



E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

D. Wirtschaft und Verkehr

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

D. WIRTSCHAFT UND VERKEHR¹

1. Die Wirtschaft. Osteuropas große wirtschaftliche Bedeutung liegt in der Landwirtschaft (Abb. 1019), in der die Kraft des Landes wurzelt. Die Tundren scheiden allerdings für den Anbau völlig, für die Viehzucht, mit Ausnahme der Renttierzucht, fast ganz aus. Der Anbau von Korn ist im allgemeinen etwa bis zum 65° möglich, aber doch nur vereinzelt. Diese klimatisch bedingten, den Anbau einengenden Verhältnisse herrschen südwärts etwa bis zum 60° vor. Erst in dieser Breite tritt eine allgemeinere, flächenhaftere Verbreitung des Ackerbaus ein. Zu den nördlicheren Früchten gehört die anspruchslose Gerste, dann, besonders in Zentralrußland verbreitet, Roggen und Hafer. Im W des Waldlandes, aber auch in der nördlichen Mitte, wird sehr viel Flachs gebaut, ist doch Osteuropa mit vier Fünfteln der Weltproduktion in normalen Zeiten das wichtigste Flachsland der Erde. In der Produktion des Hanfes, der hauptsächlich in den mittleren und südlichen Waldgebieten angebaut wird, lieferte Rußland sieben Zehntel der Welterzeugung. In den westlichen Gebieten und in der Mitte ist auch die Kartoffel wichtig. Dieser Waldraum entwickelt sich mit seiner mitteleuropäischen Nachbarschaft zum wichtigsten Kartoffelerzeugungsgebiet der Erde. In der Steppe werden bei der größeren Sommerwärme auch verwöhntere Pflanzen gezüchtet, so besonders Weizen, in der reicheren Übergangsteppe auch die Zuckerrübe, Mais, Obst und Tabak. Weitere Kulturpflanzen sind in den östlicheren, kontinentaleren Teilen der Steppe der immer noch für die russische Ernährung begehrte Buchweizen, der auch im südlicheren Waldland viel gepflanzt wird, weiter Hirse und Roggen, in der echten, pontischen Steppe besonders auch Gerste, dann Flachs, im W auch Mais, Wein und Melonen. An der Südküste der Krim finden wir einige mediterrane Früchte.

Etwas über zwei Fünftel von Osteuropa sollen landwirtschaftlich benutzt sein. Wenn man die anschließenden sibirischen Räume noch hinzunimmt, so hat kein Staat in seinem zusammenhängenden Gebiet gleich große Kulturflächen, wie Rußland. Die Hauptbedeutung hat der Süden, der trotz schnell zunehmender Bevölkerung in der Lage war, seine Ernte beträchtlich zu mehren und damit an die zuschußbedürftigeren mittleren und nördlicheren Gebiete abzugeben (Abb. 1019). Aber mit der Ausdehnung des Pfluges ging keineswegs auch das Streben nach höchster Steigerung der Erträge Hand in Hand, da die Bestellungsarbeiten primitiv und Düngung vielfach unbekannt war. Bei den großen Räumen und bei der immer noch vorhandenen Möglichkeit, das Kulturland wenn auch nur oberflächlich auszudehnen, hatte man freilich auch nicht, wie im W, ein dringendes Bedürfnis nach intensiven Methoden. Dem russischen Bauern fehlte noch vielfach der Trieb zum wirtschaftlichen Emporsteigen, die Leibeigenschaft war erst 1861 aufgehoben worden, die den kleinen Bauern ganz außerordentlich belastende staatliche Steuerpolitik hemmte die Initiative, den Mir, das Gemeineigentum an Grund und Boden, das ins-



1019. Getreidezuschuß- und Überschuß-Gebiete in Rußland. (Nach Tschajanoff.)

¹ Th. H. Engelbrecht, Landwirtschaftl. Atlas des Russ. Reiches in Europa und Asien. Berlin 1916. — Die Wirtschaft des Auslandes. Berlin 1928 ff.

besondere im großrussischen Gebiet eingeführt war und jeden Fortschritt erschwerte, beseitigte erst die große Agrarreform des Jahres 1906. Die Bauern konnten aus der gebundenen Dorfgemeinschaft austreten und Eigenbesitzer werden. Zweifelsohne war seitdem auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens ein gesunder Fortschritt zu verzeichnen. War doch die Getreideernte 1913 um fast die Hälfte größer als 1900! Der Verbrauch an Landmaschinen war um das Vierfache, der an Kunstdünger um fast das Sechsfache gestiegen. Osteuropa erzielte dem Umfange nach ansehnliche Ernten. An Roggen stellte es die starke Hälfte der Weltproduktion, an Gerste ein Drittel der Welternte, damit die bedeutendsten Ernten dieser Früchte auf der Erde. Sehr groß war aber auch die Erzeugung von Weizen und Hafer. Allerdings wurde ein Teil der großen Erträge nicht zur Ernährung der rasch wachsenden Bevölkerung benutzt, sondern zur Erzielung einer aktiven Handelsbilanz, indem er ins Ausland ging. So lebten auch jetzt noch große Bauernmassen in großer Not und waren unterernährt. Die Not verwies sie auf den Weg der Industrie- und Wanderarbeit. Wäre die russische Bevölkerung in ihren Ansprüchen weniger genügsam gewesen, so hätte wahrscheinlich auch noch 1913 nicht nur kein Getreide aus-, sondern noch solches eingeführt werden müssen.

