

UKRAINISCHE WIRTSCHAFTSZEITUNG

WOCHENSCHRIFT FÜR DEUTSCH-
UKRAINISCHE WIRTSCHAFTSINTERESSEN

NUMMER 2

BERLIN, 27. JANUAR 1922

I. JAHRGANG

INHALT:

Noch mehr Industriestaaten?

Wichard von Moellendorff

Das Transportwesen der

Ukraine (1. Teil) . . . Dr. Ing. O. O. Haupt

Die Beziehungen der Ukraine zu Russland

Der Kohlenbergbau in der Ukraine F. Bepalyj

Interview mit den Leitern des ukrainischen

Trusts

PREIS 2,50 MARK

VERLAG:

UKRAINISCHE WIRTSCHAFTSZEITUNG
G. m. b. H.

Der Verlag dieser Zeitschrift übernimmt die

Vermittlung von Inseraten

für alle in der Ukraine erscheinenden Zeitungen
in russischer und in ukrainischer Sprache.
Alles Nähere ist durch den Verlag zu erfahren.

Inserate für diese Zeitschrift

in deutscher und ukrainischer Sprache werden
angenommen, soweit es sich um Firmen handelt,
die aus der Ukraine importieren wollen, oder
deren Erzeugnisse für den Export nach der
Ukraine in Frage kommen.

Der Verlag
der Ukrainischen Wirtschaftszeitung.

UKRAINISCHE WIRTSCHAFTS-ZEITUNG

WOCHENSCHRIFT

FÜR DEUTSCH - UKRAINISCHE WIRTSCHAFTSINTERESSEN

Schriftleiter: Dr. Jenny Brünn

Verlag und Schriftleitung: Berlin NW. 40, In den Zelten 5a

Bezugsbedingungen: Preis vierteljährlich M. 27.—, einzelne Hefte M. 2,50.
Zu beziehen direkt durch den Verlag und durch die Postanstalten

Nummer 2

Berlin, 27. Januar 1922

I. Jahrgang

Noch mehr Industriestaaten?

Von Wichard v. Moellendorff.

Bemerkung der Schriftleitung.

Die Thesen, die Herr v. Moellendorff hier aufstellt und die Schlußfolgerungen, die er zieht, sind den praktischen Tagesinteressen der wirtschaftlichen Beziehungen, wie sie diese Zeitschrift vertritt, völlig entgegengesetzt. Aber wir eröffnen gern mit diesen die große Linie der Umgestaltung der Weltwirtschaft festhaltenden Ausführungen die Diskussion über die einzelnen hier angeschnittenen Probleme und behalten uns die eigene Stellungnahme bis zum Schluß der Erörterungen vor.

Etwa vor hundert Jahren schien es so, wie wenn sich zwischen Industrie und Urproduktion der Erde eine friedliche, reinliche, arbeitsteilige Wirtschaftsgemeinschaft derart ausbildete, daß sich England vermöge seines technischen Vorsprunges, seiner geographischen Lage und seiner geologischen Beschaffenheit als Verfeinerungswerkstätte und Tauschmarkt für alle anderen Länder einrichtete, die Acker- und Bergbau, Handwerk und Kleinhandel treiben, auf eine eigene Industrialisierung jedoch verzichten mochten. Auf diesem Wege hätte die Welt, wenn es in ihr nur ökonomische und nicht auch davon abgetrennte politische und kulturelle Motive gäbe, vielleicht wirklich zu ihrem Segen ein großes Indien der Briten werden können, und daran hätte sich nicht einmal etwas Wesentliches zu ändern brauchen, wenn allmählich, um Löhne und Frachten zu sparen, die grobe Hilfs- und Vorfabrikation, zum Beispiel die Erzverhüttung oder die Zellstoffbereitung oder die Elektrizitätserzeugung den ehemaligen Rohstofflieferern anheimgefallen wäre. Solange die Menschheit glauben durfte, sie würde bei der neuen Bewegung, in unstaatlicher Verbundenheit und ohne Machtopfer, zwar um einen Mittelpunkt, aber auf derselben Ebene wie er, kreisen, nicht aber, unter Einbuße von Selbstbestimmungen, in Abhängigkeit, also gleichsam unter eine Kegelspitze geraten, und solange England selbst den Schein eines militärischen oder sozialen Herrschaftsanspruches mied, fehlt der Anlaß zu Widerspruch und Widerstand. Sobald dagegen in die guten Handelsbeziehungen das vergebens verhaltene Nationalgefühl oder gar der Verdacht miteinflöß, den Ahnungslosen drohte das Schicksal deklassierter Kolonialvölker, zerstob die bürgerliche Bruderschaft alsbald, ja sie wurde aus Enttäuschung bisweilen geradezu als Uebel abgetan, und an die Stelle des

zerronnenen Traumes vom — um Modeworte zu gebrauchen — Horizontalismus trat bei den sich reif genug dünkenden Staaten die Sehnsucht nach autonomem Vertikalismus.

Etwa vor fünfzig Jahren begannen dann Länder wie Deutschland ihr Heil in einer Emanzipation zu erblicken, deren Ziel freilich nicht Autarkie, sondern Nachahmung des beneideten Vorbildes hieß. „Geschützt von Zollmauern, pflanzte man seinem Boden Manufakturen und Maschinenhallen ein, ohne zu fragen, wieviel er deren tragen und speisen konnte. Mit einer einzigen Unterbrechung, die der Weheruf der Agrarier bewirkte, schritt man, zumal im letzten Menschenalter, ziemlich besinnungslos auf die Bahn des Imperialismus hinüber, ohne zu bedenken, welche Gefahren der neu entstandene Wettlauf in sich barg, und welcher Mittel des Vertrages oder der Rüstung es bedurfte, um ungestraft durchzukommen. Kurz vor dem großen Kriege bewirtschaftete der Deutsche eine nichtdeutsche Fläche, die ebenso groß war wie seine Heimat, indem er, noch dazu meistens aus Ueberseegebieten, Viehfutter, Spinnfasern, Leder, Metalle bezog und mit Erzeugnissen seines Gewerbefleißes bezahlte; führte er dem Werte nach je ein Viertel seiner Gütererzeugung über die Reichsgrenzen ein und aus; besaß er als Außenhändler, als Meerbefahrer, als Kohlenförderer, als Kohlenverbraucher, als Baumwollimporteur, als Maschinenexporteur den zweiten oder dritten Platz an der Sonne; zählte er sich zu den gegen jegliches wirtschaftliche Ungemach stärkst und sicherst Gewappneten, und trotzdem oder eben deshalb stürzte er so tief, wie wir es erlebten, und wie wir es wohl noch nicht ganz begreifen: Der auf allzu schmalem Fundament aufgetürmte Vertikalbau brach jäh zusammen, und der gebeugte Stolz wird dankbar sein, wenn sich die Trümmer nach angelsächsischem Ermessen irgendwo horizontal bescheiden wieder einfügen.

Weiß man, daß Deutschland 1920, obgleich es nur ein Drittel der westeuropäischen Goldlöhne zahlte, nach dem Warengewicht kaum ein Viertel seines Außenhandels von 1913 übrig behielt und kaum ein Drittel seines auf auswärtige Rohstoffe angewiesenen Industrieumfanges von 1913 beschäftigte? Weiß man, daß Deutschlands landwirtschaftliche Intensivität, die leider nicht wie Chinas auf sich beruhte, noch 1921 so sehr durchlöchert war, daß es uns drei Fünftel seiner früheren, auf das jetzige Arena umgerechneten, Kartoffel- und Getreideernte einbrachte? Weiß man, daß es Dergleichen weder durch Bosheit von Gegnern noch durch Ungunst von Konjunkturen, sondern buchstäblich durch die Tücken des Objektes, durch die Belastung mit einer Industriearme erleidet? Weiß man, daß das Deutsche Reich vollends untergehen mußte, wenn sich plötzlich die Gläubiger nicht mehr darum kümmerten? Weiß man, daß ein gnädig abgestückeltes Sachsen, Brandenburg, Ostelbien sein Dasein bettelnd fristen würde, bis es sich in eine dünnbevölkerte Weide und Haide zurückverwandelt hätte? Weiß man Dergleichen und liebäugelt dennoch in Polen, in der Tschechei, in der Ukraine mit Versuchen, die, den deutschen ähnlich, am untauglich bedienten Ehrgeiz zu scheitern verdammt sind?

