, als Inhaber verantwortungsvoller Ämter im Verkehrs-

¹ von Meck ist der Sohn eines berühmten Eisenbahnbauers gewesen, dessen u. a. Graf Witte in seinen Erinnerungen rühmend Erwähnung tat (Bd 3 der russ. Ausg., S. 102, 107, 108).

² Gelegentlich einer Bundestagung der Ingenieure und Techniker der Eisenbahnen berichtete darüber der Redakteur der Transportnaja Gazeta, Swertschko, nach einem Bericht der Iswjestija Nr 124, vom 2. Juni 1929.

kommissariat die Führer jener sog. Schädlings- oder Sabotage-Organisation gewesen zu sein, die etwa Anfang des Jahres 1928 durch die GPU¹ aufgedeckt worden war. Mehr als 80% der sogenannten Schädlinge seien, so hieß es in der Anklage, früher bei den privaten Eisenbahngesellschaften in Brot gewesen. Grund genug, sie verdächtig erscheinen zu lassen! v. Meck als der älteste im Kommissariat sei gleichzeitig der führende Mann der Organisation gewesen. — Der Hauptvorwurf aber, der gegen diese angebliche Organisation erhoben wurde, besteht darin, daß sie bestrebt gewesen sein soll, in erster Linie das Eigentum der früheren Privatbahnen zusammenzuhalten und zu vergrößern zum Schaden anderer Eisenbahnen. So sollen sie in die früheren Eisenbahn-Aktien-Gesellschaften bei der Versorgung mit rollendem Material bevorzugt und deren Strecken besonders gepflegt haben. Gleichzeitig sollen sie sich der Zerstörung des Grundkapitals, der Sabotage von Rationalisierungs- und anderer Maßnahmen solcher Eisenbahnen befleißigt haben, die früher reine Staatsbahnen gewesen waren. Durch unnötige Kapitalinvestierungen sollen sie Mittel an unwichtigen Stellen festgelegt und dadurch die Befriedigung brennendster Notwendigkeiten verhindert haben. In die Baupläne hätten sie absichtlich Unklarheiten hineingetragen, um die Kosten erhöhen und die Qualität der Arbeit verschlechtern zu können. Verstärkungsarbeiten auf einer Reihe von Linien sollen sie verhindert haben, um die Verwendung von schweren Lokomotiven auf ihnen unmöglich zu machen; gleichzeitig aber sollen sie überschwere Lokomotiven, für die der Unterbau der Bahnen nicht ausreichte und für deren Lieferung Milliarden Rubel hätten ausgegeben werden müssen, zur Einführung empfohlen haben. Andere ihrer Maßnahmen sollen darauf gerichtet gewesen sein, den Lokomotivpark zu zerstören. Auf ihre Anordnung seien Ersatzteile von Lokomotiven und mehr als 1000 noch taugliche Lokomotiven zum Verschrotten bestimmt worden. Die Durchführung dieser Anordnung sei in letzter Minute verhindert worden. Untaugliche Konstruktionen von Personenwagen seien von ihnen in Bestellung gegeben. Größere Kapitalinvestierungen sollen sie hervorgerufen haben durch Bau von unnötig schweren Brücken, durch Ausrüstung überalterter Waggons mit Selbstkuppelung u. a. m.

Das Ziel aller dieser Schädlingsarbeit sei gewesen, die Rationalisierungsarbeiten des Transports zum Zusammenbruch zu führen. Durch kunstvolle Aneinanderreihung von Tatsachen und Ziffern hätten sie zu beweisen versucht, daß eine weitere Verbesserung der Leistungen des rollenden Materials unmöglich, daß alle inneren Quellen des Transports ausgeschöpft seien, obwohl das Gegenteil der Fall gewesen sei. Dabei hat gerade v. Meck gelegentlich der Beratungen über die Verkehrs-

¹ GPU = staatspolitische Verwaltung, eine politische Polizei etwa wie das Gendarmieriekorps des zarischen Rußland.

probleme beim Dnjeprstroj z. B. auf die Ausbaufähigkeit der Ekaterinenbahn hingewiesen (s. S. 163)! Verantwortlich seien die Schädlinge auch für die „systematische“ Unterbrechung der Getreidezufuhren. Unnötige, verlustbringende Passagierzüge seien durch sie eingelegt. Es habe, mit einem Wort gesagt, keinen Arbeitszweig an der Eisenbahn gegeben, in dem nicht der Arm der Schädlinge wirksam gewesen wäre. Beamte, die gegen ihre Anordnungen Einspruch erhoben, wurden mit Entlassung bedroht . . .

Die Anklage gegen v. Meck und Genossen war indessen schematisch. Sie hatte den gleichen Zweck, wie vorher — 1928 — der Schachty-Prozeß und jüngst — 1930 — der Prozeß gegen die Leiter der Lena-Goldfeld-Konzession, gegen eine große Zahl von Mitgliedern der Obersten Plankommission und Beamte der Lebensmittelzentrale. Seit drei Jahren je ein Monstreprozeß, um der Partei nachzuweisen, daß das internationale Kapital die Sowjetmacht einkreise und zu unterhöhlen suche, während die Sowjetbeamten aus der Kaiserzeit sämtlichst diesem Streben entgegenkämen. Dadurch soll der soziale Kampfeifer gehoben, die Bevölkerung zur Hergabe neuer Opfer angereizt und die Unfähigkeit zahlreicher Kommunisten in höchsten Stellungen verschleiert werden.

Die weiteren Gründe für das Vorgehen liegen in Folgendem: Die Bolschewisten fürchten die geistige Überlegenheit der einheimischen Gebildeten, deren alte Beziehungen zum besten Teil der Arbeiterschaft und die daraus sich ergebende Autorität, die sie sogar in Parteikreisen gegenüber den roten Direktoren genießen. Um dieser Autorität und ihres höheren geistigen Besitzes willen müssen sie beiseite geschafft werden, wie man früher die Menschewisten und Sozialrevolutionäre mit ihren tieferen Auffassungen von Sozialismus beseitigt hat. Der Geist des alten Rußland soll mit Stumpf und Stiel ausgerottet werden, um die Massen restlos der ausschließlichen Einflußnahme durch die Partei auszuliefern.

Im Lichte dieses Vorgehens könnte die Organisation des Baues der Turksib als ein erster Beweis für die wirkliche Leistungsfähigkeit des bolschewistischen Systems erscheinen.

2. Organisation des Baues der Turksib.

Die Turksib ist jedenfalls das erste Versuchsobjekt des bolschewistischen Sozialismus, von dem die Sowjetregierung behauptet, daß es mit Erfolg bearbeitet worden sei.

Im Bereich der Turksib ist der Sowjetregierung zum erstenmal seit ihrem Bestehen Gelegenheit gegeben worden, dem Kommunismus eine Gasse zu brechen, ohne gegen erstarkte lokale Einflüsse der bürgerlich-kapitalistischen Entwicklung kämpfen zu müssen. In den früheren Gouvernements Semiretschi und Semipalatinsk, insbesondere an der

Trace der Turksib, stand bis 1928 dem Kommunismus der Bolschewisten lediglich derjenige der Nomadenwirtschaft von Halbwilden gegenüber. Die zarische Kolonisation ist ebenso wie der bis vor kurzem bestehende Privathandel in jenen Gebieten nur Vorposten und Vedetten der europäischen Wirtschaftsmethoden vergleichbar, die an der Wirtschaftsverfassung des Gebiets nichts zu ändern vermochten. Das Semiretschi bildete infolgedessen in seiner Unberührtheit ein Versuchsfeld für die Bolschewisten von ungeahnter Primitivität in jeder Beziehung. Dem Bahnbau den Charakter eines Trägers privatwirtschaftlicher Anschauungen zu nehmen, war eine der revolutionären Aufgaben, die den Organisatoren der Bauarbeit gestellt waren. Doch lassen wir die Tatsachen selber sprechen.

Nachdem der Entschluß zum beschleunigten Bahnbau, dessen Begründung wir kennen (s. S. 171), in einen formalen Gesetzesakt umgesetzt worden war, wurde der Bauetat ausgeworfen.

Im einzelnen ist die Finanzierung des Bahnbaues nicht klar zu durchschauen. Ursprünglich waren die Kosten auf 197 000 000 Goldrubel veranschlagt. Anfang 1927 wurden die Gesamtkosten des Bahnbaues mit 162 150 000 Rubel eingesetzt¹. Die Gesamtkosten wurden durch die Protokolle vom 18. und 25. Mai 1928 endgültig mit 203 700 000 Rubel zuzüglich 4 Millionen Betriebskapital festgelegt. Die Verausgabung der Summen sollte erfolgen:

1926/27	8 Millionen,	1929/30	60 Millionen,
1927/28	34 „	1930/31	47,5 „
1928/29	58 „	Sa.	207 500 000 Rubel.

Aus den vorliegenden Nachrichten ergibt sich, daß der finanzielle Plan nicht eingehalten werden konnte und für die Fertigstellung der Bahn sind 47,5 Millionen Rubel nicht zur Verfügung geblieben. Zweifellos ist dennoch, daß seitens der Regierung mit allen nur erdenklichen Mitteln auf die Verbilligung des Baues hingewirkt worden ist.

Entsprechend der sozialpolitischen Aufgabe des Bahnbaues wurde die Bauleitung keinem Fachmann, sondern einem erprobten Kommunisten übertragen: Wladimir Sergejewitsch Schatow, geboren 1887². Schatow ist kein Ingenieur, wie in der Presse behauptet wurde, sondern von Hause aus Druckereiarbeiter, der bereits mit 17 Jahren sich der revolutionären Bewegung angeschlossen hatte und im Jahre

¹ S. Ausführungen von Chaladow im Sownarodom der RSFSR, zitiert im Arch. f. Eisenbahnwesen von 1928, a. a. O., S. 107.

² „Schatow“ ist ein bezeichnender Deckname an Stelle des jüdischen Vaternamens. Man lese in Dostojewskis „Dämonen“, wo ein gewisser Schatow als Repräsentant einer gewissen Schicht von Intellektuellen dargestellt ist. Manche Züge im Charakter und in den Lebensauffassungen unseres Kommunisten sprechen dafür, daß er sich seinen Namen von Dostojewski geholt hat.

1904 das kaiserliche Rußland hat verlassen müssen. Schatow hat sich dann, wie viele russische Juden, die jetzt eine gewisse Rolle in der Sowjetunion spielen, nach den Vereinigten Staaten von Amerika gewandt und in New York als Setzer bei einer jiddischen Zeitung seinen Unterhalt verdient. Lenin stellte er sich im Fernen Osten zur Verfügung. Dort wurde er zunächst Verkehrskommissar, alsdann Kriegskommissar und Vorsitzender des Revolutionären Kriegskomitees. Er hat in jenem Gebiet den Kampf sowohl gegen Kolttschak als auch vor allen Dingen nach dessen Überwindung gegen den Einfluß der Kapitalmächte im Fernen Osten organisiert. Die intime Geschichte des Fernen Ostens in der Zeit der Fernöstlichen Republik beweist u. a., welch eine politisch gewandte und energische Persönlichkeit in Herrn Schatow vor uns steht (s. Abb. 75). Seine persönlichen Eigenschaften sowie seine persönlichen Beziehungen zu Ryskulow, der seinerzeit in der Mongolei wirkte, sind es in erster Linie gewesen, die die Sowjetregierung veranlaßt haben, ihn als Vertrauensmann der Partei und der Regierung bei dem ersten großen Eisenbahnbau der Sowjetunion einzusetzen.

Die technischen Aufgaben, die der Bau stellte, waren nicht so schwierig, wie es die bolschewistische Propaganda hinzustellen wünscht. Der Bahnbau hat an zwei Stellen beginnen können: bei Lugowaja (Rykowo) und Semipalatinsk. Entsprechend wurde die Bauleitung zwei selbständigen Sektionschefs übergeben, die ihrerseits unter der gemeinsamen Oberleitung Schatows standen. Die Leitung des nördlichen Abschnittes hatte ihre Kommandostelle in Semipalatinsk, die südliche zunächst nach endgültiger Festlegung der Linienführung über den Tschokpar-Paß in Frunse, alsdann in Lugowaja und schließlich in Alma-ata, dem früheren Wjerny. In Alma-ata befand sich auch die zentrale Leitung, mit einem Hauptbureau in Moskau.