Neben dem Ackerbau, dessen wichtigste Gebiete die Steppen sind, ist auch die Viehzucht, und zwar ebenfalls namentlich in den Gebieten des S, wichtig. Hinsichtlich der Pferdezucht stand Osteuropa zahlenmäßig an erster Stelle unter allen Ländern der Erde. Heute hat es mit den asiatischen Gebieten diese Stellung wieder erreicht. In den pontischen Steppen wird, wie die Pferdezucht, auch die Schafzucht in großem Maßstab betrieben. Die Rindviehzucht ist gleichfalls hier und auch noch weiter nördlich von erheblicher Bedeutung. Dagegen ist der W Osteuropas mit seinem gemäßigeren Klima der Schweinezucht günstig. Die Geflügelzucht ist fast allenthalben eingebürgert, die Bienenzucht besonders in der Ukraine und im Wolgagebiet. In den Wäldern ist die Bienenzucht schon seit den ältesten Zeiten bekannt.

Die Raubwirtschaft hat dem Fischreichtum arg zugesetzt. Auch heute fehlt es noch meist an rationeller Pflege. Von den Flüssen liefern die Wolga und der Uralfluß noch die reichlichsten Erträge (Lachs, Karpfen- und Störarten), ähnlich auch das flache Asowsche und besonders der nördliche seichte Teil des Kaspischen Meeres (Heringe, Rot- oder Störfische). Aus dem Störrogen wird der Kaviar gewonnen, der viel ausgeführt wird (Bilder 1077 und 1078). Die meisten Fische wandern aus den südlichen Seen und Meeresteilen in die Flüsse, zum Teil bis zu ihrem Oberlauf. Andere Fische sind ganz zum Leben im Süßwasser übergegangen¹. Geringere Bedeutung hat der Fischfang in der Ostsee und den nördlichen Meeren. Da der Fischkonsum stark ist, müssen große Fischmengen eingeführt werden. — Im Kaspischen Meer werden viele Seehunde erlegt.

Für die Wirtschaft sind auch die Wälder trotz der großen Zerstörungen und der sehr geringen Pflege von erheblicher Bedeutung. Nehmen doch die Wälder in Osteuropa einen Raum von fast 1,7, in der Sowjet-Union von 1,5 Mill. qkm — ein Drittel des Gesamttraumes — ein. Die Ausfuhr von Holz und Harzprodukten zeigte vor dem Kriege die Neigung zu andauernder Steigerung. Für die Stellung des Reiches sind natürlich auch die großen Waldungen Nordasiens von wesentlicher Bedeutung: hat ja doch Rußland den größten Waldraum der Erde. Eine große, bisher nur schwach ausgenutzte Reserve besitzt Rußland in den ausgedehnten Torfgebieten des N, des NW und der Mitte, weitaus den größten der Erde.

Das bei weitem wichtigste und vielseitigste Bergbaugebiet liegt im Uralgebirge (Abb. 1020 u. Bild 1081). Es liefert etwas Steinkohle, namentlich aber aus altberühmten Lagern Eisenerze, insbesondere Magneteisen, ferner Gold, Kupfererze und das sehr wertvolle Platin. Die Edel- und Schmucksteinindustrie konzentriert sich gleichfalls auf den Ural. Das bedeutendste osteuropäische Kohlenbergbaugebiet

¹ A. Behning, Das Leben der Wolga, Stuttgart 1928.

liegt am Donez. Auch südlich von Moskau liegen kleinere Kohlenlager. Heute ist das wichtigste Eisenerzgebiet das von Kriwoi Rog, westlich vom unteren Dnjepr. Auch sonst hat der S mannigfache Eisenerzlager (Manganerze bei Nikopol am Dnjepr, Vorkommen bei Kertsch auf der Halbinsel Krim). Große Bedeutung spricht man neuerdings auch den Eisenerzlager im Kursker Raume zu. An Eisenerzen förderte Rußland 1913 etwas über 9 Mill. t. Salze liefern die vielen Seen der Kaspischen Depression und die Limanseen. Steinsalzlager sind gleichfalls im S vorhanden. Kalisalze hat man jüngst am Ostrand des Voruralischen Plateaus, bei Solikamsk, festgestellt.

Im Waldland mit seinen langen Wintern besteht eine alte, angesehene Hausindustrie, die sehr mannigfache Ware herstellt. Die Spezialisierung ist weit fortgeschritten und so organisiert, daß der eine Ort dieses, der andere jenes Erzeugnis herstellt. Am wichtigsten ist die durchaus noch lebenskräftige und entwicklungsfähige Hausindustrie im Zentrum, besonders um Moskau, Wladimir, Jaroslaw, Nishnij Nowgorod. Aus der Hausindustrie hat sich vielfach eine teilweise recht bedeutende Fabrikindustrie entwickelt, die gleichfalls in der jüngsten Zeit, zumal im letzten Jahrzehnt vor dem Kriegsausbruch, noch erheblich ausgebaut wurde. Diese Fabrikindustrie war allerdings noch stark vom Ausland abhängig, indem sie westeuropäische Kapitalien und fremde Kräfte beanspruchte. Absatzfähig war sie aber nur deshalb, weil hohe Schutzzölle sie erhielten und eine soziale Gesetzgebung fast ganz fehlte, daher auch Frauen und Kinder in langen Arbeitszeiten für klägliche Entlohnung beschäftigt wurden. Das wichtigste Industriegebiet ist das mittlere Großrußland, in dem oft mitten im Wald große Unternehmungen ins Leben gerufen wurden. Das Begründen großer Werke und das Zusammenballen mächtiger Arbeitermassen war für das mittlere Rußland geradezu typisch geworden. Die größte Industrie um Moskau, Wladimir, Twer, Jaroslaw ist die Textilindustrie, die hier vier Fünftel der gesamtrussischen Textilwaren verfertigt. Obenan steht die Baumwollindustrie. Von den anderen großen Industriezweigen ist im Zentrum die Metallverarbeitung am wichtigsten. Neben dem mittleren Industriebezirk ist in der jüngeren Zeit auch im S eine sehr bedeutende Eisenindustrie entstanden, der die Donezkohlen und die Eisenvorräte zugute kommen. Die Erzvorkommen des Uralgebirges haben natürlich auch hier eine Hütten- und Verarbeitungsindustrie ins Leben gerufen, die aber unter den



1020. Bergbau und Fabrikindustrie in Osteuropa.

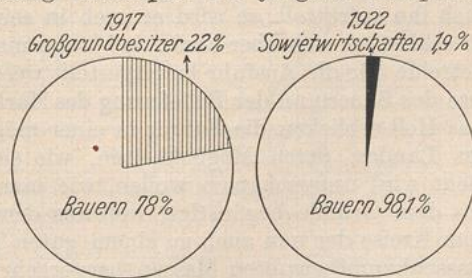
(Entworfen von W. Tuckermann.)