Schon 1914 war zu viel industrielle Produktionskraft in der Welt, und an den überzählig rauchenden Schornsteinen entzündete sich die Explosion. Um den Sieg zu erringen, wurde außerhalb von Europa die industrielle Produktionskraft um Beträge vermehrt, innerhalb von Europa die Konsumptions- und Urproduktionskraft um Beträge vermindert, die man ohne Uebertreibung auf je 20 % der kritischen Beträge von 1914 einschätzen darf. Aus dem kritischen Quotienten 100 : 100 ist der noch kritischere Quotient 120 : 80 geworden, und in ihrer wachsenden Verzweiflung spitzt die kapitalistische Industrie ihre Krise bis aufs Aeußerste zu, indem sie, um wenigstens einen

Absatz für industrielle Produktionsmittel zu haben, die Industrialisierung neuer Länder selbst suggeriert und propagiert. Was dann? Was, wenn ein Rechenfehler der Gegenwart sich auf unabsehbare Zeit hinaus zum Fluch verhärtet und das Gleichgewicht zwischen Industrie und Urproduktion der Erde überhaupt nicht wiederkehrt?

In etwa fünfzig Jahren werden es die Studenten als Weisheit schlürfen, und in etwa hundert Jahren werden es die Kinder mit der Muttermilch einsaugen, daß haltbare Wirtschaftsgemeinschaften sich nur in genügend weitem Rahmen, der alles Unentbehrliche in sich enthält und für sich allein verwertet, zwischen körperlich unzertrennlichen und geistig befreundeten Völkern abschließen lassen. Wenn sich die Völker Europas nicht selbst das Tor in diese Zukunft verriegeln, so werden auch sie als Vereinigte Staaten verschiedenen Charakters und gleichen Rechtes ihrem Frieden dienen können. Werden sie gescheit genug sein, lieber ihre alten Industrieländer auszunutzen als junge auszuhecken?

Das Transportwesen in der Ukraine.

Von Dr.-Ing. O. O. Haupt.

I. Das Eisenbahnwesen.

Das wirtschaftliche Rückgrat jedes Landes, jedes Wirtschaftsgebietes, ganz besonders mit gemischter Agrar- und Industriewirtschaft, bildet das Eisenbahnwesen. Jede Störung des Betriebes, jede Schädigung der Betriebsmittel muß daher notwendig den ungestörten Ablauf aller der Vorgänge, die wir unter der Bezeichnung Wirtschaftsleben zusammenfassen, im Kern treffen.

In Berücksichtigung dieser Tatsache gab es nach dem Ende des großen Krieges für alle westlichen Länder keine dringendere und eiligere Aufgabe, als daß durch vierjährigen Raubbau an den Betriebsmitteln, durch die rücksichtslose Unterordnung unter militärische Rücksichten völlig heruntergewirtschaftete Eisenbahnwesen wieder auf die alte Höhe zu bringen.

Von einem funktionierenden Eisenbahnbetrieb hängt die Versorgung der Industrie mit Heizmaterial und Rohstoffen ab, er ist Voraussetzung dafür, daß die Zentren der Industrie mit den Produkten der Agrarbevölkerung versehen werden kann, daß der Bauer mit den für eine intensivere und rationellere Bodenbearbeitung erforderlichen Industrieprodukten beliefert werden kann. Ist das Eisenbahnwesen so heruntergewirtschaftet, daß es dieser ersten und wichtigsten Aufgabe nicht mehr genügen kann, dann sinkt die Industrieproduktion rapid. Der Teil der Industriearbeiter, der aus dem Bauernstande stammt und noch Verbindungen zur Heimat hat, verläuft sich auf das flache Land, um wieder seiner alten Agrarbeschäftigung nachzugehen. Es tritt ein allgemeiner Rückfall des gesamten vorher gemischt industriell-agrarischen Wirtschaftslebens in eine frühere, primitivere, agrarische Autarkie ein. Dieser Rückgangsprozeß wird erst dann von selbst zum Stillstand kommen und in Richtung der bereits früher einmal erreichten höheren Entwicklungsstufe umkehren, wenn das Eisenbahnwesen wieder den Anforderungen genügen kann, die erforderlich sind, wenn sich die Industrie wieder in aufsteigender Linie entwickeln soll.

Während die Weststaaten in der glücklichen Lage waren, trotz großer vorhandener Schwierigkeiten in kurzer Frist nach Beendigung des Weltkrieges ihr Eisenbahnwesen wieder auf die alte Höhe der Vorkriegszeit zu bringen, war dies bislang für die Ukraine nicht möglich. Für diese Tatsache sind eine Anzahl Gründe als Entschuldigung anzuführen. Der wichtigste davon ist vor

allem der, daß nicht — wie man vielfach behauptet, die heutigen staatlichen zuständigen Stellen zu dieser Wiederherstellung technisch und organisatorisch etwa unfähig wären, sondern daß man sie mit Waffengewalt in Form von Interventionen daran verhindert hat, ihren Eisenbahnapparat wieder aufzubauen.

Was seit der Niederlage Denikins geleistet worden ist, um das Bahnwesen wieder einigermaßen betriebsfähig zu machen, stellt zweifellos eine bedeutsame technische Leistung dar. Wenn die Gesamtleistungsfähigkeit — an westeuropäischen Bahnen gemessen — heute noch eine vergleichsweise geringe ist, so zeigt dies lediglich, in welchem Maße die Bahnanlagen durch die Invasionen ruiniert worden sind. Während der Krieg 1918 für Deutschland zu Ende war, begann damals die Periode der Invasionen in der Ukraine. Die Einfälle des Atamans Dutow, die Invasionen der von französischem Geld unterstützten und mit französischen Kanonen ausgerüsteten Armeen der alten Zarengeneräle Denikin und Wrangel waren es in erster Linie, die zu den weitgehenden systematischen Zerstörungen des Eisenbahnwesens der südlichen Ukraine führten, die bis heute nur mit aller Anstrengung in bescheidenstem Ausmaße behoben werden konnten. Es sei hier als Beispiel dafür, in welchem Maß die Eisenbahnanlagen während dieser Periode mitgenommen wurden, erwähnt, daß damals mehr als 800 Eisenbahnbrücken zerstört worden sind. Davon sind bis heute trotz aller Schwierigkeiten in Hinsicht der Beschaffung von Material und technischen Kräften 650 von Grund auf wieder aufgebaut. Der Rest von 150 ist zum Teil provisorisch wiederhergestellt, während einige wenige, wie die Brücke von Kurjew noch unpassierbar ist. Neben den Eisenbahnbrücken waren des weiteren vor allem die für Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebes unbedingt erforderlichen Strecken-, Telegraphen- und Telephonanlagen nach Beendigung der Invasion nahezu völlig zerstört. Ebenso gelitten haben die Blockanlagen. Erstere sind heute zum größten Teil wieder betriebsfähig, wenn auch der Wiederaufbau vielfach auf primitive Weise mit primitiven Hilfsmitteln vorgenommen werden mußte. Auch auf die Wiederinstandsetzung der Blockanlagen hat man viel Mühe und Sorgfalt verwendet. Dieser Teil der technischen Anlagen funktioniert heute noch in wenig zufriedenstellender Weise, da ja gerade die Blockanlagen insbesondere in einem dichten Industriebahnnetz wie im Donez-Kohlenrevier, komplizierte und empfindliche Betriebsrichtungen darstellen, für welche Material- und Apparatersatz außerordentlich schwer zu beschaffen ist. Da die Leistungsfähigkeit eines Eisenbahnbetriebs in erster Linie von den Einrichtungen abhängt, durch die die Sicherheit des Betriebes aufrecht erhalten wird, wird man um den Betrieb nach Erhalt von rollendem Material aus den westlichen Industriestaaten auf eine höhere Verkehrsleistung zu bringen — auf die rascheste Wiederherstellung dieser Sicherungseinrichtungen, Blockanlagen, Streckentelegraph und Telephon besondere Mühe verwenden müssen.