Das Baupersonal wurde zunächst vom Baudepartement des Verkehrskommissariats nach Übereinkunft mit dem Arbeitskommissariat gestellt. Infolgedessen fand Schatow jene alten Eisenbahnbauingenieure vor, die sich dem Verkehrskommissariat in großer Zahl zur Verfügung gestellt hatten. Hierin lag sowohl bezüglich der Methoden des Baues als auch des pfleglichen Umganges mit den staatlichen Geldmitteln mancherlei Schwieriges für die Sowjetregierung. Nicht zu denken der vorwiegend feindlichen Einstellung dieses Ingenieurkorps gegen die Sowjets. Die Schwierigkeiten mit dem Oberpersonal traten sofort auf, als der Bauleiter des Nordabschnittes, Ingenieur Iljin in Semipalatinsk erschien. Der Hauptvorwurf, der gegen ihn erhoben wurde, stützt sich auf sein großartiges Auftreten: wie ein „Triumphator“ sei er in Semipalatinsk eingezogen, habe dort einen Hofstaat eingerichtet und Ansprüche gestellt, die bei der Sowjetregierung von vornherein das Mißtrauen weckten, daß der Mann als „alter unverbesserlicher Vertreter der Bautradition im kaiser-

lichen Rußland“ arbeiten werde. Den Ausschlag aber gegen Iljin gab die Tatsache, daß er ähnlich wie v. Meck in Moskau eine hohe persönliche Autorität ausübte. Natürlich wäre es unter diesen Personalverhältnissen nicht möglich gewesen, auch alle die beabsichtigten sozialen Experimente einzuleiten, die Schatow oblagen. Hier hat Schatow zuerst seine Energie und seine Voraussicht gezeigt und durch Beseitigung Iljins und seiner Organisation manche Reibungen von vornherein abgewendet. Iljin wurde verhaftet, und die von ihm getroffene Personalauswahl von Grund aus geändert.

Kühn gemacht durch den ersten Erfolg und der Untersützung der Moskauer Zentralorgane sicher, ging Schatow weiter, indem er der Arbeiterbeschaffung seine besondere Aufmerksamkeit zuwandte. Für den russischen Eisenbahnbau haben sich seit jeher in ganz Rußland sogenannte Bau-Artelle gebildet, die überall, wo Eisenbahnen gebaut wurden, herangeholt wurden. Die Bauten waren an Großunternehmer vergeben, als deren bedeutendste Graf Witte in seinen Erinnerungen nennt: Derwis, Poljakow, Kronenberg, Bloch, Gubonin, Kokorow, von Meck¹. Das waren spekulative Persönlichkeiten, die gewohnt waren, schnell und viel zu verdienen und zu leben, aber auch leben zu lassen. Ihre großen Gewinne konnte der Staat nur allmählich beschneiden, indem es ihm nach und nach gelang, entsprechende technische Kräfte heranzubilden (Witte). Von diesen Großunternehmern wurden die Erdbewegungen an private Unternehmer weiter vergeben, die ihrerseits durch Vermittlung von Zwischenunternehmern einen Stamm von tausenden und zehntausenden Bauern mit Pferd und Wagen und eigenem Werkzeug an der Hand hatten, eben jene Artelle. In den Händen von weiteren Zwischenunternehmern lag die praktische Ausführung der Bauarbeiten. Mit diesen und nicht mit den einzelnen Arbeitern hatte der Auftraggeber Staat technisch zu tun, wenn er auch in wachsendem Umfange soziale Vorschriften zur Geltung zu bringen suchte. Der Staat brauchte sich also auch um die Verpflegung und Unterkunft der Arbeitenden nicht zu kümmern. Die staatlichen Eisenbahningenieure waren wesentlich Kontrollbeamte, ohne sich bei deren praktischer Ausführung einsetzen zu brauchen. Als Rechnungsprüfer waren sie die Herren des Baugebietes. Sie traten praktisch in die Erscheinung bei der Verteilung der Bauabschnitte und beim Abnahmegeßchaft. Diese Art von Zusammenarbeit von Staatsorganen und Unternehmern hatte u. a. zur Folge, daß der Eisenbahningenieur aller Grade es in der Hand hatte, wieviel die einzelnen Unternehmerkategorien über die buchstäblichen Festsetzungen der Verträge hinaus verdienen konnten. Damit aber war auch dem Bauingenieur des Staates eine Handhabe gegeben, sich selbst

¹ Vater des von den Bolschewisten erschossenen (s. S. 193/5).

an den Unternehmerverträgen zu bereichern, während die sozial unorganisierten Arbeiter durch die verschiedenen Unternehmerkategorien mehr oder weniger scharf ausgebeutet werden konnten. Die Unternehmer ihrerseits hatten in den Artellen ihre Vertrauensleute, die sog. „sotskije“ und „desjatniki“, die für die Arbeiterschaft und deren Disziplinierung zu sorgen hatten. Sie, nicht aber die Bauleitung, bestimmten nach Verständigung mit dem Ober-Unternehmer die Leistung des Einzelarbeiters und das Tempo der Arbeit. Alle Arbeit war Akkordarbeit. Aus diesem Aufbau der Organisation ergibt sich ohne weiteres die Erklärung für die häufigen und außerordentlich großen Etatüberschreitungen beim staatlichen Eisenbahnbau und zum Teil die große Ausdehnung der Bauzeiten. Bei der Eigenart der Beziehungen zwischen *podrjatschik* und den *Artells* war die Unterbringung der Arbeiter an der Baustrecke denkbar einfach und so schien es auch unmöglich, daß im Winter gearbeitet werden könne. Man richtete sich längs der Baustrassen in Erdhütten ein, die nur im Sommer genügenden Schutz boten, nicht aber im Winter. Im Winter kehrten die Erdarbeiter in ihre Dörfer zurück, über die Baustelle legte sich eine dicke Schneedecke und im Frühjahr gab es dann wieder „unvorhergesehene“ Arbeiten, die Ingenieuren und Unternehmern die Taschen füllten. Der Verkauf von Lebensmitteln, Branntwein und sonstigen Dingen, auch der Werkzeuge, erschloß den Unternehmern und den *desjatniki* weitere Einnahmequellen auf Kosten der Arbeiter.

Die Sowjetregierung sah diesen Methoden nur scheinbar und auch nur anfänglich tatenlos zu. Im System der klassenlosen Gesellschaft hat naturgemäß das Zwischen-, und Unter-Meisterprinzip keinen Platz. Alle diese Unternehmergrade müssen Staatsbeamte sein. Die Bauleitung der Turksib mußte jedoch, da sie es, wie gesagt, vorwiegend mit alten Ingenieuren und in den Artellen mit Bauern, die noch nicht „politisch erwacht“ waren, zu tun hatte, die Arbeiter sich überdies daran gewöhnt hatten und jeder Änderung mißtrauisch gegenüberstanden, zunächst zulassen, daß speziell auf dem Nordabschnitt, anfänglich aber auch auf dem Südabschnitt gerade dieses alte System voll zur Anwendung kam¹. Infolgedessen waren bei Beginn des Baues im November 1927 schon eine große Anzahl von Unternehmerverträgen getätigt mit der Berechnung, daß die Bahn vor 1931 nicht fertiggestellt werden könnte. Nachdem die Sowjetregierung ohne größeren Schaden anzurichten, die Operation mit dem Bauleiter des Nordabschnittes hatte durchführen können, setzte sie eine besondere Kommission ein, die während des Jahres 1928 die

¹ Der äußere Unterschied gegen früher bestand darin, daß die *podrjatschiki* mit ihren Vertrauensleuten, den *sotskije* und *desjatniki* in den Artellen als deren Mitglieder untertauchten und nur als deren Wortführer auftraten; — sog. „falsche“ Kollektive.

inneren Zusammenhänge der Bauorganisation studierte. Diese Kommission stellte fest, daß mit einem Überaufwand von Arbeitern nur verhältnismäßig Geringes geleistet würde, daß die Artelle ebenso wie die Unternehmer sich sträubten, technische Hilfsmittel, wie Exkavatoren, Loris usw. zu benutzen, und daß infolgedessen der Bau sehr teuer ausfallen werde. Bei dieser Gelegenheit konnte auch eine weitgehende Ausbeutung der Arbeiterschaft festgestellt werden und zugleich die Tatsache, daß sich in der Arbeiterschaft eine antisowjetistische Stimmung erhielt, die in Sergijopol sogar zu aufstandähnlichen Ausschreitungen geführt hat. Branntwein und Unterernährung, dabei schlechte Unterkunft gaben diesem düsteren Bilde den äußeren Rahmen. Der Staat mußte also einschreiten, wenn er den Bau auf seine Art durchführen wollte, und er riskierte es, obwohl zahlreiche Artelle den Bau verließen.

Zu allen inneren Schwierigkeiten gesellte sich die Beobachtung, daß die einheimische Bevölkerung, soweit sie nicht schon seßhaft geworden und aus dem Verband der Horden ausgeschieden war, dem Bahnbau feindselig gegenüberstand. Die Nomadenhorden erkannten ganz zutreffend, daß die Bahn ihnen Weideflächen raubte. Sie sahen in ihr keine geringere Gefahr als in der russischen Kolonisation zur Zarenzeit. Das anfängliche Erscheinen von 35—40 000 Arbeitern aus dem europäischen Rußland und Sibirien ließ sie für ihr Land fürchten. Diese Furcht beherrschte vor allem die führenden Familien der Kirgisen, aber sie bemächtigte sich auch seßhaft gewordener Kirgisen und kirgisischer Arbeiter, mit denen die russischen Proletarier vom Bahnbau in ihrem „Europäerdünkel“ nicht anders umsprangen als es früher die Kolonisten, die Kosaken¹, Großrussen, Tataren, Ukrainer getan hatten. Die nationalen Instinkte von Kirgisen und Kasaken strebten besonders auch in den örtlichen Parteiorganen zur Anerkennung².

Aus diesem Dilemma wiesen die klassenkämpferischen Richtlinien der Nationalitätenpolitik Lenins einen Weg. Er wurde um so energischer beschritten, als er die Sowjetregierung in Stand setzte, einen Teil der Baukosten über Naturallieferungen auf das Land bzw. auf die Bevölkerung des Landes abzubürden und dabei der Flüssigmachung von gewissen Millionen Rubel zu entgehen. Es galt, sich der Herden der Nomadenhorden zu bemächtigen und diese Maßnahme als klassenkämpferische Notwendigkeit zur Abwehr der „russischen Impe-

¹ Kosaken, das ist das bekannte südrussische Reitervolk, im Gegensatz zu Kasaken, einem mongolo-turko-tatarischen Gemisch.

² Ein Unterschied zwischen Kasaken und Kirgisen wird hier nicht gemacht, obwohl die Sowjetregierung aus politischen Gründen sehr darauf bedacht ist, die von ihr vorgenommene recht willkürliche Trennung aufrechtzuerhalten. Ethnographisch handelt es sich im Gebiet der Turksib um Kirgisen, politisch vorwiegend um Kasaken.

rialisten“ zu erklären. Am 28. August 1928 erfolgte die Verordnung der Zentralverwaltung von Kasakstan, die die Enteignung der Viehbestände von den feudalen Bais und den halbfeudalen kleinen Bais befahl. Also nicht nur die nomadisierende Oberschicht wurde angegriffen, sondern auch die Mittelschicht, und zwar deshalb, weil die „halbfeudalen Bais“ von den feudalen nicht zu trennen waren¹. Die Verordnung stützt sich auf einen Erlaß des Zentralkomitees der WKP (Prawda vom 22. Mai 1928, Nr. 117) an die Parteiorganisation von Kasakstan, worin die Inangriffnahme der Enteignung und Vertreibung der Bais aus den Aulen der Kirgisen und Kasaken befohlen wird. In den von Mohammedanern bewohnten Gebieten wird dadurch die Bezeichnung „Bai“ zu einem Synonym für „Kulak“. Damit wurde erreicht:

1. eine Erschütterung des Einflusses der alten Familien und der feudalen Organisation der Horden wurde die Axt an die Wurzel gelegt;
2. die Brotlosmachung der großen Masse der Bevölkerung, die sich bisher schlecht und recht als Viehhüter der Häuptlinge und Bais durchgebracht hatte;
3. der Zwang für die Masse, sich längs der Bahn selbsthaft zu machen.

Die im Zusammenhang mit der Enteignung plötzlich auftretenden lokalen Massen von Arbeitslosen wurden im Laufe des Sommers 1928 mit verschiedenen Mitteln dazu gebracht, in den Dienst des Eisenbahnbaues zu treten, während gleichzeitig der Zuzug von Schwarzarbeitern aus dem europäischen Rußland und aus Sibirien zurückgewiesen ward. Die Ernährung wurde zum Teil sichergestellt aus den Beständen des von den Horden enteigneten Viehes, ohne danach zu fragen, ob den Herden dadurch der Lebensnerv genommen wurde oder nicht. Außerdem wurde den einheimischen Indigenen Land in Aussicht gestellt, sofern sie sich in Kollektiven selbsthaft machen wollten. Es wurde in Aussicht genommen, etwa 200 000 Indigene an der Bahn anzusiedeln. Saatgut, Traktoren und sonstige technische Betriebsmittel der Landwirtschaft wurden versprochen und teilweise auch geliefert. Auf diese Weise wurden gegen 15 000 Kasaken und Kirgisen, ungelernete Schwarzarbeiter, in den Dienst der Eisenbahn zu niedrigen Löhnen gestellt. Sie wurden zwangsläufig Mitglieder der Gewerkschaften und der Genossenschaften, die den Lebensmittelvertrieb an der Strecke übertragen bekommen hatten. Die Schwarzarbeiter aus Sibirien und dem europäischen Rußland wurden zum Teil abgeschoben. Der Einführung technischer Hilfsmittel beim Eisenbahnbau stand nichts mehr im Wege und die erste Voraussetzung für die Selbsthaftmachung von künftigen Getreidebauern war geschaffen. Auch konnte durchgesetzt werden, daß während

¹ S. „Sowjetskaja stjep“ vom 19. Sept. 1928, Nr 215, Artikel Enteignung des Besitzes der großen halbfeudalen Bais.

des Winters die Arbeit nicht unterbrochen wurde, da die Kirgisen mit ihren warmen Jurten antraten und auch sonst besser für die Wintermonate ausgerüstet waren als die anspruchsvollen „Europäer“.