Hell gerastert sind die Gebiete, die vor dem Krieg zu Rußland gehörten (mit Ausnahme von Finnland).

schlechten Verkehrsverhältnissen stark gelitten hat. Auch St. Petersburg war ein sehr wichtiges Zentrum der Großindustrie. In den landwirtschaftlichen Gebieten findet man häufig an die Landwirtschaft anknüpfende Industrien, so Zuckerindustrie, Lederherstellung und -Verarbeitung, Tabakindustrie, Großmüllerei, Ölmühlen, Brennerei und Brauerei. Die Konzentration und der Aufbau der Industrie in großen Unternehmungen hat die bolschewistische Sozialisierung außerordentlich erleichtert.

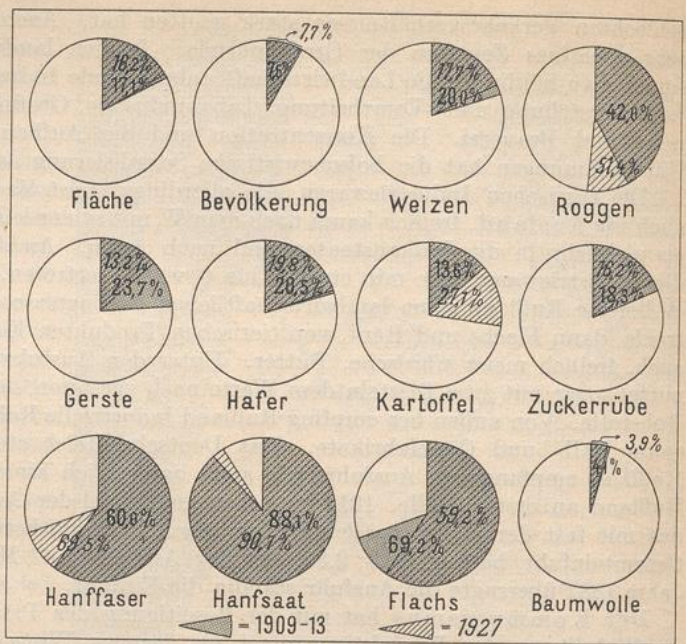
Die russischen Industriewaren, die allerdings meist Massenartikel waren, gingen auch ins Ausland, freilich kaum nach dem W mit seiner leistungsfähigeren Industrie, als vielmehr in die Balkanstaaten und nach Asien. An der Gesamtausfuhr waren die Industriewaren nur mit etwa 5 bis 6 v. H. vertreten. Nach dem europäischen W lieferte Rußland seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse, besonders Mehl und Getreide, dann Flachs und Hanf, von tierischen Produkten Eier, Felle und Pelze, dann auch, freilich meist sibirische, Butter. Unter den Ausfuhrwaren waren die Lebensmittel sogar mit zwei Dritteln dem Werte nach vertreten, der Rest entfiel auf sonstige Rohstoffe. Von außen her empfing Rußland industrielle Rohstoffe, Bergbauprodukte, sowie Halb- und Ganzfabrikate. Das Deutsche Reich stand hinsichtlich der von Rußland empfangenen Ausfuhr, wie auch namentlich hinsichtlich der Einfuhr nach Rußland an erster Stelle. 1913 ging fast ein Drittel der Ausfuhr nach Deutschland, das mit fast der Hälfte an der Einfuhr nach Rußland beteiligt war. Der Wert der Gesamteinfuhr betrug 1913: 2,85, der der Ausfuhr 3,42 Milliarden Mark. Seit dem Jahre 1882 überragte die Ausfuhr ständig die Einfuhr.

Der Kommunismus hat mit der Beseitigung des Privatkapitals und der Vergesellschaftung der Produktionsmittel ein eigenes Wirtschaftsprogramm durchzuführen versucht, das alle Wirtschaftszweige, auch den Außenhandel, nationalisierte und sozialisierte. Es hat sich freilich erwiesen, daß die schroffe Durchführung der kommunistischen Theorien zunächst unmöglich ist. Der Staat hat deshalb zum Teil an alte Grundsätze wieder angeknüpft, der Verkehrswirtschaft und dem westeuropäischen Kapital, namentlich in der Form von landwirtschaftlichen, bergbaulichen und industriellen Konzessionen, abermals Eingang verschafft und Handelsverträge mit dem Ausland abgeschlossen. So war es auch möglich, die Wirtschaft zu regeln und zu entwickeln. Im übrigen lassen sich auch in der neuen Wirtschaftspolitik Gesichtspunkte finden, die Ähnlichkeit mit der alten haben. Am wirksamsten hat sich anscheinend noch die Nationalisierung des Grund und Bodens erwiesen, da sie die Bauernschaft leidlich zu befriedigen vermochte. Aber der Bauer hat auch ein weitgehendes Nutzungsrecht am Boden, das dem Privatbesitzrecht immerhin ziemlich nahe kommt (Abb. 1021). Dabei besteht aber auch jetzt noch im europäischen Reichsteile ein empfindlicher Landmangel, dem man durch weitere Ausdehnung der Wirtschaftsfläche abhelfen will. Die Bauernwirtschaft hat auch unter dem neuen Regiment durchaus individuelle Züge und damit auch größere Betriebe entwickeln können. Diese werden aber von der Regierung bekämpft. Ihr jüngster Kampf ist auf die Verdrängung der „kapitalistischen“ Kulakenschichten gerichtet. Die mit überstürzter Eile betriebene Kollektivierung der Bauernwirtschaften, deren Zahl auf 26 Millionen angegeben wird, und damit die Vergesellschaftung auch der landwirtschaftlichen Erzeugung hat sich indes in der ursprünglichen Absicht gar nicht durchführen lassen. Doch hält man auch jetzt noch an der Überleitung eines größeren Teils kleinerer und mittlerer Bauernwirtschaften, zunächst eines Viertels, in Kolle-