Neben diesen vor allem auf die Zerstörungen während der Invasionszeit zurückzuführende Mängel der Eisenbahnanlagen kommen jedoch noch andere. So befindet sich nicht nur der Oberbau der Strecken, sondern auch die Geleise selbst in einem wenig befriedigenden Zustand. Daß sie heute überhaupt noch einen gewissen Verkehr selbst trotz des ungenügenden Funktionierens der oben erwähnten Betriebseinrichtungen ermöglichen, beweist, in welchem vorzüglichem Zustand das ukrainische Bahnnetz vor und während des Krieges sich befunden haben muß. Muß man doch bedenken, daß seit 1914, seit dem Ausbruche des Weltkrieges, das ukrainische Netz bis 1917 von den russischen Bahnanlagen am intensivsten beansprucht wurde. Nicht nur hatten die Bahnen während des Krieges die ungeheuren Kriegstrans-

porte aus Rußland nach der russischen Südwestfront, Bessarabien, Rumänien, Bukowina, Galizien usw. zu bewältigen, sondern sie hatten des weiteren den Abtransport unendlicher Mengen von Rohmaterial, vor allem von Kohle und Eisen, nach den Kriegsindustrie-Zentren Großrußlands zu besorgen. Dabei waren die ukrainischen Bahnen in der Lage, trotz dieser außerordentlichen Belastung den normalen Handelsverkehr ohne nennenswerte Einschränkung weiter zu bewältigen. Dieser Aufgabe vermochten die Bahnen bis Ende des Krieges zu genügen. Aus dieser ehemaligen Leistungsfähigkeit kann man einen Rückschluß ziehen, wie sehr die ukrainischen Bahnen durch den Bürgerkrieg gelitten haben, und welcher Anstrengungen es bedurft hat, um auch nur die Wiederherstellungsarbeiten zu leisten, die den heutigen gegen früher geringfügigen Verkehr ermöglichen, und welcher weiteren Anstrengung es noch bedarf, um das Bahnnetz auf die Höhe ehemaliger technischer Vollkommenheit zu bringen.

Was die allgemeinen Anlagen anbetrifft, so haben sich Linien und Stationen nur wenig geändert, dagegen bedarf, wie bereits bemerkt, der Oberbau weitgehender Erneuerungsarbeiten. Desgleichen läßt der Zustand der Geleise infolge der außerordentlichen Inanspruchnahme während der Kriegsjahre viel zu wünschen übrig. Seit 1917 ist die Auswechslung schadhafter Schienen infolge Materialmangels nahezu zum Stillstand gekommen. Die Folge ist selbstverständlich eine Verringerung der Verkehrsschnelligkeit, was neben den andern im gleichen Sinne wirkenden Faktoren eine weitere Herabsetzung der Transportleistung bedingt.

Daß, abgesehen von Streckeneinrichtungen, Oberbau und Geleise durch die Kriegsjahre das rollende Material weitgehend heruntergewirtschaftet war, ist selbstverständlich. Während der Invasionskriege war nicht nur die Wiederherstellung des rollenden Materials und sein Ersatz unmöglich, sondern es ging gleichzeitig außerordentlich viel dadurch verloren, daß von Okkupationsarmeen ein großer Teil, vor allem des brauchbarsten Teils an Lokomotiven und Waggons verschleppt wurde. Vieles davon gelangte zwar nach Befreiung des ukrainischen Territoriums wieder in den Besitz des ukrainischen Staates, jedoch zumeist entweder absichtlich zerstört oder doch fast bis zur völligen Unbrauchbarkeit abgenutzt. Die Wiederherstellung des rollenden Materials, vor allem der Lokomotiven wird heute noch dadurch erschwert, daß während der Invasionen auch ein Teil der vorhandenen Reparaturwerkstätten vernichtet wurde; außerdem wurde ein großer Teil des zur Reparatur dienenden Maschinenparks zerstört oder teilweise verschleppt. Abgesehen davon fehlen jedoch heute auch nicht nur Rohmaterial für die Wiederherstellung, sondern auch Ersatzteile sind wenig vorhanden. Vor allem fehlen Stahl, Ersatzteile für die Feuerbüchsen, dann Flammrohre usw.

Der in der Ukraine (im September 1921) vorhandene Bestand an Waggons betrug etwa 85 000. Davon waren damals 30 000 „krank“, d. h. für den Transport unbrauchbar. 4 000 Waggons wurden als Wohnstätten und Warenlager benutzt, 6 000 Waggons wurden für Werkzeuge benutzt, die dazu dienen, das Material für die Reparatur des Oberbaues usw. zu befördern. Etwa 47 000 Waggons stehen für Güter- und Militärtransportzüge zur Verfügung.

Die derzeitigen Transportleistungsdaten pro Waggon sind folgende: Ein ukrainischer Waggon durchläuft von einer Ladung bis zur neuen durchschnittlich 550 Werst. Die durchschnittliche Tagesleistung eines Waggons beträgt etwa 40 Werst. Die täglich im Betrieb befindliche Anzahl von Waggons beträgt entsprechend der Anzahl der arbeitenden Waggons demnach $53\,000 : 550 \times 40 = 3854$ Waggons. Zieht man davon die Zahl der für die Werkzeuge verwendeten Waggons ab, so verringert sich die Zahl der

dem Verkehr dienenden Waggonen täglich auf $47\,000 : 550 \times 40 = 3600$ Waggonen.

Der Gesamtbestand an Lokomotiven beträgt gegenwärtig etwa 4200. Davon sind 2700 „krank“ oder aus sonstigen Gründen transportunfähig, etwa 100 Lokomotiven dienen dem Personenverkehr, 90 werden für den Transport der Werkzeuge benutzt, 230 kommen als Rangiermaschinen und dergl. zur Verwendung, der Rest von 1100 Lokomotiven dient dem Güter- und Militärtransport.

Abgesehen von den besprochenen und aus dem unbefriedigenden Zustand des Oberbaues und des ungenügenden Bestandes an betriebsfähigem rollendem Material sich ergebenden Schwierigkeiten kommt noch Heizmaterialnot hinzu, obwohl die Ukraine über eines der reichsten Kohlenvorkommen Europas im Donezgebiet verfügt. Diese Heizmaterialnot ist allerdings in erster Linie eine Folge der Schwierigkeiten, die den Abtransport des Heizmaterials wegen der ungenügenden allgemeinen Leistungsfähigkeiten der Bahnen entgegenstehen. Mit der Steigerung der Transportleistungsfähigkeit infolge der Wiederherstellungsarbeit wird sich automatisch diese Heizmaterialnot verringern und beheben. Zur Zeit macht sich diese Not allerdings außerordentlich empfindlich geltend. Als vorläufige Maßnahme gegen den Mangel an Heizmaterial hat man folgende Betriebsumstellungen in die Wege geleitet:

1. Es wird ein Teil der Reparaturwerkstätten, der Depots und Wasserpumpstationen auf Beheizung mit Naphta eingerichtet.

2. Es werden die Teilstrecken Kursk-Charkow und Rostow-Iloweiskaja, die allerdings nur zum Teil auf ukrainischem Gebiet verlaufen, mit Naphtalokomotiven der Kursk-Moskauer- und Wladikawkaser-Bahn betrieben.

3. Die Lokomotiven der Kijew- und Woreneshier-Eisenbahn werden mit Holz geheizt.

4. Die Südeisenbahn, die Ekaterinoslawer und Donez-Bahnen werden mit Kohle versorgt und von der Südwest- und Westeisenbahn zudem mit Holzheizmaterial unterstützt.

In erster Linie leidet der Personenverkehr unter dem Mangel an Heizmaterial. So mußten die Anzahl der Personenzüge in jeder Richtung auf je einen in der Woche herabgesetzt werden. Der Mangel an Heizmaterial bewirkt, daß die mit dem vorhandenen Fahrpark erreichte Transportleistung nicht unerheblich unter der bei voller Ausnutzung dieses Bestandes möglichen Leistung zurückbleibt.

Das Eisenbahnnetz der Ukraine zerfällt in folgende Eisenbahn-Untergruppen: Die südwestlichen Eisenbahnlinien mit dem Verwaltungssitze in Kiew; sie durchschneiden die Gouvernements Podillia, Wolynj, Kyjiwstschyna, teilweise Mykolajiwstschyna und Kremintschuttschyna. Ihre Gesamtlänge beträgt etwas über 3600 Werst. Diese Eisenbahnlinie stößt unmittelbar an polnische und rumänische Eisenbahnlinien.

Vom 1. September 1921 ab sind aus der Verwaltung der südwestlichen Eisenbahnlinien ausgeschieden und die Linien Odessa-Warsnjark und Odessa-Pomitschna in der Länge von 984 Werst mit den Rechten eigener Verwaltung dem Odessaer Bezirk zugeteilt.