Aus diesen Zusammenhängen könnte zum Teil erklärt werden, wenn die Bahn in dem Abschnitt zwischen Semipalatinsk und Alma-ata tatsächlich hätte billig und schnell gebaut werden können. Nähere Angaben über den tatsächlichen Umfang der hier ermöglichten Einsparungen sind nicht veröffentlicht. Wir werden indessen nachweisen, daß ein solcher Schluß trügerisch wäre. Die tatsächliche Leistung entspricht durchaus nicht der mit ihr betriebenen Propaganda für das bolschewistische Arbeitssystem.

3. Leistung und Propaganda.

Wir können bei dem Bahnbau selbst zwei zeitliche Epochen abgrenzen: die Zeit bis zum Herbst 1928 mit all den Ausartungen, denen man früher im kaiserlichen Rußland bei den Bahnbauten gewohnt war zu begegnen, und die Zeit nach dem Herbst 1928. In der kurzen ersten Epoche konnten sich die Ingenieure, die sich auf ein Heer von Vertrauensmännern in den Artells stützten, noch als Herren der Lage betrachten, — in der zweiten Epoche herrschte die Parteiorganisation, die sich auf die ungebildeten, durch Aussicht auf Land geblendeten Massen der Kasaken (Kirgisen) und deren nationales Selbstbewußtsein stützte.

Während des ganzen Jahres 1928 versuchte der Parteiapparat unter Ausnutzung des nationalen Gegensatzes zwischen Kirgisen und Kasaken auf der einen Seite und den „Europäern“ auf der anderen Seite mit seinen Zellen, mit dem Gewerkschaftsaufbau, mit den Kulturzellen, den roten Winkeln, den Leninwinkeln, den Schreib- und Leseschulen und der Presse in die Massen der Erdarbeiter einzudringen. In der zweiten Etappe ist es möglich geworden, eine allgemeine Betriebsversammlung der Erdarbeiter herbeizuführen. In der zweiten Etappe gelang es, jüngere, dem Kommunismus verfallene Bauingenieure und Techniker, darunter auch Kirgisen und Kasaken heranzuziehen und die Vertreter der alten Tradition im Ingenieurkorps so in den Hintergrund zu drängen, daß sie aus Selbsterhaltungstrieb ihr Bestes hergaben an Wissen und Erfahrung, aber im übrigen in völliger Abhängigkeit waren von den Organen der Partei, deren Aufbau sich Schatow ganz besonders hat angelegen sein lassen.

Zieht man die Schnelligkeit in Betracht, mit der die Erdarbeiten gefördert werden konnten, und die Tatsache, daß alles Vorgehen durchaus experimentativen Charakter hatte, so muß die Organisation des Baues an sich als eine gewisse Leistung anerkannt werden. In anderen Ländern wird ähnliches nur in Kriegszeiten gewagt, wo der Staat berechtigt ist, über die verfassungsmäßigen Rechte seiner Bürger in weitem

Maße hinwegzugehen, und wo die militärische Disziplin jedes parteipolitische Denken erdrosselt. Kriegerische Verhältnisse müssen wir auch als Maßstab für die Bewertung der Leistung einsetzen. Durch solche Feststellung wird die persönliche Leistung eines Schatow und des Generalstabes der Partei nicht herabgesetzt, sondern nur an die Seite der größten Leistungen, u. a. des deutschen Eisenbahnwesens im Weltkriege gestellt. Damit wird indessen auch der Maßstab für die technische Leistung überhaupt bestimmt: Kriegsleistung, keine Friedensleistung. Ein Vergleich mit irgendeiner Friedensleistung moderner kapitalistischer Unternehmertechnik ist unzulässig, auch wenn die Bolschewisten Anspruch darauf erheben.

Völlig irreführend ist die Behauptung, daß die Leistung der Bolschewisten höher zu bewerten sei als etwa die Leistungen des zarischen Bahnbaues in Zentralasien. In drei gewaltigen Unternehmungen steht die zarische Regierung weit über der Leistung der Bolschewisten: im Bau der Transkaspischen Bahn durch General Anenkow vor fast einem halben Jahrhundert, im Bau der Transsibirischen und der Taschkenter Eisenbahn. Über die zuerst genannte sind ein paar Bemerkungen am Platze, weil sich gerade an ihr erweisen läßt, wie geringfügig in Wirklichkeit die zu überwindenden Schwierigkeiten beim Bau der Turksib waren und sind, woraus dann weiter gefolgert werden darf, daß die dennoch eingetretenen Reibungen in erster Linie der bolschewistischen Methode zur Last zu legen sind. Die Transkaspische Eisenbahn wurde von 1881—88 gebaut. Sie ist beinahe 2000 km lang, mithin etwa 500 km länger als die Turksib, führt zum allergrößten Teil durch wasserlose Wüste oder durch die Sümpfe der Amu-darja-Ufer. In den achtziger Jahren standen der kaiserlichen Regierung nicht die technischen Hilfsmittel zur Verfügung, über die die Sowjetregierung 1928 disponieren konnte. Mit dem Handspaten ist diese gewaltige Linie durch den Wüstensand geführt worden, mit Beil und Säge und Handdrammklötzen hat man die mehrere Kilometer lange Brücke bei Tshardshuj über den Amu-darja gebaut, — immer in Bereitschaft, einen Überfall der Turkmenen abwehren zu müssen. Die technische Leistung des Generals Anenkow und seines Stabes, an Energie und Organisationstalent ist angesichts der klimatischen und sonstigen örtlichen Schwierigkeiten, bei stetem Kampf gegen die Turkmenen, nicht ein Jota geringer, steht sogar höher als die der Bolschewisten im Semiretschi mit seinen zahlreichen Wasseradern, seinen von Russen besiedelten Gebieten, seiner friedlichen Bevölkerung. Außerdem konnte die Bahn, wie gesagt, nur vom Kaspisee aus gebaut werden. Die gesamte Materialheranschaffung von Rußland konnte nur von einer Seite und noch dazu über den stürmischen Kaspisee erfolgen, auf dem die Schifffahrt fünf Monate im Jahre ruhte. Über diesen Weg allein mußte auch die gesamte Verpflegung aus dem europäischen Ruß-

land herangeschafft werden, da es eine Bahnverbindung nach Sibirien noch nicht gab und das sogenannte Steppengebiet im nordöstlichen Kasakstan noch nicht erschlossen und besiedelt war.

Wie war in dieser Beziehung die Sowjetregierung gestellt? Zunächst konnte die Turksib als Teilstrecke in das bis 1916 ausgebaute Eisenbahnnetz des zarischen Rußland hineingebaut werden. Die Vorarbeiten für den Bau selbst waren abgeschlossen. Die Sowjetregierung konnte von zwei Seiten beginnen und sich in der Verpflegung auf drei reiche Gebiete, das Altaigebiet, das vom Tschu und von Wjerny stützen. Eine große Rolle hat beim Bau das Automobil gespielt, über das die Erbauer der obengenannten Bahnen nicht verfügten. Mit Hilfe des Autos konnte die Gesamtbaustrecke in fünfzehn Bauabschnitte aufgeteilt und alle hundert Kilometer ein Baudorf angelegt werden. In jedes Baudorf zog entsprechend der Zahl der Arbeiter usw. die Allrussische Genossenschaft mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen. Überall war Wasser in erreichbarer Nähe und wurde mit Pumpen und Reinigungsapparaten trinkbar gemacht. Natürlich konnten alle diese Baudörfer durch Telephon und Telegraph miteinander und mit der Zentraleitung in Alma-ata verbunden werden, und wenn es tatsächlich 1929 häufig am Nötigsten mangelte, wenn Brunnen nicht in genügender Zahl erbohrt und Sanitätspunkte nicht angelegt wurden, so trägt die Verantwortung dafür die bolschewistische Leitung, die doch ganz anders aus dem Vollen zu schöpfen vermochte, als Anenkow. Die Umwandlung des Landes am Tschu, am Issyk-kul, bei Alma-ata in ein Land, da buchstäblich Milch und Honig fließt, ist die Leistung der kaiserlichen Regierung, des alten großrussischen Staates mit seinen europäischen Verbindungen. Infolge dieser Vorleistungen spielen die 1442 km als Tat der Sowjetregierung nur eine untergeordnete Rolle. Die Leistung der Sowjetregierung ist möglich geworden durch die Benutzung der früheren Vorleistungen des Eisenbahnbaues, der Kolonisation, der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung des Gebietes. Sie erscheint noch geringer, wenn man die Anwendung der rücksichtslosen Klassenkampfmanier mit in Rechnung stellt, ohne die weder die Autorität des Staates noch die Wirtschaft ausgereicht hätten, den Bau auszuführen.

Das Verdienst der Bolschewisten an diesem Bau ist die furchtlose Anwendung der neuesten Hilfsmittel der Technik und Wissenschaft, die sie aus dem Auslande bekommen, und die nicht minder furchtlose Anwendung einer Dialektik, mit der sie sich über alles Recht und Gesetz hinwegsetzen konnten im Namen des Kulturfortschritts bei den Kirgisen und Kasaken.

Ob die durch die Anwendung des Klassenkampfprinzips bedingte Vernichtung der Nomadenwirtschaft in dem beliebten revolutionären Tempo sich auch wirtschaftlich als richtig erweist, und ob sie dem

politischen Machtstreben der Bolschewisten zugute kommt, ob also die angestrebten wirtschaftlichen und politischen Ziele in Zentralasien durch diese Opfer erreicht werden, hängt nun nicht mehr von den Bolschewisten allein ab. Sie sind die Väter vieler Anregungen geworden, die sich erst auswirken müssen. Wie die Anregungen jede einzeln für sich und alle zusammen auf die lokale Entwicklung, auf die Gestaltung der Staats- und Gebietsfinanzen, auf die Lage der Bevölkerung wirken werden, das sind Fragen, die uns zur Untersuchung des Baumwollproblems in Russisch-Zentralasien und der Folgen der Viehvernichtung, der Selbsthaftmachung der Kirgisen und Kasaken, der Entwicklung Sibiriens, des Ural und der Folgen der Agrarreform führen, hier also nicht beantwortet werden können.

Für uns steht hier die Frage im Vordergrund, ob die sog. „sozialistischen“ Methoden bei der Organisation der Arbeit sich gegenüber den früher angewendeten bewährt haben oder nicht. Wir können darauf nur antworten, daß das System ein völliges Fiasko erlitten hat. *Ekonomitscheskaja shisnj* stellt nach amtlichen Berichten ausdrücklich fest, daß die Arbeit bis zur Vereinigung der beiden Bauabschnitte am 1. Mai 1930 nur „zum Vorzeigen“ (*na pokas*) geleistet worden sei. (Nr. 175 vom 25. September 1930.) Ein hartes, aber zutreffendes Urteil!