1021. Die Grundbesitzverteilung im alten und neuen Rußland (1917 und 1922).

tivbetriebe fest. Neben diesen bäuerlichen Kollektivwirtschaften hat man in den verschiedensten Gebieten große Sowjetwirtschaften, staatliche „Getreidefabriken“ als Mustergüter eingerichtet, die mit besonders modernen Einrichtungen, namentlich auch mit Großmaschinen arbeiten, wie überhaupt der maschinelle Großbetrieb, an das allenthalben betonte Vorbild der mechanisierten amerikanischen Betriebe anknüpfend, das Ideal des jüngsten Rußland ist. Den Kollektiv-, nicht den Individualwirtschaften leihen die Maschinen- und Traktorenstationen ihre Unterstützung. Bei der gewaltigen Bedeutung der

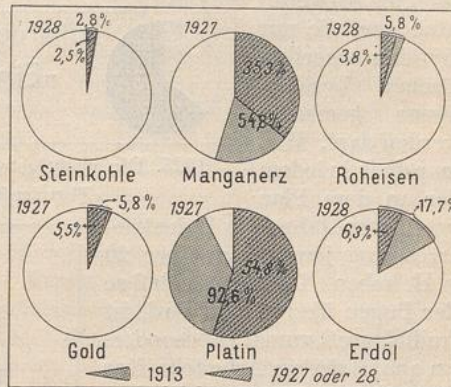


1022. Anteil der Sowjet-Union an der Welterzeugung wichtiger Ackerfrüchte.

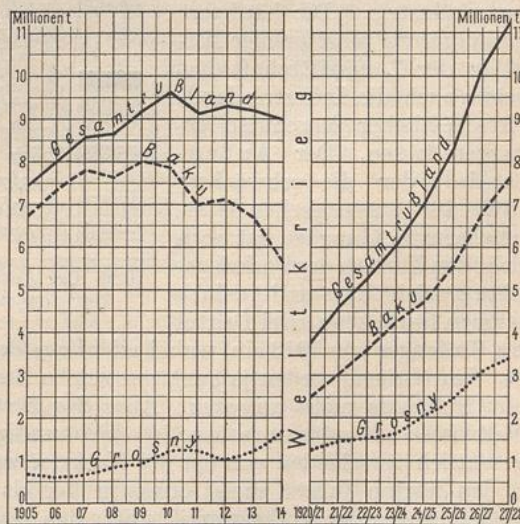
Landwirtschaft Osteuropas muß das Bauernproblem das wichtigste des Landes bleiben.

Indem die furchtbare Zerrüttung überwunden ist, ist die Vorkriegsstellung beinahe auf allen Gebieten so ziemlich wieder erreicht worden. Die agrarwirtschaftliche Produktion ist bei einigen Früchten (Weizen, Roggen, Kartoffeln, Hanf, Tabak, freilich noch nicht beim Flachs, bei dem die Schwankungen aber auch in der Vorkriegszeit sehr stark waren), zum Teil sogar erheblich (Mais) größer als in der Vorkriegszeit (Abb. 1022). Der Kartoffelanbau hat eine sehr wesentliche Erweiterung erfahren. Die Not der städtischen Volksmassen hat hier anregend gewirkt. Rußland ist heute der erste Kartoffelerzeuger der Welt. Die Baumwollernte Turans ist um ein Fünftel größer als 1913. Die Zuckerrübenernte ist im Durchschnitt heute nur noch in Deutschland größer. Die Intensivierung des Anbaus, der Übergang zu modernen Wirtschaftsmethoden, Flurbereinigung und Melioration machen offensichtlich Fortschritte. Mit der Verwendung von Dünger, besseren Geräten und Maschinen wachsen die Erträge. Der Bauer ist für seinen Acker interessiert. Wie er geistig mehr und mehr erwacht und der systematische Kampf gegen den Analphabetismus auch ihn aufrüttelt, so wird er auch in seinen Nahrungsbedürfnissen anspruchsvoller. So erklärt es sich aber auch, daß lange nicht mehr in dem Umfang der Vorkriegszeit Getreide für die Ausfuhr bereitgestellt werden kann. Freilich scheint auch das Interesse des Bauern an der Belieferung des Marktes im allgemeinen nicht sehr groß zu sein. Das Heil erblicken die Führer in einer möglichst weitgehenden Industrialisierung des Landes, deren Möglichkeiten, wie sie auch im Menschenmaterial liegen, man nicht wird unterschätzen wollen, wie man es oftmals getan hat. Diese wird schon aus dem Grunde begünstigt, weil aus dem Industrieproletariat ganz anders als aus dem Kreise der nun auch zu einem guten Teil kapitalistisch eingestellten Bauern die klassenkampfbewußten Massen hervorgehen. In der Industrialisierung erblickt man den Inbegriff des Sozialismus. Darum fördert man noch mehr als früher den Anbau von Industriepflanzen (Hanf, Baumwolle, Zuckerrübe, Sonnenblume). Freilich