Die Südeisenbahnen mit dem Verwaltungssitz in Charkiw durchqueren die Gouvernements Kremintschuttschyna, Poltawstschyna, Tschernyhiwstschyna, Charkiwstschyna, Woronesch, Katerynoslawstschyna und Krym in der Gesamtlänge von etwa 3400 Werst.

Vom 1. September 1921 sind an die Verwaltung der Südeisenbahn Teile der Woronischer Eisenbahn, der Eisenbahn Tscherkassy-Bachmatsch und Poltawa-Tarniwzi angegliedert worden. Die Linie Krjukowo-Cherson-Mykolajiw wurde der Südeisenbahn entnommen und der Katerynoslawer Eisenbahnlinie angeschlossen.

Die Katerynoslawer Eisenbahnlinie mit dem Verwaltungssitz in Katerynoslaw durchquerte die Gouvernements Mykolajiwstschyna, Katerynoslawstschyna und Saporische in einer Gesamtlänge von etwa 2000 Werst. Im Bereiche dieser Strecke befinden sich die Kryworihir Eisenerzgruben und die Mangan-Erzgruben von Nykopil.

Die Donezer Eisenbahnlinie mit dem Verwaltungssitz in Charkiw durchquert die Gouvernements Donettschyna und Charkiwstschyna in einer Gesamtlänge von etwa 3000 Werst. Diese Eisenbahnlinie bedient unmittelbar die Ausfuhr des Heizmaterials aus dem Donezgebiet, das im übrigen über eine Reihe kurzer Industrie-Anschlußbahnen an die Kohlengruben verfügt.

Die Eisenbahnlinie Kyjiw-Woronisch, die noch das Territorium der Ukraine durchläuft, durchquert etwas zur Hälfte die Gouvernements Tschernyhiwstschyna, Poltawstschyna und Kremintschuttshyna in einer Länge von etwa 1100 Werst. Verwaltungssitz befindet sich in Kursk. (Vom 1. September 1921 wurde die Eisenbahnlinie Kyjiw-Woronisch dem Moskauer Kreiskomitée für Transportwesen angegliedert).

Außer diesen sich in vollem Betriebe befindlichen Strecken werden auch im Gebiete der Ukraine vom Komgosoor (Komitée für die Staatsbauten) die Eisenbahnlinien Merefä-Cherson und Hryschyno-Riwne zur Betriebsaufnahme vorbereitet. Vorläufig sind auf diesen Linien Teilstrecken in Betrieb, nämlich Nyschniedniprowsk-Kiltschen und Apostolowo-Wodopoj-Cherson in einer Gesamtlänge von 250 Werst.

Außerdem durchlaufen das Territorium der Ukraine nördlich von Bachmatsch Teilstrecken von großrussischen Eisenbahnen, die den Westeisenbahnen angegliedert sind, in einer Länge von 220 Werst, und die Strecke Charkow-Topoli in einer Gesamtlänge von etwa 200 Werst. (Vom 1. September 1921 ab wurde diese Strecke der Verwaltung der Südeisenbahnen angegliedert).

Wir führten eingangs bereits als Hauptgrund für die Schwierigkeit das ukrainische Bahnnetz auf die Höhe seiner Vorkriegsleistungsfähigkeit zu bringen die Invasionen an. Aus der oben gegebenen Uebersicht über den heutigen Stand des Eisenbahnwesens ergibt sich einerseits, daß in der immerhin verhältnismäßig kurzen Zeitspanne, die seit dem letzten Einfall Wrangels verstrichen ist, außerordentlich viel Mühe und Arbeit verwendet worden ist, um mit dem wenigen noch vorhandenen brauchbaren Material den Betrieb wieder in die Höhe zu bringen. Andererseits ist jedoch nicht zu verkennen, daß die Ukraine heute aus eigener Kraft mit den ihr zur Verfügung stehenden materiellen und technischen Mitteln zu einer völligen Wiederherstellung ihres Bahnnetzes auf die Verhältnisse der Vorkriegszeit nur schwer im Stande sein dürfte. Ohne diese Wiederherstellung ist jedoch auf einen Export in größerem Umfange einfach aus Gründen technischer Unmöglichkeit nicht zu rechnen. Für Deutschland kommt zur Zeit zu dem ein intensiverer Export- und Importverkehr mit der Ukraine auf dem Seewege solange nicht in Frage, solange die Dardanellen für deutsche Schiffe gesperrt sind.

Erste Voraussetzung für einen wirklich für beide Länder vorteilhaften und nutzbringenden Gütertausch ist demnach die Wiederherstellung des Bahnnetzes in solchem Umfange, daß die heute noch nicht den Anforderungen des Innenverkehrs genügende Leistungsfähigkeit bis zur Exportmöglichkeit gesteigert wird.

Die Beteiligung und Beihilfe an der Wiederherstellung der ukrainischen Eisenbahnen wäre eine wichtige und nutzbringende Betätigungsmöglichkeit deutscher Industrie. Ueber die zweckmäßigste geschäftliche Form und Basis des Entgelts für diese Sachleistung zu sprechen, ist nicht Zweck dieser Arbeit. Darüber müssen die Interessenten hüben wie drüben zu einer Verständigung kommen. Jedenfalls erscheint es uns nicht zweifelhaft, die wir die Interessen

sowohl der deutschen Industrie wie des ukrainischen Landes kennen, daß sich eine Verhandlungsbasis finden läßt. Der neue Wirtschaftskurs der föderierten russischen Republiken scheint uns vor allem ein bisheriges Haupthindernis für derartige weitsichtige und großzügige Wiederaufbaupläne aus dem Weg geräumt zu haben, daß nämlich seitens der deutschen Industrie so weitgehende staatliche Garantien für die investierten Kapitalien verlangt werden mußten, daß sie, als in die Souveränitätsrechte eingreifend, für Rußland nicht annehmbar waren. Der neue Wirtschaftskurs ermöglicht hingegen, genügend wirtschaftliche Garantien zu geben. Damit ist die Möglichkeit geschaffen, in die nächste Phase deutsch-ukrainischer Wirtschaftsbeziehungen einzutreten, nämlich überzugehen vom einfachen Bar-Handelsgeschäft zu tatsächlicher gegenseitig helfender Wiederaufbauarbeit. Hierbei kann die deutsche Industrie mit ihren vollkommenen technischen Mitteln der Ukraine helfen, die Bedingungen zu schaffen, die notwendig sind, damit die Ukraine ihrerseits mit ihren reichen Rohstoffvorräten dem heute beim Bezug von Rohstoffen auf hochvalutarische Länder angewiesenen Deutschland helfen kann. Beide werden davon ihren Nutzen haben. Der erste und wichtigste Schritt hierzu ist die Wiederherstellung der ukrainischen Bahnen.

Die Beziehungen der Ukraine zu Russland.

(Von unserem Berichterstatter.)

Charkiw, den 28. Dezember 1921.

C. T. Die Beziehungen der Ukraine zu Rußland haben einen formalrechtlichen Charakter erst im Jahre 1920 angenommen, als durch einen Bündnisvertrag zwischen den beiden Republiken die tatsächlichen gegenseitigen Beziehungen und die Trennung der Staatsorgane geregelt wurden. Vor dieser Zeit aber trat schon die Ukraine als selbständige, von Rußland unabhängige Republik auf. Diese Selbständigkeit der Ukraine wurde mehrmals einerseits durch die höheren Regierungsorgane in Rußland proklamiert, andererseits durch die Räteregierung in der Ukraine verkündet. Dafür einige Beispiele: Bei dem 2. Allrussischen Räte-Kongreß im Oktober 1917, der an Stelle der Kerenski-Regierung die Räte-Regierung in Rußland setzte, war die Anerkennung der Unabhängigkeit der Ukraine ein besonderer Punkt der Tagesordnung. Bei den Verhandlungen in Brest-Litowsk war neben den Unterhändlern der ukrainischen Zentral-Rada die Delegation der ukrainischen Räte-Regierung vertreten. Diese Delegation wurde von der russischen als gleichberechtigt behandelt, und beide Delegationen unterstrichen ihre Solidarität. Hier sind schon die Keime der späteren gegenseitigen Beziehungen beider Räte-Republiken zu erkennen.