Mit dem Tage der vorläufigen Betriebseröffnung verändert sich das Bild an der Bautrace von Grund auf. Es ist, wie wenn der Energiestrom aus Moskau abgestellt worden wäre. In der Tat steht die Turksib von dem Augenblick an nicht mehr im Zentrum des Interesses, seit es sich herausgestellt hat, daß auf Getreidefracht aus Sibirien (s. S. 180) bis auf weiteres nicht gerechnet werden könne, die Spekulation auf die turkestanische Baumwolle also vertagt werden müsse. Die besondere Bauleitung wird aufgehoben und die Fertigstellung der Bahn der Eisenbahnbauabteilung von Kasakstan übertragen, die Fertigstellung selbst vom August 1930 auf den Januar 1931 verschoben. In den Vordergrund gerückt ist jetzt neben *Dnjeprstroj* (s. S. 157) das Kusnetzker Becken und der Hüttenneubau in Südural bei *Magnitnaja*. Dorthin verschwinden zunächst zahlreiche Ingenieure und Techniker und später allerhand gelernte Arbeiter, wie Bauschlosser und Tischler, Maurer, Pflasterer u. a. m. Auch die geübten Streckenarbeiter werden in den mittleren Ural überführt, wo einige Hundert Kilometer zweite Geleise gestreckt werden. In der großen Presse, deren Schoßkind die Turksib bis zum 1. Mai 1930 war, liest man wochenlang kein Wort; nur *Ekonomitscheskaja shisnj*, die „Chefin“ der Bahn, bringt erst zögernd, dann täglich einen Notschrei nach dem andern über die Zustände am Bau. Zunächst ergibt sich, daß die „revolutionäre Gesetzlichkeit“ nicht imstande ist, den Begriff Vertragstreue zu pflegen, da sie sich ausschließlich auf die Gewalt stützt. In dem Augenblick, wo die Bauleitung der Turksib kein Organ

der Sowjetunion, sondern ein solches von Kasakstan wird, hält sich Sibirien an die ihm aufgezwungenen Lieferverträge für Baumaterial nicht mehr gebunden. Der Staatsanwalt von Sibkrai sperrt, wie wir oben (S. 182) zeigten, jeden Forstbeamten ein, der es wagen sollte, sibirisches Holz an die Turksib zu schicken und jeden Bahnvorsteher, der es wagte, solchen Auftrag auszuführen. Der Schuldige aber ist ein Unionsorgan, Sojus-les, das vor allem bemüht bleiben muß, der Holzausfuhr zu dienen¹. Infolge Holzmangels bleiben die Hilfsgeleise ohne Schwellen, die Wohnungen für das Personal werden nicht gebaut. Auf dem Papier sinkt die den Festangestellten vertraglich zugesicherte Wohnfläche von 9 auf 5 m² und in Wirklichkeit weit darunter, und über 1300 Güterwagen werden im Sommer 1930 aus dem Verkehr gezogen, um den Angestellten der Turksib als Wohnung zu dienen². Wie mit dem Holz, so steht es mit Schienen, Bolzen, Dachblech u. a. m. Der Mangel an Nägeln ist so groß, daß die Komsomolzen kommandiert werden müssen, solche aus Zäunen zu ziehen!

Ein Bericht der RKJ aus dem September stellt fest, daß die Baukosten um 13 Millionen überschritten seien. (Ekonom. shisnj 164, v. 12. September 1930). Der Wasserbedarf der Bahn ist nur zu 33% gedeckt; 85 km der Bahn stellen Umgehungsgeleise von Baustellen dar. (Ekonom. shisnj Nr. 175, vom 25. September 1930). Der Bedarf an Lokomotivschuppen und Werkstätten ist nur zu 21,2% befriedigt, und obwohl 47% der für Wohnungen ausgeworfenen Summen verausgabt sind, „gibt es an der ganzen Strecke nicht ein Haus, das bewohnt werden konnte“ (ebenda). Wie anders wirken diese nüchternen Tatsachen, als die schönen Bilder in dem Propagandaheft „USSR im Bau“! Heft 4. 1930. S. 34ff.).

Dennoch wird die Turksib am 1. Oktober 1930 in Betrieb genommen und der Leitung des Genossen Iwanow unterstellt. (Ekonom. shisnj Nr. 176, vom 28. September 1930.) Zur Durchführung des Betriebes müssen 380 Ingenieure, Wirtschafts- und Verwaltungsbeamte sowie 1100 Techniker, Lokomotivführer, Monteure an die Turksib neu kommandiert werden zu den vorhandenen 12000. Woher das Personal genommen werden soll, ist Geheimnis des Herrn Iwanow³.

XIV. Einige Einblicke.

1. Staats- und Standesbewußtsein.

Die augenscheinliche Anarchie, die sich im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Turksib offenbart, wäre vielleicht nicht so tragisch

¹ Ekonom. shishn. vom 17. Juli 1930, Nr 111.

² Prawda, vom 10. August 1930, Nr 219.

³ Iwanow war bis zum russisch-finnischen Konflikte im Jahre 1928 Betriebsleiter der Ost-Chinesischen Eisenbahngesellschaft in der Mandschurei.

zu nehmen, wenn sie allein stünde. Aber ähnliche Nachrichten kommen von den Bahnbauten des Ural und Zentralrußlands und von den Bauplätzen des Kusbas und von Magnitnaja. Es fehlt überall an Holz, Eisen, Zement, Arbeitern, technischem Personal. Alle Kräfte sind auf das Dnjeprwerk vereinigt,

Aus der Überspannung der Arbeitskräfte wachsen auch die schädlichen und zersetzenden Stimmungen auf, denen wir überall in Eurasien begegnen. In diesem Punkt aber versagt der Bolschewismus, weil er sich keine Zeit dazu lassen kann, ohne dem individualistischen Gegner, dem er ja durch die Erschließung Eurasiens so viele große und ungeahnte neue Möglichkeiten eröffnet, zu unterliegen. Auf allen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens werden rücksichtslos Kämpfe eingeleitet und Schlachten gegen den Geist des Individualismus geschlagen. Der Kampf wäre nicht so zäh und so grausam, wenn es keine imponierenden Gegner gäbe. Beide sind stark.

Die Bolschewisten glauben zwischen den Volksteilen, die sie für ihren Bedarf abgezirkelt haben, nur einen tiefen Trennungsgraben auswerfen zu müssen, wenn sie die stärksten Volkskräfte für sich gewinnen wollen und übersehen dabei, daß kein noch so tiefer Schnitt die Verbindung zum anderen Lager zerstören kann, es sei denn unter Zerstörung des Volkes selbst. Die Bolschewisten wenden gegen diese beiden verschieden gearteten Volksteile durchaus verschiedene Mittel an. Suchen sie die einen durch Überredung, Lockungen, Vergünstigungen zur Hergabe ihrer Kräfte zu veranlassen, so behandeln sie die anderen wie eine Krebsgeschwulst, deren Fasern in den Volkskörper eingedrungen sind, und nun mit Feuer und Säuren zerstört werden müssen. Mit Grausen folgen wir dem entsetzlichen Vernichtungskampf, den die Sowjetregierung im Auftrage der kommunistischen Partei gegen die von ihr Geknebelten auf diese Weise führt. Dabei ist der Fanatismus, dem wir bei den Führern begegnen, durchaus nicht so blind, wie es die Gegner behaupten. Er ist, wenigstens was die große Linie anbetrifft, gepaart mit der kalt-rechnenden Klugheit starker, zielbewußter Kampfnaturen und zum Teil hochgebildeter Köpfe. Die Stalin, Polujan, Krzyzanowsky, Rudsutak Ruchimowitsch, Stutschka, Sulimow, Stomonjakow und noch zwei oder drei Dutzend andere sind zweifellos überragende Persönlichkeiten, wohlbefähigt, Massen auf ein festes Ziel in Bewegung zu setzen und zu halten.

Bewunderungswürdig sind die Methoden der Einzelarbeit, die Formen, wie Einfluß gewonnen wird, wie Hunderttausende durch geistige Überlegenheit, nicht durch brutale Gewalt, veranlaßt werden, zu opfern und immer wieder zu opfern, trotzdem sich ihre Lebenshaltung sichtbar von Jahr zu Jahr verschlechtert. Ein deutscher Arbeiter, der in der Sowjetunion tätig ist, nennt diese Fähigkeit „die Kraft der östlichen Führerseele“.

Blind scheinen sie dagegen in der Überschätzung der Leistungsfähigkeit der Massen. Die scheint ihnen unerschöpflich. Und doch haben sie es zu tun mit einer rückständigen, inerten Masse voller Eigensucht und Bequemlichkeit; verwildert und arbeitsscheu; um ihre alten Ideale betrogen, voller wachsender Zweifel an den neuen; belastet mit Vorurteilen und durchsetzt von jenen, die wir gewohnt sind, überall in der Welt als die Träger des Volkstums anzusprechen, die einen andern Glauben, andere Lebensideale haben als die Bolschewisten und die sich mit allen den Mitteln, die ihnen die Umstände in die Hände spielen, gegen die Vergewaltigung ihrer Ideale wehren. . . .

Diese Feststellungen genügen nicht. Wir müssen die Tatsachen aus dem praktischen Leben zusammenstellen, die die Schwingungen der Seele beeinflussen. Wir finden sie u. a. da, wo der Geist des Bolschewismus sich mit dem alten Geist der Völker trifft, an den Kampffronten des merkantilistischen Staatskapitalismus und der Privatwirtschaft. Das ist da, wo die Nichtbefriedigung der elementaren Lebensbedürfnisse die vorhandene Abwehrstimmung nährt und neu erzeugt und wo überspannte Ansprüche auch den willigsten Menschen schließlich erlahmen lassen.

Die Frage ist, wie lange den Völkern Eurasiens solche Behandlung zugemutet werden kann. Natürlich dürfen wir keine deutschen Maßstäbe anlegen. In einem Lande, wo von 3 Mill. Kilometer Staatstraßen nur etwa 14000 km mit fester Decke — Pflaster, Chaussee — versehen sind, können die Lebensbedürfnisse der Bevölkerung nicht sehr hoch gespannt sein. Selbst der Druck der Wohnverhältnisse soll nicht zu hoch eingesetzt werden, obwohl der Umstand bedenklich stimmt, daß den Matrosen der Binnenschifffahrt 1929 nur 2 m² Wohnfläche im Durchschnitt pro Kopf und natürlich nur immer in der Statistik zustanden. Hier handelt es sich ja noch um ein passives Hineingleiten in immer enger werdende Verhältnisse, unter denen alle Welt zu leiden hat. Die Erdhöhlen im hohen Ufer der Wolga neben den Schwalben- und Eulenlöchern oder mitten im Zentrum der ukrainischen oder sibirischen Hauptstädte beweisen, daß die Naturkinder noch über manchen Ausweg verfügen, den die Bewohner Deutschlands nicht mehr haben. Hier hilft den Bolschewisten die Unkultur, die ihnen die Sorge für den Wohnungsbau zum Teil abnimmt und ihnen gestattet, das kostbare Baumaterial den Eisenbahnen und Fabriken zuzuführen. Aber schon bei der Bekleidung und erst recht bei der Ernährung treten jene aufreizenden Momente hinzu, die sich, da sie Kritik und Aktivität selbst beim kulturlosen Wilden wecken, auch im sozialen Leben der Sowjetrepubliken und im Verhältnis zum Bolschewismus auswirken müssen. Der Proletarier an der Wolga, der Lastenträger in Stalingrad oder in den Häfen von Odessa und Archangelsk, von denen kaum einer ein Hemd auf dem Leibe hat, der Kir-

gise, dem man gestern im Zusammenhang mit der Turksib die Herden fortnahm, mit deren Hilfe er sich nährte, bekleidete und Wohnung schuf, sie alle fragen sich, warum denn noch das Getreide in Hanfsäcken befördert werden müsse, „wenn es durchaus befördert werden soll“. Bei den Säcken setzen die Plänkeleien zwischen dem merkantilistischen Staatskapitalismus unter kommunistischer Flagge und dem Individualismus der Ärmsten ein. Säcke sind in den Augen der ganzen Bevölkerung, was sie vor drei Jahren nicht waren, begehrenswerter Besitz geworden. Der Getreidetransport wird 1929 und 1930 gefährdet, weil die Arbeiter, die vagabundierenden Halbwüchsigen und überhaupt jeder, der an sie heran kann, für Säcke eine andere Verwendung haben, als gerade zum Getreidetransport. Dieser ungesunde Bedarf an Säcken ist ein Zeichen dafür, daß die Hausweberei vollständig darniederliegt, nachdem der Staat den Bauern, sei es unter Vorspiegelungen, sei es mit Gewalt die letzte Hanf- und Flachsfasern für den Export fortgenommen hat. Also nicht nur ein soziales, sondern auch ein wirtschaftliches Symptom. Gefährlicher sieht es noch bei den Lebensmittel- und Bekleidungskarten aus. Millionen sind davon an sogenannte „Tote Seelen“ ausgegeben¹. Sie dienen dem von Proletariern betriebenen Schwarzhandel mit Lebensmitteln und Kleidungsstücken zu Wucherpreisen. In dieses Bild des Zerfalls gehört als ein besonders markanter Strich die Flucht der Arbeiter aus Gruben, Hüttenwerken, Fabriken, von den Verkehrsmitteln usw. zur Ernte aufs Land, um sich, sei es im Kollektiv, sei es auf dem väterlichen Einzelhof, die notwendige Getreidemenge für den Winter sicherzustellen. Zu allem als Ausdruck des Mißtrauens gegen die Staatsfinanzen das Agio auf Silbergeld, das nun nicht nur von einzelnen Privathändlern, sondern auch und in erster Linie von den staatlichen Kassen berücksichtigt wird. Sie hamstern das Silbergeld in großem Umfange, um es bestenfalls ihren Angestellten als Löhne auszuzahlen und sie dadurch in den Stand zu setzen, ihre Lebenshaltung durch Spekulation, auf die übrigens Todesstrafe steht, zu verbessern. Auch das ist Kollektivismus. Aus den kleinen Delikten eines bürgerlichen Strafgesetzbuches, wie etwa Mundraub und einfacher Diebstahl, ja aus Felddiebstahl, ebenso wie aus kameradschaftlicher Fürsorge werden unter dem Druck der bolschewistischen Zwangswirtschaft und in den Händen der OGPU Staatsverrat, Gegenrevolution und andere todwürdige Verbrechen. Fortgang von der Arbeitsstelle aber wird zur Fahnenflucht gestempelt. Von der Parteilinie abweichende Meinung wird Defaitismus usf.