wird man, ähnlich wie im alten Rußland, noch auf lange Zeit auf die Beschäftigung hochqualifizierter fremder Kräfte und auf fremdländische Kredite angewiesen sein. Mit der Industrialisierung als „Heeresstraße des sozialistischen Aufbaus“ will man sich aber auch vom imperialistischen und kapitalistischen Ausland unabhängig machen. Rußland soll nicht mehr als einseitig aufgebauter Agrarstaat von den westlichen Industriestaaten abhängig bleiben. Es schießen nun abermals, wie in den 1880er Jahren und noch später, große Industriewerke, im Zentrum wie im S, aus dem Boden, nicht selten wieder in Anlehnung an ursprüngliche rein bäuerliche Siedlungen. Teile des inneren Großrußland scheinen auf dem Wege zu sein, ausgesprochene Industrierräume zu werden. Aus politischen Gründen wird die Industrie nun auch in Gebieten gefördert, die bisher rein agrarwirtschaftlich oder kulturell rückständig waren. So ist man bereits dazu übergegangen, analog den Vorgängen in der amerikanischen Union, Textilindustrien, zumal Baumwollwerke, auch in den Anbaugebieten (Turan, Transkaukasien) zu errichten. Man schreckt bei diesem Industrieausbau auch davor nicht zurück, besonders entwickelten Industrierräumen Werke zu nehmen und sie in andere Gebiete zu verpflanzen. Mit der allgemeinen Industrialisierung des Reiches soll auch die starke Monopolstellung bestimmter Räume beseitigt werden. Die industrielle Erzeugung befindet sich zu drei Vierteln in der Hand des Staates oder der Konsumgenossenschaften. Nur Klein- und Zwergbetriebe werden privatwirtschaftlich geleitet. Die Steinkohlenförderung der Union ist heute (1927/28: 34, 1928/29: 41 Mill. t) bereits beträchtlich höher als in der Vorkriegszeit. Das Gleiche gilt von der Naphthagewinnung und ihrer Industrie, an der hauptsächlich die nördlichen und östlichen Randgebiete des Kaukasus (Baku, Grosnij, Maikop) beteiligt sind. Sie treten nun wieder in starkem Wettbewerb auf dem Weltmarkt auf (Abb. 1024). Torf wird heute in viel größerem Umfange als in der Vorkriegszeit gewonnen. Offenbar hat aber mit der Begründung großer Trusts auch die Holzwirtschaft den früheren Stand weit überschritten. Mit Tatkraft ist man, entsprechend dem Leninschen Zehnjahresplan der Elektrifizierung Rußlands, in der jüngsten Zeit auch an die Anlage von Kraftwerken gegangen, die in großen Werken namentlich für den Süden vorgesehen sind. Die Stromerzeugung ist heute mindestens viermal so groß wie 1913. Zu wünschen übrig läßt noch die Förderung von Eisenerzen (1928/29: 7,3 Mill. t). In der Gewinnung von Roheisen ist die Vorkriegsstellung noch nicht, in der von Rohstahl fast erreicht.



1023. Der Anteil der Sowjetunion an der Weltgewinnung wichtiger Bergbauschätze und von Roheisen.



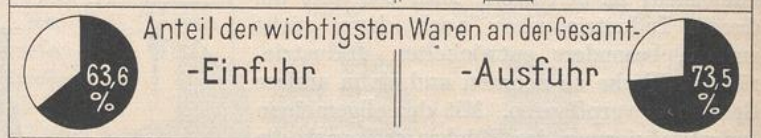
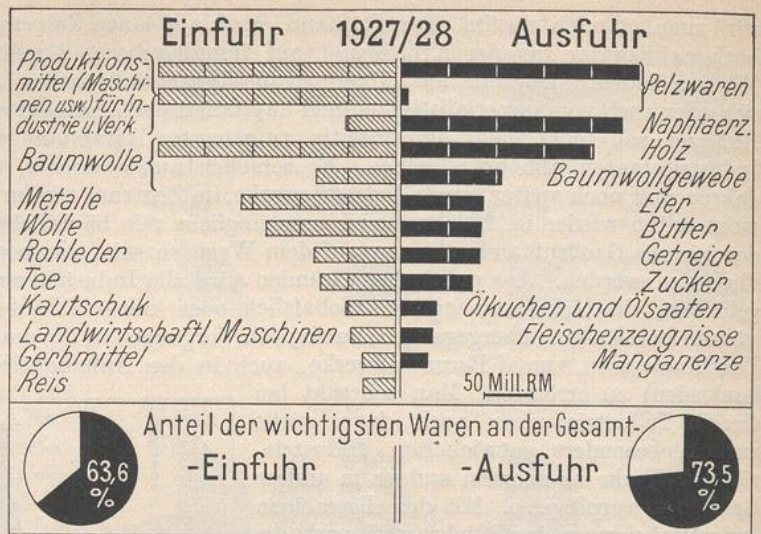
1024. Die Entwicklung der russischen Erdölproduktion von 1905 bis 1928.

v. Seydlitz, Handbuch. 27. Bearbtg. II.

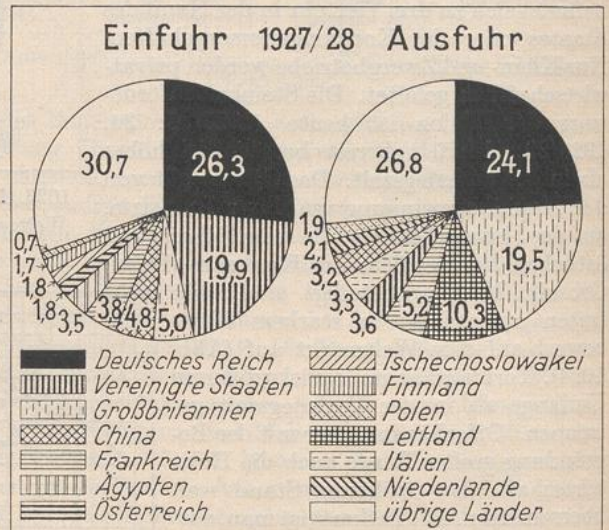
Bei der Fertig-
industrie ist man
zum Teil in stärkerem
Umfange über
den Stand von 1913
hinausgelangt. Die
„Planwirtschaft“,
wie sie mit dem
Wirtschaftsjahr
1928/29 und dem
Fünfjahresplan
durchgeführt werden
soll, sieht sogar
eine Erweiterung
vor, die nur mit
den amerikanischen
Verhältnissen
gemessen werden
darf. Will man
doch in jedem
der an dem Plan