Weiterhin ist es interessant, daß in den Noten Moskaus an Deutschland im Falle Karl Radek 1919 Tschitscherin, der die Anwesenheit Radeks in Deutschland als eines besonderen Vertreters für die Ukraine erklärte, die Selbständigkeit der Ukraine besonders unterstrich.

Nach dem 3. Allukrainischen Räte-Kongreß im März 1919 wurde die zweite ukrainische Räte-Regierung gebildet, die die Macht übernahm, nachdem die in ihrer Richtung bolschewistische aber Rußland durchaus feindliche ukrainische Regierung des Direktoriums geflohen war. Die Verfassung der

Ukrainischen Räte-Republik, die auf diesem dritten Kongreß angenommen wurde, erklärt grundsätzlich, daß die Ukraine ein engstes politisches Bündnis mit allen bestehenden und in Zukunft noch sich bildenden Räte-Republikan anstreben wird; Rußland wird aber in dieser Erklärung speziell nicht erwähnt. Diese Regierung, wie sie hier genannt wird, die zweite bolschewistische ukrainische Regierung, hatte Volkskommissariate für alle Ressorts, auch für Volkswirtschaft und Kriegswesen, und hatte einen Oberbefehlshaber für die ukrainische Armee, die damals überwiegend aus den ukrainischen Partisanen- und Militärabteilungen bestand, die früher für das Direktorium gegen Skoropadski kämpften und es später verließen, und nur aus kleinen Abteilungen der russischen Roten Armee, die in der Ukraine gegen Don-Kosaken kämpften.

Aber beiden dieser Räte-Regierungen — Charkower wie Kiewer — ist es in Wirklichkeit nicht gelungen, das Staatsleben in eine feste Form zu bringen, weil die Ukraine zu der Zeit ein dauernder Kriegsschauplatz blieb, auf dem sich die Kämpfe gegen Krasnow, Polen, Denikin, später Wrangel abspielten. Durch die ganze Ukraine zogen die Truppen der verschiedenen Bewerber um die ukrainische oder russische Krone. Die Sorge der Regierung galt in erster Linie der Befriedigung der Armeebedürfnisse. Es war nicht an der Zeit, an die Durchführung irgendwelcher dauernder Staatsformen, an die Regelung der Beziehungen zu Rußland, das hier in der Ukraine auch seine Front hatte, zu denken.

Erst die Ukrainische Räte-Regierung, die nach der vollständigen Niederlage Denikins und Petljuras zum dritten Mal in der Ukraine eingesetzt wurde, konnte an die Organisierung eines dauerhaften Staatsgefüges schreiten. Dazu gehörte, daß sie ihre Beziehungen zu den Nachbarstaaten regelte. Im gemeinsamen Abwehrkampf mit den Gegnern der Räte-Republikan bildete sich zu dieser Zeit eine gemeinsame Rote Armee, die nach europäischem Muster mit zentralisierter Verwaltung und mit einheitlichem Oberkommando organisiert war.

Gleichzeitig wurde die Bildung der ukrainischen Truppenteile mit dem ukrainischen Kommando usw. vorgesehen, und für die Ausbildung der ukrainischen roten Offiziere wurden einige Kriegsschulen eröffnet, die den Offiziersbestand der späteren ukrainischen Divisionen stellen sollten.

Der anstrengende Kampf verlangte die Anpassung des Wirtschaftslebens an die Bedürfnisse der Kriegszeit, und so entstand der sogenannte „Militärische Kommunismus“; die Industrieverwaltung wurde vollkommen zentralisiert, die Industrien wurden nationalisiert, und in den Händen des zentralisierten Apparates der Staatsmacht wurden die Beschaffung von Rohstoffen, die ganze Produktion und ihre zweckmäßige Verteilung konzentriert. Diese zwei Tatsachen — Bildung einer starken gemeinsamen Roten Armee und Konzentrierung sämtlicher Produktionskräfte — sind nicht ohne Einfluß auf die Politik der Ukrainischen Regierung geblieben, was in einem Beschluß des 4. Allukrainischen Räte-Kongresses vom 1. bis 3. Mai 1920 zum Ausdruck kam. Dieser Kongreß fand gerade zur Zeit der Eröffnung der feindlichen Kriegsaktionen seitens Polens einerseits und Wrangels andererseits statt. Für die Abwehr dieses Angriffes mußten alle militärischen und wirtschaftlichen Kräfte Rußlands und der Ukraine zusammengeschlossen werden. In Anbetracht dessen beschloß der Kongreß, daß die Ukraine ein engstes wirtschaftliches und Militär-Bündnis mit Rußland schließen soll, wobei die Regierung beauftragt wurde, einen Vertrag über die Vereinigung der militärischen und wirtschaftlichen Angelegenheiten auszuarbeiten. In der Praxis wurde die Vereinigung in der Weise durchgeführt, daß die vereinigten Kommissariate für Volkswirtschaft in der Ukraine ihre Bevollmächtigten hatten, die vor dem Kommissariat in Moskau verantwortlich waren und dessen Anordnungen in der Ukraine durchführten. .

Aber mit der Zeit, als sich die Befestigung des Staatslebens, die Beruhigung im Innern und der Frieden an den Fronten allmählich durchsetzte, ergriff die Regierung der Ukraine selbständig immer weitere Gebiete des Staatslebens, und sogar auch der militärischen Angelegenheiten. Alle sogenannten Bevollmächtigten der vereinigten Kommissariate beider Republiken in der Ukraine, die aber zugleich auch die Kommissare der Ukraine und Mitglieder des ukrainischen Rates der Volkskommissare waren, wurden allmählich der Kontrolle der Ukrainischen Regierung unterstellt, die Bevollmächtigten verloren nach und nach ihre führende Bedeutung und die Verbindung mit den vereinigten Kommissariaten wurde nur durch die Einordnung des Wirtschaftsplanes der Ukraine in den des gemeinsamen Wirtschaftsgebietes aufrecht erhalten. Die Bevollmächtigten sind jetzt zusammen mit den anderen Volkskommissaren dem Rate der Volkskommissare und dem Allukrainischen Exekutiv-Komitee verantwortlich und führen ausschließlich die Anordnung dieser aus. So hat die normale Entwicklung der Dinge den Bündnisvertrag zwischen der Ukraine und Rußland erweitert, der durch den 8. Allrussischen Räte-Kongreß Dezember 1920 und durch den 6. Allukrainischen Räte-Kongreß Februar 1921 ratifiziert wurde. In diesem Vertrag wurde die vollständige Unabhängigkeit und Souveränität beider Vertragschließenden Parteien erklärt. Der Vertrag erblickt das wirtschaftliche und militärische Bündnis in den vereinigten Kommissariaten für Volkswirtschaft und Kriegswesen.

Noch weiter ging die „Selbstbestimmung der Ukraine“ und die Regelung der gegenwärtigen Beziehungen seit der Einführung der „Neuen Wirtschaftspolitik“. Die Notwendigkeit der zweckmäßigsten Berechnung der Wirtschaftskräfte, der Uebergang zur Dezentralisierung in der Verwaltung der Industrie, die Aufhebung der Handelsblockade, die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit den Auslandsmärkten und von Rußland getrennte internationale Beziehungen, vom Rigaer Frieden angefangen, wo die Ukraine ganz selbständig auftrat, bis zum Abschluß von Verträgen mit Lettland, Estland, Türkei, Italien, Deutsch-Oesterreich, Entsendung von Delegationen nach der Tschechoslowakei und Deutschland — all dies führte in der Praxis zur tatsächlichen Abtrennung der Tätigkeit und engeren Vereinigung aller Regierungsorgane auf ukrainischen Boden. Die größte Tätigkeit und Konsequenz entwickelte in dieser Beziehung das Außenhandelskommissariat, früher das kleinste und unbedeutendste Volkskommissariat der Ukraine, das die Aufgaben des vereinigten Außenhandelskommissariates in der Ukraine durchführte. Gegenwärtig, gemäß einer Reihe von Verträgen mit Rußland und Beschlüssen der höheren Wirtschaftsorgane Rußlands und der Ukraine tritt das Außenhandelskommissariat vollkommen unabhängig von dem vereinigten Kommissariat auf in bezug auf die Realisierung des Ausfuhrfonds der Ukraine und die Ankäufe für die Ukraine im Auslande. Für die Deckung des Bedarfes der Ukraine wurde aus dem Goldfond ein bestimmter Teil zur Verfügung gestellt, außerdem bekam durch einen besonderen in Moskau am 12. Oktober 1921 bestätigten Vertrag das Ukrainische Außenhandelskommissariat das Recht, unabhängig vom Vereinigten Kommissariat über den Ausfuhrfonds zu verfügen. Die Abtrennung der Tätigkeit des Ukrainischen Außenhandelskommissariates ging noch weiter, und zwar: durch einen Vertrag mit Moskau erlangte die Ukraine die Abtrennung der Einflußgebiete. In den Ländern, mit denen die Ukraine wirtschaftlich am vorteilhaftesten verkehren kann, wie mit den Ländern der Schwarzmeerküste, des Balkans, der nächstliegenden westeuropäischen Staaten, Polen, Tschechoslowakei, Oesterreich und andere hat das Ukrainische Außenhandelskommissariat den Vorzug vor dem Russischen; in den anderen Ländern, die wirtschaftlich mehr mit Rußland verbunden sind, unterhält die Ukraine ihre Vertretungen, die jedoch im Einvernehmen mit den russischen Vertretungen

arbeiten, um eine für beide nachteilige Konkurrenz zu unterbinden. So wurde auf dem Gebiete des Außenhandels die endgültige Trennung sowohl in den Organisationsformen als auch in der praktischen Durchführung erzielt.