In dieser allgemeinen Situation und bei einer entsprechenden Stimmung wird nun versucht, der Gütererzeugung und dem Verkehr das sogenannte bolschewistische Tempo zu geben, das nichts anderes als das

¹ Ekonom. shisnj. vom 23. August 1930, Nr 147.

amerikanisch-kapitalistische Tempo ist. Mit einer einfachen Reform des Verkehrswesens, die überdies sich mit vorwiegend technischen Änderungen begnüge, wäre es nicht getan. So lange die Sowjetregierung dem Eisenbahner nicht die Lebensverhältnisse seines kanadischen Kollegen zu garantieren vermag und ihm nicht dieselben technischen Hilfsmittel in die Hand geben kann, wird sie ihn auch nicht zu dem kanadischen Arbeitstempo bringen. Der Arbeiter in Eurasien ist gezwungen, seinen gewohnten Trott zu gehen, um den Unterhalt seiner Familie nicht in Frage zu stellen. Daher ist es ungemein schwer, für die Eisenbahnen einen zureichenden Stamm von gelernten Arbeitern zu erhalten, der die Eisenbahn nicht gerade in der Zeit der Hochsaison im Stiche ließe. Es ist ein Beweis gegen die Zweckmäßigkeit der bolschewistischen Methoden unter den Verhältnissen Eurasiens, wenn der Wechsel beim Eisenbahnpersonal von Jahr zu Jahr zunimmt und bereits stärker ist als in der Vorkriegszeit, ebenso, wenn 46,4% aller Unfälle in der Binnenschifffahrt auf die mangelnde Sorgfalt des Personals zurückgeführt werden muß, während ihre Zahl überhaupt von Jahr zu Jahr zunimmt. Nicht minder bezeichnend ist das Verhalten des Personals an den Güterexpeditionen. Nach den Unterlagen der Arbeiter- und Bauerninspektion aus Riga trafen in sechs Monaten des Jahres 1929 in Lettland nicht weniger als 4018 Waggons aus der UdSSR mit einer Unterausnutzung ihrer Ladefähigkeit von 7502 Tons ein. An Lettland mußten infolgedessen 31 483 Goldrubel, also Edelvaluta bezahlt werden. Wäre in der Beamtenschaft der Sowjets wirklich das revolutionäre Pathos oder überhaupt nur Verantwortungsgefühl vorhanden, so wäre eine solche Preisgabe von Valuta nicht denkbar. Erschwerend in dieser Erscheinung ist die Tatsache, daß als Verschwender nicht etwa untergeordnete Organisationen in Frage kommen, sondern die ganz großen, best organisierten, deren Apparate über das ganze Gebiet Eurasiens reichen, zum Teil eigene Abteilungen im Auslande unterhalten und, was in unserem Zusammenhange von besonderer Wichtigkeit erscheint, schon besonderes ausgewähltes, in der Partei erzogenes Personal haben. Während der fraglichen sechs Monate hat der „Roh-Flachs- und Hanftrust“ von Rschew nach Riga 714 Waggons „Flachsabfälle“ mit einer durchschnittlichen Unterbeladung von 4,2 Tons je Waggon befördert; Gostorg, Sowpoltorg, Lonogostorg, Utilgostorg, Rusawstorg und Lnozentr sandten nach Riga 494 Waggons „Flachswerg“ mit einer durchschnittlichen Unterbeladung von 2 Tons je Waggon; bei der Absendung von 144 Waggons Zwiebeln nach Riga durch den Gostorg, Kartowsojus (Rostow-Jaroslaveskij), Ukgostorg, Plodogostorg, Plodosojus, Wikospilka, Usplodgostorg betrug die Minderbeladung gegen die Norm 260 Tons, im Durchschnitt 1,8 Tons je Waggon; bei der Absendung von 101 Waggons geschlachteten Geflügels nach Riga durch den Wostwag, Zentrosojus, Kooptach, Sowpoltorg und den Prodostorg betrug die

Minderbeladung bis zur Norm 115 Tons, oder mehr als 1 Tonne je Waggon.

Das Bild wird noch düsterer, wenn wir die zahlreichen Prozesse wegen größerer Schiffs- und Eisenbahnunfälle, dazu die Feststellungen über Untreue, Brandstiftung, Raub, Trunkenheit im Dienst heranziehen und das Einzelgebiet des Verkehrs in die Gesamtzustände bei der Industrie setzen. Allein die Durchsicht der Sowjetpresse fördert eine solche Fülle von Material zutage, daß wir uns immer und immer fragen müssen, wie bei diesen Zuständen noch so vieles Beachtenswerte geleistet werden kann. An dies Beachtenswerte aber, an die positiven Leistungen müssen wir uns halten, wenn wir einen richtigen Maßstab für die weitere Entwicklung erhalten wollen. Im Verkehrswesen ist das am weitesten vorgeschrittene Werk der Bolschewisten die Turkestanosibirische Eisenbahn, deren nichts weniger als solide technische und wirtschaftliche Struktur wir kennen lernten.

2. Nachwuchssorgen.

Angesichts der eben gekennzeichneten Interesselosigkeit in allen Zweigen der staatlichen Verwaltung, soweit sie irgend mit der Wirtschaft in Verbindung stehen, erhält die Frage wegen des Nachwuchses des technisch gebildeten Personals eine besonders ernste Note. Eine amtliche Angabe schätzt den Bedarf an Ingenieuren und Technikern für die Gesamtwirtschaft Eurasiens im Jahre 1933 auf 700 000 Personen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß einmal der Stand des Analphabetentums im Herbst 1929 derselbe war wie 1913, und daß zum anderen der Sowjetunion einige stark sprudelnde Quellen für die Ergänzung ihres technischen Personals gegenüber dem Zarenreich abhanden gekommen sind: Polen und die Ostseestaaten sowie Finnland und das sonstige Ausland. Besonders Polen, alsdann Finnland und an dritter Stelle Lettland — Litauen und Estland minimal — haben früher dank ihres höheren Bildungsstandes in wachsendem Maße Ingenieure, Techniker, gelernte Kaufleute, Agronomen, Meister usw. an die russische Wirtschaft abgegeben. Dazu lieferte das sonstige Ausland weit über 100 000 hochqualifizierte Ingenieure und Techniker an die Privatwirtschaft. Zur Zeit dürften nicht mehr als 3000 Ausländer in der Sowjetindustrie und im Verkehrswesen tätig sein, darunter auch solche aus Polen, Finnland und den Randstaaten. Die zu ihrer politischen Ausbildung als Bolschewisten in der Sowjetunion weilenden Ausländer sind in dieser Zahl nicht enthalten; es mögen mehr als 10 000 sein. Die technischen Schulen aller Grade sind in ihrer Leistungsfähigkeit gegenüber dem Stande von 1914 außerordentlich zurückgegangen.

Nach einer Denkschrift der Zentralpersonalverwaltung (Zukadr) soll sich das technische Personal des Transportwesens zusammensetzen aus:

Tabelle 37.

	Ingenieuren		Technikern		Wirtschaftlern	
	1. X. 29	1. X. 33	1. X. 29	1. X. 33	1. X. 29	1. X. 33
an den Eisenbahnen .	4 120	14 827	6 200 + 12 000	33 000 + 22 000	135	3 000
in der Binnenschifffahrt	325	2 400	3 500	22 000		
in der Seeschifffahrt .	?	900	?	5 000	?	?
bei den Landstraßen .	850	11 000	1 200	22 000		
Zusammen	5 295	29 127	22 900	104 000	?	3 000

Man hofft das erforderliche technische Personal zu erhalten durch Eröffnung von fünfzig neuen Hörsälen bei den vorhandenen technischen Schulen und durch Einrichtung von:

je einem Institut für Autostraßenbau mit 2¹/₂jährigem Lehrgang in Leningrad, Rostow a. D., Swerdlowsk, Nowosibirsk, Charkow, Taschkent und Tiflis,

einem Wasserbauinstitut mit dreijährigem Lehrgang in Leningrad, einem Verkehrswirtschaftsinstitut mit dreijährigem Lehrgang in Moskau. Außerdem wird das Kijewer Polytechnikum umgewandelt in ein Verkehrsinstitut.

Die Kosten für die Heranbildung des Personals im gekennzeichneten Ausmaß werden auf 450 Millionen Rubel veranschlagt¹.

Selbst wenn es der Sowjetregierung gelingen sollte, alle 700000 technische Beamte aus der proletarischen Schicht zu gewinnen und wenn selbst auch alle diese jungen Leute Mitglieder der Kommunistischen Partei sein sollten und demgemäß erheblich besser diszipliniert als die Parteilosen, so käme sie doch über die Vergangenheit nicht hinweg. Ein großer Prozentsatz der proletarischen Studenten ergreift nicht den Beruf, für den er ausgebildet wurde; er kehrt in großen Scharen mit den vom Staat teuer bezahlten Kenntnissen in sein früheres Milieu zurück oder bleibt in den Städten hängen, wo er sich mit Schreiberstellungen begnügt, für die in dem bürokratisierten Staat Legionen gebraucht werden.

¹ Die Eisenbahnen der Sowjetunion nach Ruchimowitsch im Jahre 1932/33 einen Personalbedarf von 15 644 Ingenieuren und 3159 Volkswirten, während 1930 nur 4120 und 219 vorhanden sind. Für den schienlosen Verkehr werden 11209 Ingenieure benötigt, von denen 854 vorhanden, außerdem 41 820 Techniker und 589 Volkswirte, von denen nur 1121 bzw. 40 vorhanden. Für die Seeschifffahrt muß der Bestand an Ingenieuren vervierfacht, an Technikern verdreifacht werden. Im Jahre 1930/31 sollen die technischen Lehranstalten statt 9000 Ingenieurrekruten im Jahre 1929/30 auf 18000 im Jahre 1930/31 gebracht werden, die Zahl der Techniker von 15816 auf 40000. Die Unterklassen von 34000 auf 127000. Geldbedarf 360000 Rubel. (Prawda, vom 19. August 1930, Nr 228.)

3. Bolschewistische Methoden à la Patjomkin.

Die gekennzeichneten Schwierigkeiten mit dem Personalwurzeln in-
dessen nicht nur in der Vergangenheit. Sie sind zum Teil auch Folgen
der Methoden der Bolschewisten, an die praktische Arbeit zu geben.
Zu ihnen gehört die Gepflogenheit, für alles und jedes in aller Öffent-
lichkeit weitschauende Pläne skizzenhaft hinzuwerfen und diese auch
an irgendeinem Ende durch irgendjemand, der sich anzubieten ver-
steht, in Angriff nehmen zu lassen, ohne zunächst recht zu wissen,
wohin der eingeschlagene Weg führen werde. Es genügt häufig genug
für sie, daß ein geistreicher Theoretiker von einiger Popularität in den
Parteikreisen, oft genug auch nur ein zungenfertiger Phantast, ihnen die
Vorteile eines Unternehmens für die Durchsetzung des Bolschewismus
theoretisch nachweist, um sich mit aller Energie auf die praktische
Inangriffnahme zu stürzen und jeden Praktiker als Feind ihres Systems
zu verdächtigen, der etwa mit Warnungen kommt und Bedenken,
womöglich gestützt auf Erfahrungen aus der Vorkriegszeit, vorbringt.
Dabei ist es möglich, daß solche Vorschläge alle gesetzgebenden Organe
durchlaufen, dort angenommen und in der Presse veröffentlicht werden,
um dann doch plötzlich in der Versenkung zu verschwinden, nachdem er-
hebliche Mittel nutzlos vergeudet wurden. Diesem Verhalten kommen die
umfangreichen Vorarbeiten des letzten Jahrzehnts vor dem Siege des
Bolschewismus gerade auf dem Gebiet des Verkehrswesens vielfach
entgegen, da mit einer gewissen Selbstverständlichkeit gerade die
früher abgewiesenen oder zurückgestellten Vorschläge besonders leicht
berücksichtigt werden. So herrscht, um ein Beispiel anzuführen,
tatsächlich noch völlige Unklarheit über das Eisenbahnprogramm
im hohen Norden Rußlands (s. Kartenskizze S. 43). Besonders die
Linien Kotlas—Konoscha und Archangelsk—Mesen stehen durch-
aus nicht fest, da man über die tatsächliche Leistungsfähigkeit der
Waldmassive dort im Dunkeln tappt. Auch die Linie Kotlas—Soroka
bedarf noch gründlicher Erkundung¹. Kotlas ist dennoch als Eisenbahn-
zentrum in den Vordergrund gerückt, weil die Plankommission vorge-
schlagen hat, dort eine große Zellulosefabrik zu errichten, ohne jedoch
die Waldverhältnisse genügend erkundet zu haben. Daher steht auch
noch gar nicht fest, wo letzten Endes die Zellulosefabrik hinkommt.
Dennoch verbreitet die Presse solche Angaben, daß wir schon seit 1926
unter dem Eindruck stehen müssen, es werde bereits an der Ausführung
des Riesenprojektes gearbeitet, ganz Nordrußland vom Ladogasee östlich
über Kotlas und Nordasien bis zur Amurmündung mittels einer „nord-
sibirischen Magistrale“ zu erschließen. Die nähere Prüfung ergibt, daß
davon keine Rede sein kann. Häufig genug muß ein Projekt zurück-

¹ J. K. Libin, Planowoje chosaistwo 1929, H. 3, S. 234.

gestellt werden, weil die finanziellen Mittel dafür nicht aufgebracht werden können. So war es mit der Entwicklung von Kusnetz, für die alle Vorarbeiten schon 1925 abgeschlossen vorlagen. Sie wurde zurückgestellt, weil man die Bauten der Turkestan-Sibirischen Eisenbahn und des Dnjeprkraftwerkes finanzieren wollte, die man für wichtiger im Gesamtrahmen hielt. Dennoch ging die Pressepropaganda für Kusnetz ununterbrochen fort.