beteiligten Jahre die
Industrienerzeugung
jeweils um über 20
v. H. heben. Die
Gefahr, daß so der
Bogen überspannt
wird, ist freilich
groß, zumal es
besonders an
qualifizierten
Arbeitskräften
mangelt. Sehr
erstarkt ist
jedenfalls bereits
die chemische
Industrie, vielfach
mit denselben
Standorten wie die
Krafterzeugungs-
industrie. Die
häufigere
Einbürgerung
maschineller
Mittel in der
Landwirtschaft
hat weiter auch
die Industrie
landwirtschaftlicher
Maschinen
erstarken lassen.
Der Außenhandel,
der die schwächste
Stelle der
jungrussischen
Wirtschaftsentwicklung
ist, hat noch
nicht den Umfang
der Vorkriegsjahre
erreicht. Ein- und
Ausfuhr nehmen
heute etwa zwei
Drittel

des Umfangs von 1913
ein, wobei allerdings
der verkleinerte
Raum zu berücksichtigen
ist. Im übrigen
werden ja auch
nur solche
Beziehungen
gepflegt, die die
Unabhängigkeit
Rußlands nicht
antasten. Aber
das Bestreben,
ein entscheidendes
Wort in der
Weltwirtschaft
mitzusprechen,
ist offenkundig.
Die Struktur
des Handels ist
nicht wesentlich
verschieden von
der der Vorkriegs-
zeit (Abb. 1025).
Doch war die
Einfuhr in den
letzten Jahren
meist etwas
größer als die
Ausfuhr. Deutschland
steht jetzt
wieder, wie in
der Vorkriegs-
zeit, unter den
Handelsländern,
sowohl in der
Ein- wie in der
Ausfuhr, an
erster Stelle.
Dann folgen
Großbritannien
und die
Vereinigten
Staaten (Abb. 1026).



1025. Die wichtigsten Waren des Außenhandels der Sowjet-Union. Wert der Einfuhr 2,1, der Ausfuhr 1,7 Milliarden RM.



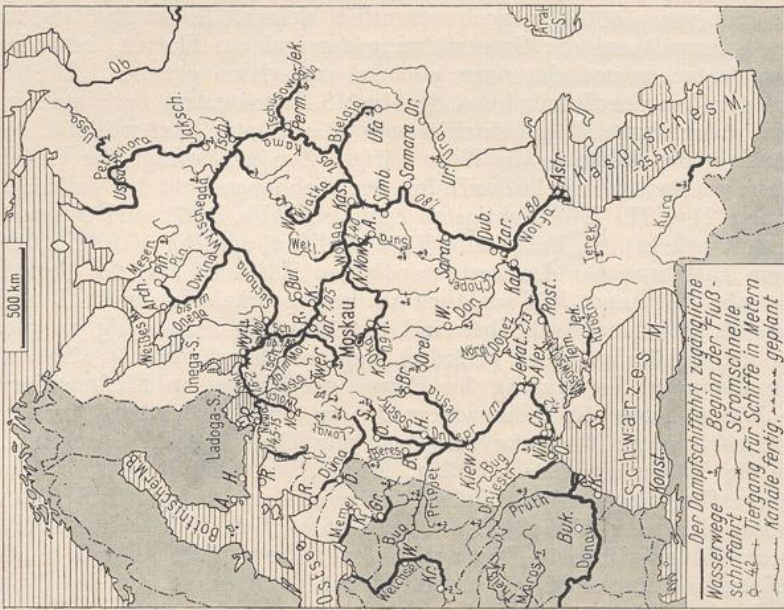
1026. Der Anteil des Auslandes an der Ein- und Ausfuhr der Sowjet-Union in Hundertteilen des Wertes.

2. Der Verkehr. Bei der Binnenlage des russischen Volkes und bis zu einem gewissen Grade auch des russischen Staates ist die Seehandelsflotte nie sehr entwickelt gewesen; sie zählte 1914 nur 750 000 t und ist durch die Abtretung der baltischen Gebiete heute (mit rund 300 000 t) noch wesentlich kleiner. So ist Rußland im Verkehr mit der Außenwelt auf die Unterstützung der anderen Flotten, besonders der britischen, der deutschen und der norwegischen, angewiesen gewesen. Doch ist zu beachten, daß der Bau der Eisenbahnen den im 18. Jahrhundert noch starken Auslandsverkehr unter eigener Flagge stark eingeschränkt hat. Jetzt will man den tatkräftigeren Ausbau der Flotte in die Wege leiten. Zur Zeit beträgt der Verkehr der russischen Flotte am Gesamtverkehr der Häfen, der noch lange nicht den Vorkriegsstand erreicht hat, nur 11 v. H. Die wichtigsten Seehäfen (Abb. 1027) sind Odessa (1913: 6,5 Mill. t Gesamtverkehr), St. Petersburg (1913: 5 Mill. t) und Riga (1922: 2,6 Mill. t). Gegenüber dem Riesenverkehr der westeuropäischen Häfen ist also der Verkehr der östlichen nicht sehr bedeutend. Viel wichtiger als der Seeverkehr ist der Flußverkehr. Da viele Flüsse bis hoch hinauf schiffbar sind, die Strömung meist ruhig, ausgeglichen ist, so konnte die Schifffahrt leicht gefördert werden. Hinderlich ist allerdings der lange Eisgang, die starke Versandung der Flüsse, der Mangel an Flußregulierungen. Wiewohl die Flüsse durch ihr Ineinandergreifen zu einer Verbindung förmlich einladen, so war nach dieser Richtung hin doch nur Ungenügendes geschehen. Die Kanäle, die die Flüsse der Ostsee (Düna, Memel, Weichsel, Bug) mit denen des Schwarzen Meeres (Dnjeprsystem) verbinden, sind veraltet und unzulänglich (Abb. 1028). Eine Verbindung der nach S fließenden Flüsse unter sich fehlt vollkommen, wiewohl die untere Wolga sich dem Don auf 55 km nähert. Hier soll nun tatsächlich endlich der Kanalbau durchgeführt werden. Einzig die Systeme, die die Wolga mit der Newa verbinden, können bisher als hinreichend genannt werden. Von diesen Kanalsystemen ist das Mariensystem, das dem Ladoga- und dem Onegasee folgt, das bedeutendste (Abb. 1004). An diese Wasserstraße hat man durch einen weiteren Kanal auch die Dwina angeschlossen. Man erreicht so von der Dwina sowohl die Newa wie die Wolga, so daß ein Verkehr vom Kaspischen zum Weißen und zum Finnischen Meer möglich ist. Petersburg hat auf diese Weise einen bedeutsamen Wasserweg zum Wolga- und Uralgebiet. Bemerkenswert ist, daß auch auf den zum eigentlichen Eismeer fließenden Strömen und ihren Nebenflüssen Dampfschifffahrt eingerichtet ist. Der Dampfschifffahrt, die vielfach in Osteuropa, besonders beim Wolgasystem, eine Bedeutung hat, wie sonst kaum in unserem Erdteil, bereitet bisher die Eisenbahn nur wenig Wettbewerb, da den Flußstrecken entlang noch meist die Bahnen fehlen. Viele Siedlungen im mittleren und unteren Wolgagebiet sind in der offenen Jahreszeit auch heute noch fast allein auf den Wasserweg angewiesen.