Die Genossenschaften, die große Bedeutung als Handels- und Verteilungsorgane haben, organisierten sich noch früher im Allukrainischen Ausmaß. Sie sind mit russischen Genossenschaften sehr lose verbunden und in ihrer inneren Arbeit vollkommen von Russland unabhängig.

Was die Verwaltung der Industrie anbetrifft, so erfolgte nach dem Uebergang zur neuen Politik, nach der Einführung des Prinzips der Rentabilität der Unternehmungen die allmähliche Unterordnung der ukrainischen Industrie unmittelbar und ausschließlich unter dem Ukrainischen Volkswirtschaftsrat, der früher in seiner alleinigen Verwaltung nur die mittlere und kleinere Industrie hatte, und in bezug auf die Schwerindustrie nur die Kontrolle ausübte. Jetzt, nachdem sich die Industrie in Form von Trusts zu organisieren beginnt, merkt man die Tendenz, die Trusts im ukrainischen Ausmaß durchzuführen, wie es im Herbst v. Js. bei der Bildung des Eisen-Trusts „Jugostal“ klar zutage trat.

Die höhere Wirtschaftsbehörde, die alle Gebiete des Wirtschaftslebens — Finanzen, Eisenbahnwesen, Industrie usw. — regelt, ist der Ukrainische Wirtschaftsrat, der sich aus dem Rat für Arbeit und Verteidigung der Süd-Armee herausbildete. In den neuen Verhältnissen erhielt dieser Rat eine große Macht, er hat die Autorität und Bedeutung eines selbständigen, die ganze Industrie der Ukraine leitenden Organes, das nicht nur die Angelegenheiten der unmittelbar den Ukrainischen Volkskommissariaten unterstellten Industriezweige regelt, sondern auch solche, die gemeinsam waren, wie Eisenbahnen, Post- und Telegraphen, Finanzen usw. Gemäß des Beschlusses des Ukrainischen Exekutiv-Zentral-Komitees hat der Ukrainische Wirtschaftsrat seinen Vertreter bei dem Allrussischen Rat für Arbeit und Verteidigung.

Nach demselben Beschluß hat jetzt das ukrainische Außenhandels-Kommissariat Vertreter bei dem Vereinigten Kommissariat für Außenhandel. Die Rolle dieser ukrainischen Vertreter in dem höheren vereinigten Wirtschaftsorgan garantiert am besten die wirtschaftliche Unabhängigkeit und den Willen zur selbständigen Entwicklung der Ukraine sowohl in bezug auf den Aufbau ihrer Produktion als auch auf die Handels- und Wirtschaftsbeziehungen mit dem Auslande.

Infolge der großen Bedeutung die die jetzige Regierung für den Wiederaufbau des Landes den Konzessionen beimißt, wurde in Charkow eine Zentralkommission für Konzessionen gebildet, die ausschließlich der ukrainischen Regierung untersteht und ohne deren Sanktion keinerlei Konzession an irgend jemanden vergeben werden darf.

Die Notwendigkeit der Durchführung der Rentabilität erzwang auch die Erörterung über die Regelung und Abtrennung der Finanzen und Budgets, sowie die Abrechnung für Waren, die aus der Ukraine nach Rußland und umgekehrt ausgeführt werden. Von seiten der Ukraine wurde die Festsetzung des Budgets so vorgeschlagen, daß aus dem allgemeinen Budget speziell für die Ukraine 20—25% zur Verfügung gestellt werden, was ungefähr dem prozentualen Verhältnis der Bevölkerung und der Verteilung der Industrie entspricht. Dieser Teil des Budgets soll dann ganz dem ukrainischen Rate der Volkskommissare zur Verfügung gestellt werden. Früher gab jedes vereinigte Kommissariat einen bestimmten Teil seines Budgets für die entsprechenden Kommissariate der Ukraine.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die Abtrennung der Funktionen und die Selbstbestimmung der Ukraine in der Praxis unter

dem Zeichen der neuen Wirtschaftspolitik und des Ueberganges zum friedlichen Wirtschaftsleben bedeutend schneller vor sich ging, als während des Kampfes. Die Moskauer Politiker sind sehr konzilient gewesen in bezug auf die Organisation eines selbständigen Staats- und Wirtschaftslebens in der Ukraine und seiner Unabhängigkeit von Moskau. Rakowski konnte sich leichter mit Lenin verständigen, als seinerzeit Hruschewskij, Wynnytschenko und Petljura mit Kerenski, obgleich es sich damals nur um eine sehr beschnittene Autonomie handelte. Die Erfahrung zeigte auch, daß die Vertreter Rußlands nach außen Tschitscherin und Krassin, sich in den internationalen Beziehungen zu den ukrainischen Angelegenheiten genügend loyal verhielten und bei jeder Gelegenheit die selbständige Bedeutung der Ukraine als eines internationalen Faktors hervorhoben.

Der Kohlenbergbau in der Ukraine.

F. Bepalyj.

Allgemeines.

Zur Beurteilung der gegenwärtigen Erforschung und Ausnutzung der Naturschätze in der Ukraine muß man in Betracht ziehen, daß in den Vorkriegszeiten die Naturschätze des Landes nur zum geringsten Teil ausgebeutet wurden. Gegenwärtig gibt es in der Ukraine einige Institutionen, die mit der systematischen Erforschung der Naturschätze betraut worden sind. So bestand bei der ukrainischen Akademie der Wissenschaften eine Kommission zur Erforschung der Naturschätze, die vor zwei Jahren unter der Leitung des Akademikers Wersadskij sehr gut arbeitete und große praktische Ergebnisse erreichte, jetzt aber leider ihre Tätigkeit fast gänzlich eingestellt hat. Eine andere neue Kommission ist bei derselben Akademie gegründet und hat ihre Tätigkeit bereits begonnen: die Kommission zur Ausnutzung der Produktionskräfte der Ukraine. Man erhofft bei guter Leitung von dieser Kommission großen Nutzen für die Industrie des Landes. Die Bodenschätze der Ukraine an Brennstoffen sind: Steinkohle, Braunkohle, Torf und Erdöl.

Das Donezbecken.

Steinkohle ist in großen Mengen im Donezbecken vorhanden, das das ganze Gouvernement Saporishe und Teile von Charkiwstschyna und Katerynowslawstschyna umfaßt. Das Donezbecken ist das wichtigste Kohlengebiet des ehemaligen Rußland und gehört jetzt zum Territorium der Ukraine. Schon vor dem Kriege lieferte dieses Gebiet dem rumänischen Reiche den größten Teil der insgesamt gefördertten Steinkohlenmenge.

Die Förderung der Steinkohle im Donezbecken betrug im Jahre 1913 1543,8 Millionen Pud, d. h. 70,3 % der Gesamtkohlenförderung im ganzen Rußland. Die Förderung in den anderen Teilen Rußlands einschließlich Russisch-Polens betrug nur 656,2 Millionen Pud. Die Kohlenförderung in den folgenden Jahren betrug im Donezbecken in Millionen Pud:

1914	1683,8
1915	1626,3
1916	1752,2
1917	1498,3
1918	551,7
1919	319,8
1920	274,4
1921	450,—

Aus den angeführten Zahlen kann man ersehen, daß die Produktion der Steinkohle während der Revolution bedeutend zurückgegangen ist. Im allgemeinen kann man sagen, daß große und tiefe Kohlengruben verloren gehen und ihre Stelle die kleineren nicht sehr tiefen Gruben einnehmen, bei denen die technische Einrichtung viel einfacher ist als in den großen Gruben.