Im allgemeinen schwebt vor den Unternehmungen der Bolschewisten die Illusion wie die Glücksgöttin auf rollender Kugel. Die Illusion und die Autosuggestion beherrschen vor allen Dingen das Verkehrswesen. Sie kommen zum Ausdruck in der leichtfertigen Meinung, ohne eine entsprechende Zeit fordernde Hebung des Gesamtniveaus der Kultur der Bevölkerung — wovon sehr viel gesprochen und geschrieben wird — vorwiegend durch die Herstellung technischer Einrichtungen, sei es einer Eisenbahn, eines Kraftwerkes, einer Fabrik auf die Dauer billiger und besser produzieren und befördern zu können als bisher. Zeugnis von solchem Illusionismus legen ab die fünf Bände des Fünfjahrplanes ebenso wie etwa die überschwenglichen Hoffnungen, die man an die Einführung „japanischer Methoden“ (japanisazia) im Eisenbahnbetrieb und selbst an die Inbetriebnahme der Turkestan-Sibirischen Eisenbahn knüpft, wovon noch zu sprechen sein wird.

Zutreffend glossiert der Moskauer Korrespondent der Kölnischen Zeitung die hier festgehaltenen Übertreibungen in einem „Auto-suggestion“ genannten Artikel.

„... Diese Gesellschaft“, erzählt A. W. Just, „heißt Avtodor in der russischen Abkürzung, was ungefähr soviel wie Gesellschaft der Freunde des Autos und der Wege bedeutet. Sie zählt ihre Schäfchen nach Hunderttausenden. Die Fachzeitschrift „Am Steuer“ (Sa ruljom) erscheint in 40000 Exemplaren zu einer Zeit, wo im ganzen Rätebund, dem sechsten Teil der Erde, von den vorhandenen 18000 Autos etwa 6000 im Betrieb waren. (Auf den übrigen fünf Sechsteln rollten zur selben Zeit 27,5 Millionen Autos.)“

„Kurz und gut: Hier sollen nur Tatsachen sprechen: Wir geben die Zeittafeln der Geschichte des Automobilwesens im Rätebund nachstehend wieder:

1927, Juli-August: Pressefeldzug für die Automobilisierung.

1927, September: Gründung der Automobilgesellschaft.

1928, August: Studienabordnung nach Amerika.

1928, November: Beschluß der Regierung, eine Fabrik für 100000 Autos zu bauen.

1929, Februar: Nachrichten über Verhandlungen mit Ford und General Motors über eine Autokonzession.

1929, April: „Selbst ist der Mann“ — weil den Amerikanern der Mut fehlt.

1929, Mai: Vertrag über technische Hilfe mit Ford zur Errichtung einer Autofabrik bei Nishnij Nowgorod für 100000 Maschinen jährlich.

1929, Juni: Noch eine Fabrik für 25000 wird gebaut.

1929, September: Die Leistung der Fabrik in Nishnij wird auf 140000 erhöht (wenn sie da sein wird).

1929, Oktober: Die Leistung der Fabrik in Nishnij wird auf 300000 erhöht (wenn sie da sein wird).

1929, November: Der Rätebund vereinigt Traktoren- und Automobilbau zum mächtigsten Wirtschaftsgebilde der Welt: 400000 Einheiten jährliche Bauleistung am Ende des Fünfjahrplans.

Und so hat denn, wenn nichts dazwischen kommt und das russische Volk endlich den gefährlichen Geburtenüberschuß von 3% jährlich abschafft, in knappen hundert Jahren jeder Rätebürger seinen Platz auf dem Auto oder Traktor, und die verehrten Herrn Kapitalisten werden ihn dann nicht mehr einholen können, falls sie nicht so listig sind und das Flugzeug nehmen.“ (Kölnische Zeitung, Nr 195, vom 3. April 1930, Unterhaltungsbeilage.)

Wir dürfen somit nicht gutgläubig alles als Tatsache hinnehmen, was in der amtlichen Presse mitgeteilt wird, — selbst dann nicht, wenn es von einer Parteikonferenz als der höchsten Instanz beschlossen, von der Parteipresse als der Weisheit letzter Schluß hingestellt und uns womöglich persönlich von einem hohen Würdenträger mitgeteilt wird. Jede Veröffentlichung — das ist jederzeit zu beachten — ist immer zugleich unter propagandistischen Gesichtspunkten nachzuprüfen. Eine solche Nachprüfung ermöglicht sich im Zusammenhang mit dem Fünfjahrplan. 1929 wurde die Parola ausgegeben, den Fünfjahrplan in vier Jahren durchzuführen. Die dazu aufgelegte Milliarden-Anleihe erlitt Schiffbruch. Jetzt wird Propaganda dafür gemacht, den Plan in drei Jahren abzuwickeln. Das ist natürlich nicht möglich, da schließlich Fabriken und Eisenbahnen eine gewisse Bauzeit beanspruchen. Wozu also die Propaganda? . . . Um die Durchführung des Planes so früh wie möglich abbrechen zu können, ohne es den Parteimitgliedern eingestehen zu brauchen . . . !

Nun gibt es Dinge, die im gegenwärtigen Entwicklungsstadium des Sowjetstaates zwangsläufig aus vorhergegangenen Unternehmungen hervordrängen und sich durchsetzen, solange die Geldmittel für sie vorhanden sind. Versiegen die Mittel, so wird rücksichtslos abgestoppt auf Kosten der Solidität und der Qualität des Materials; in erster Linie werden die sozialen und kulturellen Ausgaben beschnitten, dann die für verfeinerte Technik und man ist schließlich glücklich, ein Werk vollbracht zu haben, ohne zu fragen, ob es imstande ist, die Aufgaben zu erfüllen, deretwegen es überhaupt in Angriff genommen wurde, was dann wieder hochnotpeinliche Untersuchungen und große politisch aufgezugene Prozesse nach sich zieht. Aber auch dies mit Einschränkung: Musteranlagen auf den verschiedensten Gebieten, z. B. einzelne Eisenbahnwerkstätten werden mit größtem Kostenaufwand ebenso wie Kindergärten und Forschungsinstitute nach den letzten Erfahrungen der Technik organisiert und ausgerüstet ohne Rücksicht auf die Kosten und nicht etwa, um irgend jemand Sand in die Augen zu streuen, sondern um die Ausbildung des technischen, pädagogischen, wissenschaftlichen usw. Personals zu erleichtern und den Arbeitern Vorbilder zu geben.

Von diesen Musteranstalten können wir in folgendem nicht sprechen; uns hat der Durchschnitt der allgemeinen Leistung zu interessieren. Einer von solchen Musterbetrieben sollen die Eisenbahnwerkstätten von Kijew werden, in die 15 japanische Ingenieure berufen sind.

Hier braucht nur angedeutet zu werden, daß die auf den Ausbau des Verkehrswesens gesetzten Hoffnungen auf merkliche Verbilligung des Lebens und Heranziehung von Valuta in naher Zukunft sich kaum verwirklichen dürften. Trotz dieser pessimistischen Grundauffassung soll nicht verkannt werden, daß in verschiedenen Zusammenhängen richtig, ja genial disponiert wird. So hat man in Sibirien die sogenannten Getreidefabriken, das sind die staatlichen Riesenbetriebe der Landwirtschaft, dorthin gelegt, wo sie am rationellsten für Turkestan arbeiten können, um die Getreideversorgung der Baumwollproduzenten nicht in Abhängigkeit von den Bauern Sibiriens geraten zu lassen.

Damit sind wir bei einer zweiten Eigentümlichkeit des neurussischen Wesens angelangt: bei den Übertreibungen nach der negativen Seite, wenn es sich darum handelt, an irgendeiner Stelle aus dem Apparat eine besondere Leistung herauszudrücken. Dann wird zunächst alles schlecht gemacht, was vorhanden. Durch die ganze Presse laufen Schilderungen von den trostlosen Zuständen, die, sagen wir, auf einer Eisenbahnlinie oder in einem Trust herrschen. Berichte der Arbeiter- und Bauerninspektion werden veröffentlicht, die Katastrophen voraussagen; geistreiche und blödsinnige Karikaturen versuchen, die Wirkung jener zu verstärken. In den Schlagzeilen der Zeitungen kehren immer häufiger Worte, wie Alarm! Zusammenbruch! Sabotage! Gegenrevolution! Schändlingsarbeit! wieder. Diese Art führt besonders das Ausland in die Irre und tut es wohl auch absichtlich. Sie provoziert geradezu alle internationalen Abenteurer in russischer Gegenrevolution zu arbeiten, und da es immer Geldleute gibt, die aus Habgier auf alles hineinfallen, diese zu schröpfen und zu blamieren. Ich habe die Erfahrung gemacht, daß, wenn in der Sowjetpresse auf einem Gebiet Alarm geschlagen wird, die größere Gefahr ganz sicher wo anders zu suchen ist als gerade dort. Daher ziehen sich auch die Schwierigkeiten, von denen öffentlich so viel Aufsehens gemacht wurde, gewöhnlich sehr schnell wieder zusammen. Ad hoc gebildete Kommissionen bezeichnen ein paar unliebsam gewordene Beamte, die man gern los werden möchte, als die Verantwortlichen. Prozesse, Säuberung des Apparates — im Jahre 1929 besonders häufig Erschießungen! Dann tritt als Deus ex machina ein „freiwilliger“ Stoßtrupp von Arbeitern (udarniki) auf. An der als gefährdet bezeichneten Stelle setzt ein zum Terror gesteigertes Antreibersystem ein. Die Lage wird natürlich gerettet. Schließlich lesen wir: Sieg der bolschewistischen Methode! Es würden 40, 60, 80% über den Wirtschaftsplan erzielt! Bei ruhiger Überprüfung der Verhältnisse stellt sich heraus, daß alles

X. Häfen.



Abb. 69. Serienweiser Schiffbau in Leningrad. 1929

Rusfoto

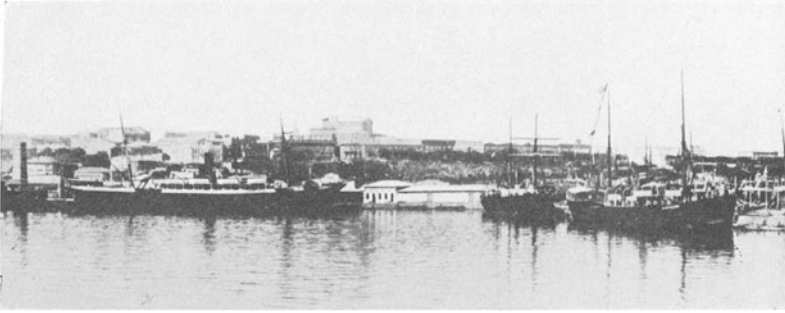


Abb. 70. Hafensbild von Odessa 1912.



Abb. 71. Petroleumhafen von Baku 1929.

Rusfoto



Abb. 72. Hafensbauten in Archangelsk 1929.

Rusfoto

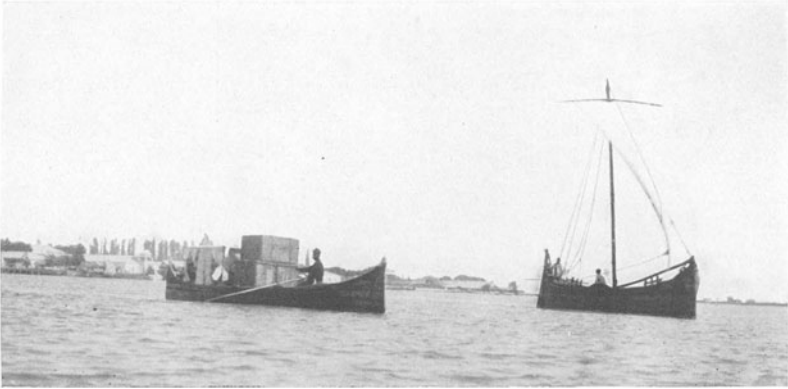


Abb. 73. Ein Ziel Moskauer Begehrlichkeit: der Strand von Enseli (persisch) an der Südküste des Kaspi-Sees. (Aufnahme von Horst Cleinow, Bender-Abas, 1929.)