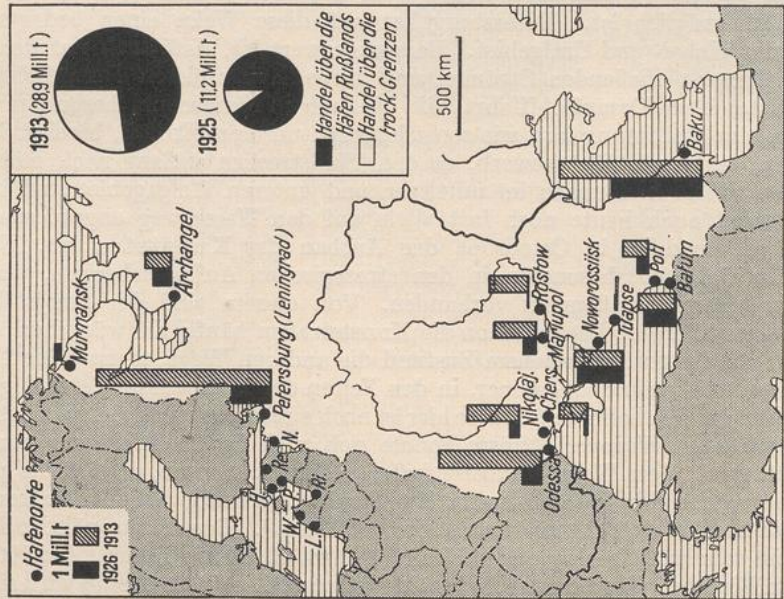
Ganz unbedeutend ist in Osteuropa der Ausbau der Kunststraßen. Nur in den westlichen Gebieten, besonders in den strategischen Aufmarschzonen, war ein etwas engmaschigeres Straßennetz vorhanden. Von diesem sind der Sowjet-Union nur 25 000 km verblieben. Lassen schon die Kunststraßen häufig zu wünschen übrig, so läßt sich leicht denken, in welchem Zustand die anderen Wege, meist reine Naturwege, im heißen trockenen Spätsommer, in den Zeiten der Frühjahrsniederschläge und der Schneeschmelze sich befinden. Gerade hier ist noch außerordentlich viel nachzuholen; infolge der schlechten Wegeverhältnisse konnte sich auch das Kraftfahrzeug nur ganz schwach einbürgern. Vom Wege- und Eisenbahnausbau hängt es ab, ob sich die großen Zukunftspläne werden durchführen lassen. Der Straßenbau wurde mit dem Aufkommen der Eisenbahnen (Abb. 1029/32) weiter vernachlässigt¹. Das osteuropäische Eisenbahnsystem ist sehr weitmaschig und zählte 1914 etwa 60 000 km Linien. Auf 100 qkm kamen 1,1 km Eisenbahn, in Deutschland mehr als zehnmal so viel. Heute wird sich im

¹ W. Tuckermann, Verkehrsgeographie der Eisenbahnen des europ. Rußland, Essen a. d. R. 1916.

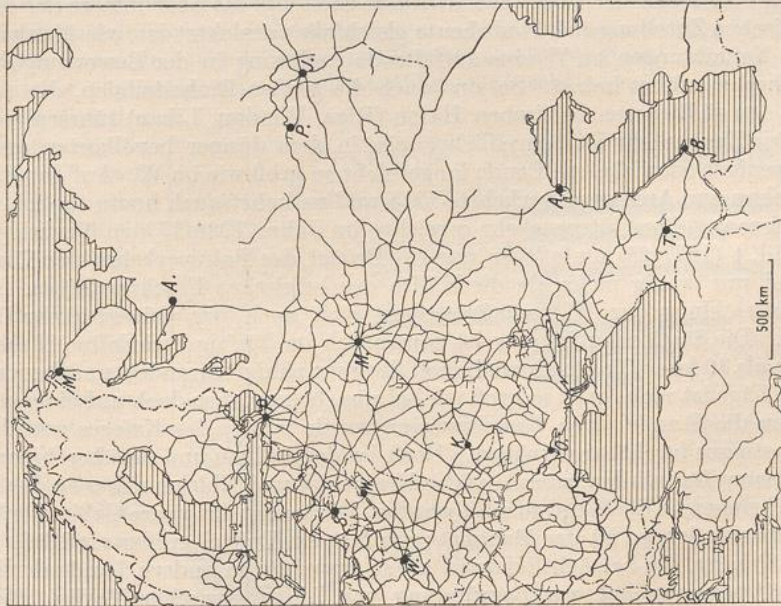
v. Seydlitz, Handbuch. 27. Bearbtg. II.