Die meisten Sorten von Fettkohle, wie Kokskohle, Gaskohle und andere, finden große Verwendung in der chemischen Industrie zur Herstellung von Koks und anderen Nebenprodukten, wie z. B. Ammoniaksalpeter, außerdem Wasserstoff, Methan, Acetylen, Benzol, Naphtalin u. a.

Die heutige Verwaltung des Donezbeckens ist staatlich. Der Bergbau untersteht der Zentralverwaltung der Steinkohlenindustrie und auch die Verpflegung der dort tätigen Arbeiterschaft ist staatlich organisiert und untersteht staatlichen Behörden. Die folgende allgemeine Uebersicht über die gegenwärtige Lage der Produktion im Donezbecken, über die Zahl der arbeitenden und stillliegenden Gruben, über die Arbeiterverhältnisse usw. betrifft die Zeit anfangs der zweiten Hälfte des Jahres 1921.

Das ganze Kohlengebiet des Donezbeckens ist in neun Rayons eingeteilt, und zwar: Bachmutzkyj, Almasnyj, Semejkynskyj, Jenakijewskyj, Jusowskyj, Hryschynskyj, Dowschano-Kalytwenskyj, Kryndatschewskyj, Alexandro-Hryschiwskyj. Steinkohle wird in den ersten sieben Rayons gefördert; in den zwei letzten und außerdem auch noch in Dowschano-Kalytwenskyj und Semejkynskyj wird Anthrazit gefördert. Die Zahl der sich im Betrieb befindlichen Gruben beträgt im ganzen Donezbecken 687 und die der stillliegenden 917. Nach den einzelnen Rayons verteilt sich die Zahl der Gruben wie folgt:

Rayon	arbeitende Gruben	still liegende Gruben	Insgesamt
Bachmutzkyj	82	224	306
Almasnyj	75	162	237
Semejkynskyj	59	49	108
Jenakijewskyj	58	99	157
Jusowskyj	117	102	219
Hryschynskyj	18	17	35
Dowschano-Kalytwenskyj	50	56	106
Kryndatschewskyj	152	153	305
Alexrando-Hruschiwskyj	76	55	131
Insgesamt:	687	917	1604

Es muß bemerkt werden, daß es im ganzen Donezbecken eine große Zahl von kleineren Unternehmungen gibt, sogenannte Bauerngruben, meistens mit ganz primitiven Einrichtungen. Besonders groß ist die Zahl dieser Schächte im ersten und zweiten Rayon. Die anscheinbar große Zahl der stillliegenden Gruben ist darauf zurückzuführen, daß hauptsächlich die kleineren Unternehmungen, also diese Bauerngruben, eingestellt worden sind, teils wegen ihrer Unrentabilität, teils wegen besserer Konzentrierung der Arbeitskräfte und Einstellung zugunsten größerer Unternehmungen. Unter den stillliegenden Gruben befinden sich auch solche, deren Einrichtung während des Krieges so gelitten hat, daß sie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht leicht instand gebracht werden können, so z. B. 250 Gruben, die ertrunken sind. Ein Teil dieser kleinen Bergbau-Unternehmungen werden jetzt, soweit sie instand gesetzt sind, fortlaufend verpachtet. Man hat damit eine Steigerung der Produktion erzielt. Ueber diese Verpachtungen im Kohlenbergbau bringen wir noch nähere Einzelheiten.

Die Hebe-Vorrichtungen der tätigen Gruben.

Rayon	Mit Dampf-Antrieb	mit elektr. Antrieb	mit Pferde-Antrieb	Ins-gesamt	davon gangfähig
Bachmutzkyj	55	9	72	136	126
Almasnyj	55	7	16	78	66
Semejkynskyj	36	5	11	52	41
Jenakijewskyj	48	10	30	88	86
Jusowskyj	54	24	35	113	98
Hryschynskyj	7	—	16	23	12
Dowschano-Kalytwenskyj	13	6	7	26	24
Kryndatschewskyj	30	2	22	54	54
Alexandro-Hruschiwskyj	135	2	28	165	151
Insgesamt	433	65	237	735	668

Unterirdische Einrichtungen zur Beförderung der Kohle in tätigen Gruben.

Rayon	Unterirdische Winden		Loren		Grubengleiselänge in Saschen	
	gang-fähige	be-schädigte	gang-fähige	be-schädigte	gang-fähige	be-schädigte
Bachmutzkyj	34	7	1733	1742	3490	5112
Almasnyj	39	6	1862	2379	21870	15800
Semejkynskyj	6	5	601	677	4669	3690
Jenakijewskyj	11	18	2973	3535	15401	17055
Jusowskyj	172	16	6111	8290	70333	44198
Hryschynskyj	6	—	409	281	3785	1760
Dowschano-Kalytwenskyj	5	9	501	496	800	1750
Kryndatschewskyj	31	1	1631	1162	23214	5270
Alexandro-Hruschiwskyj	50	30	2755	1868	7574	8770
Insgesamt:	354	92	18576	20430	151136	103405

Wenn wir die Zahlen dieser beiden Tabellen in ihrem prozentualen Verhältnis nehmen, so ergibt sich für die erste Tabelle der durchschnittliche Prozentsatz der sämtlichen gangfähigen Hebevorrichtungen mit 91% und für die unterirdische Kohlenbeförderung für Winden mit 79%, für Loren 48%, und für Grubengleis 59%.

Die aufgeschlossenen Vorräte in sämtlichen Gruben des ganzen Donzbeckens (auch die still liegenden inbegriffen) kann man aus nachstehender Tabelle ersehen (in Millionen Pud):

Rayon	zur Förde-rung bereit
Bachmutzkyj	224
Almasnyj	48
Semejkynskyj	26
Jenakijewskyj	1126
Jusowskyj	807
Hryschynskyj	41
Dowschano-Kalytwenskyj	110
Kryndatschewskyj	450
Alexandro-Hruschiwskyj	309
Insgesamt:	3141

Die Kohlenförderung des Beckens, der Selbstverbrauch an Kohle, die Abtransportierung der Kohle durch die Eisenbahn und per Achse, die Bewegung der Arbeiterzahl und die Leistungsfähigkeit der Arbeiter ergibt sich aus den nachstehenden Tabellen:

Monate	Förderung in Millionen Pud:	Selbstverbrauch	Abtransport.
Januar	23,3	14,0	12,0
Februar	29,5	14,7	13,8
März	33,1	14,6	19,1
April	30,0	18,4	18,8
Mai	24,7	10,8	19,0
Juni	18,0	9,7	14,0
Juli	9,1	8,6	7,9
August	11,3	8,0	8,6
September	18,5	8,4	11,9
Oktober	34,9	9,7	18,0

Zahl der Arbeiter und deren Leistung.

Monate	Arbeiterzahl				Tagesleistung eines Arbeiters in Pud	
	Stollenarbeiter	Sonstige Bergarbeit.	Obertagsarbeiter	Gesamtzahl	eines Stollenarb.	eines Arb. im allgem.
Januar	17 340	38 516	75 654	131 505	106	9,1
Februar	17 590	39 960	76 054	133 548	114	10,9
März	16 937	41 346	77 466	135 749	124	10,8
April	16 062	41 661	78 181	135 914	129	10,6
Mai	15 070	40 212	77 644	132 926	122	8,9
Juni	14 114	38 795	75 718	127 627	112	7,2
Juli	11 280	31 584	64 235	107 099	112	5,1
August	10 273	27 620	55 474	93 067	127	7,0
September	9 284	25 076	51 247	85 607	145	10,2
Oktober	11 324	31 996	51 407	94 727	172	15,3

Aus diesen Tabellen ist zu ersehen, daß die Kohlenförderung in der Mitte des Jahres sehr zurückgegangen ist, was vor allen Dingen auf die schlechte Versorgung des Beckens mit Lebensmitteln zurückzuführen ist. Die Monate September und Oktober zeigen dagegen eine gewaltige Steigerung der Produktion, wobei es — wie aus der zweiten Tabelle ersichtlich — sehr bezeichnend ist, daß die Zahl der Arbeiter zu gleicher Zeit sich gegen Anfang des Jahres bedeutend verminderte, sich dafür aber die Leistungsfähigkeit eines Arbeiters annähernd um 70% erhöhte. Diese Steigerung der Produktion und der Leistungsfähigkeit eines Arbeiters ist durch die Besserung der Verpflegungslage des Beckens, und auch im bedeutenden Maße durch die neuen Zahlungsbedingungen verursacht worden.