Abb. 74. Blick auf die Hafenbucht von Baku vom Dachgarten des Hotels Neu-Europa aus (1928).



Abb. 75. Schatow, der politische Leiter des Baues der Turkestano-sibirischen Djer-shinski Eisenbahn (1928).



Abb. 76. Denkmal für den russischen Asienforscher Przewalski an der Ostspitze des Issik-kul, ein Wahrzeichen des russischen Dranges nach Kaschgar und Indien.

mit mehr Ruhe und sorgfältiger Vorbereitung von selbst und besser gegangen wäre, wenn die Regierung nicht eben ganz absichtsvoll ein paar alte Träger der Wirtschaft hätte herausbrechen wollen. Wir stehen ja unter dem Zeichen des Klassenkampfes!, z. B. im Frühjahr 1930 besonders auf dem Gebiet der Fischerei. Was diese Methode der Wirtschaft kostet, direkt und indirekt, das sieht natürlich nur derjenige, der über den Dingen steht. Die Reaktionen überspannter Nerven zeigen sich erst später. Beim ständigen Lesen der Sowjetpresse wächst der Widerwille, und es gehört im 13. Jahre systematischer Arbeit an der Erforschung des Sowjetsystems viel Überwindung dazu, aus dem Zetermordio die sachliche Leistung herauszuschälen und sachlich richtig zu bewerten. Die Sowjetregierung aber scheint keine rechte Vorstellung davon zu haben, wie gerade diese Methode ihr Ansehen im In- und Auslande schädigt, wie diese Methoden die Spannkraft der Wirtschaft, auf die sie sich doch stützen muß, zerstören. Es wird ungeheuer teuer gearbeitet unter dem Sowjetsystem, wenn auch, gemessen an der ausländischen Valuta, die Förderung z. B. von Exportkoks in der Sowjetunion nur ein Bruchteil von den Gesteungskosten ausmacht, die die ausländische Industrie dafür aufwenden muß.

Welche Prognose können wir dem Roten Imperialismus stellen?

XV. Ausblicke.

1. Der Rote Imperialismus als Klassenkampf.

Aus dem vorgetragenen Material geht klar hervor, daß die Sowjetregierung vor der Alternative steht, entweder in den nächsten Jahren für ihren Imperialismus Milliarden aus dem Auslande zu erhalten oder aber, daß die Arbeiter und Bauern sich noch ein Jahrzehnt in mindestens derselben Weise ausplündern lassen, wie es seit 1923 geschieht. Beides unter der Voraussetzung, daß die übrigen Weltmächte weiterhin so uneins bleiben wie bisher und es sich gefallen lassen, daß ein Siebentel der Erdoberfläche mit bald 200 Millionen Menschen aus dem System der Weltwirtschaft mehr und mehr herausgeschält und zu einem alle Welt bedrohenden Gefahrenherd oder zu einer unbezwinglichen Macht wird. Beide Möglichkeiten sind gegeben, da die rivalisierenden Staaten der Sowjetregierung zuviel in Form von Warenkrediten und technischer Hilfe gewähren, als daß sie zur Einstellung ihrer menschenmordenden Experimente gebracht, zu wenig, als daß die eurasischen Völker von dem sozialen und kulturellen Druck gelöst werden könnten. Bleibt es bei dem bisherigen unzureichenden Umfang der Hilfe, so bleibt auch die Frage im Vordergrund, wie lange Arbeiter und Bauern die ihnen zugemuteten Opfer tragen können.

Im eurasischen Wirtschaftsraum wohnen nach fast völliger Ausrottung der alten Bildungsschicht etwa 85% der Bevölkerung auf dem

Lande, die Ackerbau und Viehzucht treiben. Sie haben naturgemäß fernab von den großen Verkehrswegen nicht nur die Getreide- und Fleischproduktion in der Hand, sondern auch den Handel damit und daher auch einen großen Teil des Güterverkehrs, erst recht in denjenigen Gebieten, in die die Eisenbahn schon eingedrungen ist, ohne daß entsprechende Zufahrtsstraßen von den Dörfern her gebaut worden wären und Kollektive das Fuhrgeschäft übernommen hätten. Über den Verkehr und den Handel ist ein Teil der Landbevölkerung Träger jenes primitiven Kapitalismus geworden, der mit Agrarkapitalismus bezeichnet wird. Die Sowjetregierung hat durch Verstaatlichung des Handels über die genossenschaftliche Organisation dem Privatkapitalismus und der Entwicklung individueller Unternehmertypen vielfach Abbruch getan, aber doch nicht vermocht, dadurch allein den Gesamtstrom der Gütererzeugung in die Handelsorgane des Staates zu leiten. Einen weiteren Schritt vorwärts in der gewünschten Richtung konnte sie tun durch weiteste Vergesellschaftung des Transportwesens bzw. Vernichtung der privaten Fuhr- und Schiffsverkehrsunternehmungen. Doch auch diese Maßnahmen, die besonders für den Betrieb der Binnenschifffahrt verheerend gewirkt haben, konnten nicht zum Ziele führen, solange es möglich war, daß die Landbevölkerung auf rund 28 Millionen Bauernhöfen Landwirtschaft betrieb und somit den Getreideanbau ebenso wie die Viehzucht weiterhin maßgebend beeinflusste. Aus der starken Bauernschaft drängen immer noch die Händler nach oben und erwiesen sich im Getreide-, Holz-, Flachs-, Hanf-, Fisch- und Viehhandel ebenso wie als hausindustrielle Verleger und Zwischenmeister als starke Wettbewerber der staatlichen Organe. Sie bilden naturgemäß auch die sozialen Voraussetzungen für das Verbleiben der Korruption in den Staatsbehörden und staatlichen Wirtschaftsunternehmen. Ein Prozeß in Astrachan deckte im Jahre 1928 die Tatsache auf, daß die privaten Fischer des Wolga-Deltas den gesamten Regierungs- und Parteiapparat in der Hand hielten, während ein Prozeß in Kijew Anfang 1930 beweist, wie sich bäuerliche Unternehmer mit Hilfe von Juden einen bedeutenden Anteil am Holzgeschäft zu sichern vermochten. Obwohl es den Förstereien verboten war, Holz an Private zu verkaufen, wurden im Laufe von drei Jahren für 670 000 Rubel Bauholz an diese zu Vorzugspreisen abgegeben, die nicht einmal die Selbstkosten deckten¹. Staatliche Organe konnten schließlich nur durch Private Bauholz erhalten und mußten entsprechend höhere Preise zahlen. Überall sind Parteimitglieder beteiligt.

Alle diese und ähnliche Erfahrungen haben mitgewirkt, um die Sowjetregierung zu veranlassen, das „Übel der privaten Erwerbslust“ mit einer

¹ Das Geschäft warf für die beteiligten Beamten, darunter mehreren Kommunisten 248 000 Rubel ab. Iswestija Nr 99, vom 10. April 1930.

an Überstürzung grenzenden Wucht an der Wurzel zu fassen, durch Zerstörung aller individuellen Bauernwirtschaften und deren Überführung in die staatlich organisierten Großbetriebe auf kollektivistischer Grundlage.

Die Agrarreform, wie der gewaltige revolutionäre und klassenkämpferische Eingriff in das Leben der russischen Bauernwirtschaft genannt wird, soll vor allem den Staat unabhängig von den Bauern machen. Sie führt u. a. zu einer scharfen Konzentration der ländlichen Gütererzeugung unter gleichzeitiger Enteignung der Transportmittel bei den Bauern. Im Jahre 1929 waren noch 47,7% des Nationalvermögens und 45,7% des nationalen Einkommens der Privatwirtschaft ausgeliefert. 1927/28 wurde das Nationalvermögen der russischen Volkswirtschaft berechnet auf:

Staatsvermögen	41 386	Millionen	Rubel
Genossenschaftsvermögen	3 155	„	„
Privatvermögen	40 655	„	„
Als Staatseinkommen wird angegeben	10 944	„	„
Genossenschaftseinkommen	2 405	„	„
Privateinkommen	11 262	„	„ ¹

Das Einkommen aus privaten Unternehmungen war somit vor noch ganz kurzer Zeit größer als das Einkommen aus sozialisierten (verstaatlichten) trotz geringeren Vermögens. Im Jahre 1932/33 soll der Anteil der Privatwirtschaft am Nationalvermögen bei einem absoluten Wachstum um 11 415 Millionen auf 33,1%, also um 16,6% zurückgedrängt werden. Solche Zielsetzung allein kündigte schon schwere innere, die Entwicklung der Wohlfahrt des Landes hindernde Kämpfe an. Sie sind seit 1928 in verschärften Formen im Gange unter dem Regime der Kollektivisierung der Bauernwirtschaften und der Verstaatlichung der Fischerei und haben durch einen vorläufigen Rückzug der Regierung nur einen gewissen Stillstand erfahren.

Je mehr die Konzentration gelingt, um so mehr wird der Staat gehalten sein, den Getreide- und Viehtransport usw. selbst zu besorgen. Er muß Landstraßen bauen, auf denen die Massengüter bewegt werden. und Brücken, über die Lastautos werden fahren können. Es ist tatsächlich gelungen, über die Hälfte der Bauernwirtschaften, nämlich gegen 15 Millionen zu kollektivisieren, es scheint auch gelungen zu sein, die Kollektivwirtschaften mit dem nötigen Saatgut zum Herbst 1930 zu versorgen — im großen und ganzen aber nicht gelungen ist es, die bäuerlichen Transportmittel zu ersetzen. Sollte sich dies ausgleichen, so würden die Eisenbahnen einen erheblich stärkeren Ansturm von Getreidefrachten erleben, als es schon vor dem Kriege bestand und schon damals höchst unliebsame Verhältnisse schuf. Auf diese Möglichkeit sind die Bahnen nicht eingerichtet. Der Wirtschaftsplan sieht den Bau von örtlichen

¹ S. G. Strumilin a. a. O. Planowoje chosaistwo 1929, H. 3, S. 44 Tab.

Getreidesilos, in die die Körnerfrucht eingelagert werden und von denen aus ein allmählicher Abruf stattfinden könnte, nur in geringem Umfange vor. Jetzt erst, wo die Gefahr vor der Tür steht, hört man mehr von entsprechenden Forderungen.

Aus dem Vorhandensein eines so starken privatkapitalistischen Sektors auf dem Lande ergibt sich die Möglichkeit für die Bolschewisten, noch verhältnismäßig lange aus der Substanz der Privatwirtschaft zu schöpfen, sofern sie fortfahren, die Menschen zu vernichten. Aber auch in dieser Richtung zeigen sich Grenzen: Mit der fortschreitenden Kollektivisierung wächst die Organisierung von 120 Millionen Bauern, die bisher ohne jeden inneren Zusammenhalt waren. Die Macht dieser neu organisierten Masse wird darauf beruhen, daß sie die Lebensmittel erzeugen und bei deren Verteilung werden mitsprechen wollen. Schon im Herbst 1930 fällt es auf, daß die Getreideabgabe in den Gebieten der stärksten Kollektivisierung zögernder vor sich geht als dort, wo die Bauern noch individuell wirtschaften. Der Abstrom der Industrie- und Transportarbeiter in die Landgemeinden vom August ab stärkt die kollektivisierten Massen gegen die Organe des Staates. Solange die Sowjetregierung keine Wohnungen baut, wird die wachsende Arbeiterzahl eng mit dem Lande verbunden bleiben. Infolgedessen wird die Regierung auch keine „Städter“ gegen die „Bauern“ mobil machen können. Die Entwicklung des Straßenbaues wird zunächst den Bauern, die dann über die Lastautos verfügen werden, und erst in zweiter Linie den Bolschewisten zugute kommen. Mit einem Wort: Die Inangriffnahme der Verkehrsprobleme seit 1929 eröffnet ganz neue nicht nur wirtschaftliche Ausblicke für die Entwicklung der Sowjetunion und die Lebensdauer des Bolschewismus in Eurasien.

Wie es um die Arbeiter und die verschiedenen technischen Beamtengruppen steht, wurde nachgewiesen. Die Mobilisierung der Jungmannschaft der Partei für den Bergbau und das Transportwesen bedeutet Dezimierung des Nachwuchses, nicht dessen Heranbildung. Die Lebensbedingungen in den Bergbau- und Hüttenbetrieben sind auf Jahre hinaus zu schwierig, als daß die Jugend an ihnen nicht zerbrechen müßte. Es handelt sich nicht um die Wohnfragen allein. Daneben stehen die Fragen der Verpflegung, der sozialen Hilfe, des Gesundheits- und Schulwesens und der lokalen Verkehrsverhältnisse. Die Klubs stehen für die große Masse auf dem Papier, die Genossenschaften erweisen sich immer unfähiger, die Verpflegung der Massen durchzuführen. Wenn Rykow vor vier Jahren (1926) erklärte, allein zu einem Wohnungsbau, der das Niveau von 1913 hätte, seien 10 Milliarden Goldrubel nötig, so können wir feststellen, daß zur sozialen Befriedigung der Sowjetarbeiter nach der Vernichtung des letzten Privatunternehmers im Jahre 1933 mindestens 40 Milliarden seitens des Staates investiert werden müßten.