1028. Die Wasserstraßen Osteuropas. (Entwurf von W. Tuckermann.)



1027. Der Außenhandel der Häfen des heutigen europäischen Rußland 1913 und 1925.



1029. Die Eisenbahnlinien Osteuropas 1927.

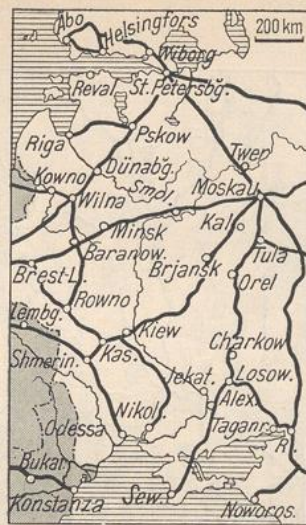


1030. Die Haupteisenbahnlinien Osteuropas 1928.
(Entwürfe von W. Tuckermann.)

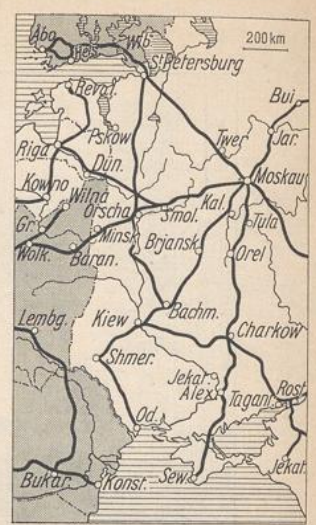
europäisch-russischen Reichsteile das Bahnnetz auf etwas über 60 000 km belaufen. Auf die politisch fremden osteuropäischen Gebiete kommen etwa 10 300 km. Die Bahnen sind zumeist in einer breiteren Spur (1,524 m) angelegt worden. Die Natur hat im allgemeinen den Bau der Bahnen begünstigt, so fehlen Tunneln fast ganz. Die Lokomotiven werden vielfach mit Holz geheizt, im SO auch mit Masud, einem Naphtharückstand. Das Zentrum des osteuropäischen Eisenbahnsystems ist unbestritten Moskau. Es gibt wenig Städte, die in ihrem Lande eine gleich überragende Bedeutung haben. Hier strahlt die

wichtigste Bahn des Landes, die nach St. Petersburg, aus, ferner Linien nach Warschau, Charkow-Sewastopol, Brjansk-Odessa, Rostow-Baku. Hier nehmen auch die großen Linien nach Sibirien und nach Turkestan ihren Ausgang. St. Petersburg ist nicht ganz so bevorzugt, wiewohl es große Strecken nach Wilna-Preußen, Warschau und Kiew-Odessa aufweist. Zudem ist der alte bedeutsame Verkehr nach der Neugliederung zu einem großen Teile zerschmettert. Die anderen Städte treten demgegenüber weit zurück. Nur Wilna hatte im Verkehrsleben noch eine bedeutendere Stellung, die aber infolge der unglücklichen politischen Zuteilung der Stadt heute gleichfalls vernichtet ist, wie überhaupt die staatlichen Neubildungen im W eine auffallende Änderung in der Bewertung der Verkehrswege herbeigeführt haben. So sind auch die großen Einheitslinien, die aus dem Inneren zu den südlicheren baltischen Häfen (Riga, Windau, Libau) führten, zerrissen worden. Der Zugverkehr ist begrifflicherweise in dem dünner bevölkerten und wirtschaftlich weniger entwickelten Lande lange nicht so groß wie im W. Auf den Strecken nach Astrachan und Archangel verkehrte 1914 und verkehrt auch heute täglich nur ein Personenzugpaar. Der Güterverkehr erreichte im Jahre 1926/27 den Vorkriegsstand. Mit 150 Mill. t (1927/28) umfaßt er nur ein Drittel des Bahnverkehrs des Deutschen Reiches und nur wenig mehr als die Hälfte des belgischen Frachtverkehrs. Mit der starken Entwicklung der Wirtschaft steigert sich auch der Güterverkehr (1929/30 215 Mill. t). Die Stationsentfernung ist namentlich im dürrtig besiedelten N sehr groß, bis zu mehr als 40 km. Die Geschwindigkeit der sehr ruhig fahrenden und bequem eingerichteten Züge ist nicht ganz so groß wie bei uns, betrug aber doch auf einigen Linien bis zu 80 km die Stunde. Das Verkehrswesen wurde infolge des Krieges und des politischen Umsturzes furchtbar zerrüttet. Doch ist der Aufbau und darüber hinaus auch die Anlage neuer Bahnlinien, zumal um das Uralgebiet und Sibirien näher an das Reichszentrum zu bringen, in die Wege geleitet worden. Wenn man das ganze Gebiet der Sowjet-Union berücksichtigt, so ist das Bahnnetz um fast ein Drittel größer als 1913. Das ist eine Vergrößerung, die beträchtlicher ist als in irgendeinem andern Lande der Erde.

Der Luftverkehr hat zur Begründung von Linien zwischen Berlin, Riga und Moskau und von Moskau nach Charkow, Rostow, Kaukasien und Teheran geführt. Linien nach Sibirien und Turan werden eingerichtet.



1031. Die Haupt-Eisenbahnlinsen im Westen Osteuropas 1913.



1032. Die Haupt-Eisenbahnlinsen im Westen Osteuropas 1927. (Entwürfe von W. Tuckermann.)