Interview mit den Leitern der ukrainischen Trusts.

Keramischer Trust.

Ein Mitglied der Verwaltung des keramischen Trusts, Herr Krámarenko, gewährte einem unserer Mitarbeiter folgendes Interview: Der neue keramische Trust nimmt auf seinem Gebiet eine Monopolstellung ein, er wird die gesamte chemische, Metallbearbeitungs-Industrie und die Eisenbahnen beliefern.

Einige Fabriken, wie z. B. die Fabrik Kowalewski erhöhten bereits infolge der neuen ökonomischen Politik ihre Produktion auf die der Vorkriegszeit. Diese Fabrik produzierte mit 125 Arbeitern im Monat Oktober 25 000 Pud feuerfestes Material. Der Trust wird seine Hauptaufmerksamkeit den vorbereitenden Arbeiten zuwenden, da bis jetzt lediglich Lehm verarbeitet wurde, der zutage lag, was für die Zukunft völlige Stilllegung der Betriebe infolge Erschöpfung der zutage liegenden Vorräte bedeuten würde. Deshalb sieht das Produktionsprogramm des laufenden Jahres eine verstärkte Schachtarbeit vor. Die besten Sorten Lehms in Europa befinden sich in der Ukraine, und die durch den Trust vereinigten Fabriken bearbeiten lediglich ukrainische Rohstoffe.

Zement-Trust.

Herr Bogomas, ein Mitglied der Verwaltung des Cement-Trusts, äußerte sich unserem Mitarbeiter gegenüber folgendermaßen: Der Trust besteht aus den vier größten Fabriken der Ukraine. Die Fabriken verfügen über genügende Vorräte an Rohstoffen und trotz der allgemeinen Not an überaus reichem Heizmaterial. Das Produktionsprogramm sieht eine allmähliche aber systematische Erhöhung der Produktivität vor bis zu 18 000 000 Pud fertiges Material im Jahre. Das Produktionsprogramm des laufenden Jahres sieht 3 700 000 Fertigfabrikate vor.

Die Unternehmen sind auch bis Ende des laufenden Jahres mit Lebensmitteln versehen. Mangel an Arbeitskräften ist nicht zu erwarten. Der Bedarf an Cement ist angesichts der Notwendigkeit des Wiederaufbaues der Kriegsschäden ungeheuer groß.

Des weiteren berichtet unser Mitarbeiter

I. Ueber den

Trust für landwirtschaftliche Maschinen und Werkzeuge.

Das Kollegium des Volkskommissariats für Volksernährung beschloß gemeinsam mit dem ukrainischen Volkswirtschaftsrat und dem Volkskommissariat für Landwirtschaft ein Projekt zur Organisierung eines Trusts für landwirtschaftliche Maschinen und Werkzeuge zu entwerfen. Die Aufgaben dieses Trusts sollen sich auf die Hebung der Produktion an landwirtschaftlichen Maschinen, auf ihre Verteilung und ihren Ankauf erstrecken. Dieser Plan muß spätestens innerhalb einer Woche dem ukrainischen Wirtschaftsrat vorgelegt werden.

(Weitere Berichte über die Verwirklichung dieses Projekts folgen.)

II. Ueber den

Müllerei-Trust.

Das Präsidium des Ukrainischen Volkswirtschaftsrates beschäftigte sich mit der Frage der Schaffung eines Müllerei-Trusts in allukrainischem Maßstabe. Das Präsidium erachtete die Schaffung eines solchen, alle größeren Mühlen und Müllerei-Fabriken der Gouvernements Poltawa, Krementschuk, Charkow umfassenden Trusts für notwendig und beauftragte die industriell-technische- und Finanz-Abteilung, einen Budget-Voranschlag für eine solche Vereinigung herzustellen, wobei die Erhöhung der Preise für Heizmaterial in Betracht gezogen werden soll.

Zwischen dem zu schaffenden Trust und dem Volkskommissariat für Volksernährung soll ein Vertrag abgeschlossen werden, nachdem ersterer verpflichtet werden soll, Staatsgetreide zu vermahlen. (Weiteres folgt).



Inhalt des 1. Heftes

Einführung	es
Zur Geschichte der Ukraine	
seit 1902	Roman Wassiltschenko
Die Ukraine, Ihre Geographie und Geschichte	
Aus dem ukrainischen Wirtschaftsleben	
Die Träger der heutigen Wirtschaft	es es es es
Der ukrainische Aussenhandel, Peter Romanenko	
Letzte Nachrichten	es

Emil Hartmann

Buchdruckerei u. Verlag G. m. b. H.
Berlin SW. 11, Königgrätzer Straße 40-41
Spezialdruckerei für Eisenbahndrucksachen.

Liefert:

Fahrkarten, Fahrscheine, Formulare,
Gepäckscheine, Numerierarbeiten, Emaille-
Schilder, Schaffner- und Plombenzangen,
Bleiplomben, Fahrkartenverkaufsschränke,
Morserollen u. v. a.

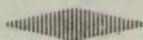
Anfragen erbeten. Die Firma ist Lieferantin
deutscher und ausländischer Eisenbahnen.

Druck:
Wallmann's Verlag und Buchdruckerei G. m. b. H.
Berlin SW 11, Königgrätzer Strasse 40 - 41.

Ukrainische Wirtschaftszeitung G. m. b. H.

Wochenschrift für deutsch-ukrainische Wirtschaftsinteressen

Verlag und Schriftleitung: Berlin NW 40, In den Zelten 5a



BERLIN, den 4. Feb. 1922 192

Sehr geehrter Herr!

Anbei senden wir Ihnen die erste Nummer der „Ukrainischen Wirtschaftszeitung“, eine Wochenschrift für deutsch-ukrainische Wirtschaftsinteressen. Sie ist gegründet worden, um den intensiven Warenaustausch, der vor dem Weltkriege zwischen Deutschland und der Ukraine bestanden hat, und der völlig zum Stillstand gekommen, wieder anzubahnen. Diese Neuanbahnung von direkten Handelsbeziehungen mit der Ukraine ist deshalb für Deutschland von so grosser Wichtigkeit, weil die Ukraine uns eine Menge der Rohstoffe liefern kann, die wir heute aus hochvalutarischen Ländern zu beziehen gezwungen sind.

Da umgekehrt sich auch für unsere Industrie die Möglichkeit eines starken Exports von Fertigfabrikaten und Produktionsmitteln ergäbe und sich in der Ukraine die Verhältnisse jetzt so weit konsolidiert haben, dass man an eine Realisierung des Im- und Exports herangehen kann, haben wir den Zeitpunkt für günstig gehalten, uns mit den ukrainischen Genossenschaften (die dort eine mächtige Wirtschaftsorganisation sind) und mit den dortigen Regierungsstellen in Verbindung zu setzen, um Handelsbeziehungen anzubahnen. Voraussetzung dafür ist, dass die hiesige Industrie- und Handelswelt möglichst zuverlässig über die dortigen Möglichkeiten orientiert wird, was in dieser Zeitschrift laufend geschieht.

Sollten Sie die Absicht haben, Ihre alten Beziehungen zur Ukraine von vor dem Kriege wieder aufzunehmen, oder sollten Sie beabsichtigen, sich neu auf den Import aus oder auf den Export nach der Ukraine einzustellen, so empfehlen wir Ihnen diese Zeitschrift, die Sie über alles Wissenswerte dauernd informieren wird. Gleichzeitig sind wir zur besonderen Auskunftserteilung gern bereit und möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass wir Sie bei der Anknüpfung von wirtschaftlichen Beziehungen weitgehend zu unterstützen imstande sind.

Hochachtungsvoll
Ukrainische Wirtschaftszeitung
G. m. b. H.
Schriftleitung.

Bankkonto:

/ Tel.-Code: Ukrasteppe / Telephon:

/ Bürostunden: 9—4, Sonnabends 9—1