Die Hoffnungen, daß die kollektivisierte Landwirtschaft schon 1933 alles das würde schaffen können, was der Fleiß von Millionen Einzelbauern mit ihren Familien geschaffen hat, beruht auf einer langen Reihe von Trugschlüssen. Es wird viel, viel schneller Arbeitskraft vernichtet, als daß neue Energiequellen erschlossen werden könnten. Die wirtschaftliche Energie eines Bauern in dem wegelosen, eisen- und kapitalarmen Lande ist in ihrem Nutzeffekt für die Gesamtwirtschaft unendlich viel höher zu veranschlagen, als es die Theoretiker um Kzrzyżanowski tun, die nur mit Kw und HP rechnen. Um diese Größen einander anzunähern, fehlt es an Eisen und an Straßen. Der Eisenmangel verhindert den Bau fester Straßen, da diese Straßen viele Millionen Bauernwagen, die ohne Eisenteile sind, außer Betrieb setzen (s. S. 56). Die 90000 km Autostraßen, die möglicherweise bis 1933 hergestellt werden, können nur einigen wenigen Bezirken nützen. Sie bedeuten bei 3 Millionen km Staatsstraßen einen Tropfen auf den heißen Stein, nicht aber Mobilisierung der privaten Geldmittel, — sie bedingen im Gegenteil neuen Bedarf an Betriebskapitalien.

Wird die völlige Umkehrung der Beziehungen der einzelnen Volksteile zueinander rechtzeitig durch den neuen Aufbau der Wirtschaftsverfassung und Staatsverwaltung mit seiner Zentralisation, doch ohne genügende, zentral zusammengefaßte Finanzmittel ausgeglichen werden können? Ich bezweifle dies, deshalb glaube ich auch, daß die Rayonierung eher einen Zerfall vorbereitet, als eine Festigung des Zusammenhalts der Union.

Noch können die Städte und Industriezentren leben, weil es den Bolschewisten nicht gelungen ist, den „privatkapitalistischen Sektor“ völlig zu vernichten und weil er sich immer neu ergänzt, je größer die Nöte werden.

2. Der Rote Imperialismus in der Außenpolitik.

Der Rote Imperialismus hat wie der bolschewistische Klassenkampf ein doppeltes Gesicht. Nach innen ist er der Verzehr aller Bürgerfleißes, der Frohnherr aller Schaffenden, der erbarmungslose Satrap des Staatskapitalismus. Nach außen ist er der Rattenfänger den Asiaten, die lauernde Spinne den Europäern gegenüber. Die Verkehrsmittel: Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen mit ihren Hafenköpfen sind seine Fangarme und zusammen mit dem Außenhandel und den Matrosenheimen die Fäden eines feinmaschigen politischen Netzes. Der Rote Imperialismus ist um so gefährlicher für die Welt, je kränker das System ist, das ihn nährt. Seine Organe wirken im In- und Ausland um so schärfer, je größer die Furcht der Machthaber in Moskau vor dem Zusammenbruch ist. Das Sowjetsystem wäre längst zusammen-

gebrochen, wenn nicht das Diktat von Versailles mit allen seinen Neben- und Folgeerscheinungen bestünde.

Ungeachtet der Unsicherheit der inneren Grundlagen der Sowjet-herrschaft sind die Möglichkeiten des roten Imperialismus mit den technischen Hilfsmitteln der Nationalitätenpolitik, des Außenhandelsmonopols und der Verkehrswege so stark, daß, sofern die Uneinigkeit der Weltmächte untereinander über 1933 hinaus bestehen bleiben sollte, von diesem Imperialismus her die Gesundung im Innern eingeleitet werden könnte.

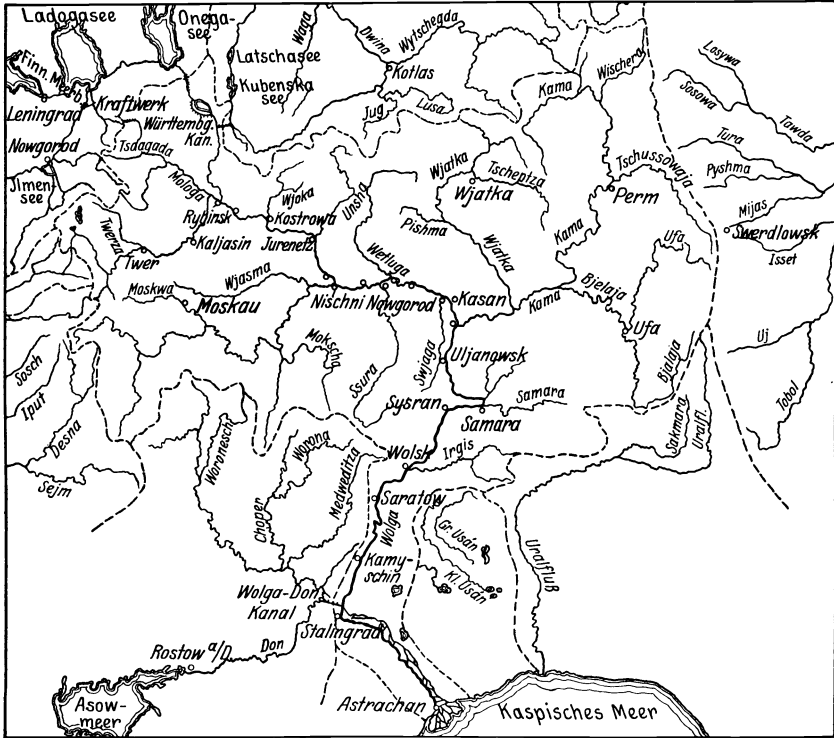
Die Sowjetregierung hat in ihrer Außenpolitik vier große Probleme, auf die sie durch zweckmäßige Anlage und Benutzung ihrer Verkehrswege und Häfen erheblich einwirken kann:

Das Ostseeproblem im Zusammenhang mit den ostbaltischen Staaten, das Vorderasiatische in Verbindung mit der Levante, Zentralasien und den Fernen Osten mit China.

Die aktuellste Bedeutung wird in Moskau dem Vorderasiatischen Problem beigemessen. Seiner Beeinflussung dient das Dnjeprstroj (s. S. 157), der Bau der Schwarzmeerbahn (s. S. 48, Sk. X) und der Plan des Wolga—Don-Kanals (S. 169). Auf diesen drei Wegen sollen die Hölzer West- und Nordwestrußlands, die Bergbau- und Hüttenprodukte, sowie der Zucker und die Chemikalien Südrußlands, das Leder und die Textilien Mittelrußlands ihren Weg nach Persien und der Türkei und darüber hinaus nach Palästina, Arabien, Ägypten, Italien, Griechenland usw. finden. Aber der Wolga-Don-Kanal mußte noch gebaut werden! Die Vertragspolitik mit der Türkei soll die Wege der Ausfuhr freihalten. Schon allein durch die Schiffbarmachung des Dnjepr emanzipiert sich die Sowjetunion für große Warenmengen von denjenigen Eisenbahnlinien, deren Hafenköpfe an der Ostsee liegen. Die Abkehr von der Ostsee wird noch verstärkt werden, sobald der Wolga—Don-Kanal in Betrieb genommen wird und die Uralprodukte über die Kama und Wolga nach Süden und nicht mehr nach Norden verschifft zu werden brauchen. Wenn wir uns daran erinnern (s. S. 105 ff), wie schon vor dem Weltkriege unter den höchst rückständigen Verkehrsverhältnissen am Schwarzen Meer infolge der Entwicklung der Russischen Freiwilligen Flotte immer mehr russische Güter ihren Weg auf den Weltmarkt über die Levante nahmen, so dürfen wir folgern, daß nach Verbesserung dieser Verkehrsverhältnisse die Tendenz erheblich stärker sein wird und daß die Hafenstädte der Ostsee damit rechnen müssen, schon in wenigen Jahren russische Frachtgüter zu verlieren. Zugleich damit tritt indessen eine innere Kräfteverschiebung ein, die den Beherrschern der früheren russischen Lande nicht erwünscht sein dürfte: durch das regulierte Dnjepr-System bekommen die Westgebiete, das sind Weißrußland und die Ukraina gegenüber dem Wolgagebiet eine Bedeutung,

die sie bisher nicht hatten und die nur dann zu einem Nutzen für die Sowjetunion in ihrem eurasischen Zusammenhang umgewandelt zu werden vermag, wenn sowohl der Wolga-Don-Kanal gebaut, als auch die zentralen Finanztruste erheblich gestärkt werden könnten. Ohne beides müssen sich die zentrifugalen Tendenzen im Westen weiter entwickeln und neue innere Spannungen erzeugen.

Auch im Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrsverhält-



Skizze XXV. Wolga-System.

nisse im hohen Norden ergeben sich nicht durchweg erfreuliche Ausblicke. Der eisfreie Hafen an der Murmanküste Alexandrowsk wird ebenso ausgebaut wie Archangelsk (s. Abb. 72), und die Herstellung einer Kanalverbindung zwischen Petschora und Kama stellt den Abzug von Frachten von Leningrad und der Ostsee ebenso wie von der Wolga in Aussicht. Dasselbe gilt von den Eisenbahnbauten, die von Kotlas aus die Verbindung zwischen dem nördlichen Ural und der Murmanbahn vorbereiten. Sibirische, kasakstaner und mongolische Frachten werden in großem Umfange alljährlich von der Karischen Expedition in Anspruch genommen. In diesem Zusammenhang verdient die Verschmelzung der Selenga-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit der Ostsibirischen unter

gleichzeitiger Zusammenlegung der Burjato-Mongolei und des Gouvernements Irkutsk zu einem Wirtschaftsrayon „Ostsibirien“ besondere Erwähnung. Wer wird dem dünn bevölkerten Norden die Mittel geben, die zum Betriebe der neuen technischen Einrichtungen erforderlich sind?

Im Fernen Osten sucht man zu halten, was man hat und baut deshalb und um von dem durch die Japaner bedrohten Wladiwostok unabhängiger zu sein, die Verkehrswege und einen Hafen auf Sachalin aus, der den Rückhalt für den gesamten Pelz-, Gold- und Edelsteinhandel des östlichsten Eurasien sowie für das Fischereigewerbe und den Walfang nebst Robbenschlag im Ochotskischen Meer bilden würde.

Über das bedeutendste Hilfsmittel des roten Imperialismus in Asien, über die Turksib braucht hier kein Wort mehr verloren zu werden: sie ist die strategische Bereitschaftsstellung für die zunächst friedliche Durchdringung der Provinz Tsintjan und deren Einordnung in das eurasiatische Weltwirtschaftsgebiet unter bolschewistischer Herrschaft. Im übrigen werden die Dinge dort vorwiegend durch die Brillen der Revolutionäre in China gesehen. Nach einer von Bessedowski wiedergegebenen Äußerung wäre Stalin bereit, für den Einfluß in China ganz Transbaikalien und den fernen Osten preiszugeben

Wie aber, wenn die Früchte, die die Bolschewisten essen möchten, nicht sobald heranreifen? Die Gefahr ist vor allem so groß, weil alle die gewaltigen Industrie- und Verkehrsbauten ja nicht nur Baukapital, sondern auch und in wachsendem Umfange Betriebsmittel brauchen. Beobachtet man, wie schon der Bau der Turksib die Finanzkräfte des Landes angespannt hat, so darf man schließen, daß die Fertigstellung der Industriewerke in Kusnetz, im Ural, an der Wolga und in der Ukraina ebenso wie das Dnjeprstroj zusammen Verhältnisse auf dem Sowjetgeldmarkt schaffen werden, die zu ertragen ich nicht wage für möglich zu halten. . . . Die Sowjetregierung bedarf einer jahrzehntelangen Friedensarbeit, frei von sozialen Erschütterungen im Innern, um in den Stand gesetzt zu werden, die von ihr in Angriff genommene Industrialisierung durchzuführen. Die erforderlichen Kapitalien könnte sie, wenn auch nicht restlos, so doch in wachsendem Umfange durch den Außenhandel gewinnen. Bis dahin wird sie ihre Völker mit brutalstem Zwang regieren und das Ausland in steigendem Maße von den Reichtümern des Landes fernhalten, ihr Verkehrswesen aber zu einer scharfen Angriffswaffe auf den Welthandel auszubauen trachten. Einen loyalen Mittelweg zu suchen, ist den Bolschewisten sowohl innen- wie außenpolitisch unmöglich gemacht, da sich kein größerer Industriestaat — es sei denn Japan — bereit finden dürfte, sich mit der Sowjetunion auf Gedeih und Verderb zu verbinden. Ohne solche Verbindung aber würde jeder Übergang zu einem Kompromiß zur Preisgabe der bolschewistischen Ideale und der Machtstellung der WKP führen.