

Osteuropäische Zukunft

Zeitschrift für Deutschlands Aufgaben im Osten und Südosten

Ämtliches Organ des Donau-, Balkan- und Schwarzmeerländerverbandes „Duboid“ Berlin und München, des Wirtschaftsausschusses „Ukraine“ Berlin, der „Deutsch-Finnländischen Vereinigung“ Berlin, der „Deutsch-Georgischen Gesellschaft“ Berlin und des „Deutsch-Nordischen Verbandes“ E. V. Berlin; Veröffentlichungsstelle für die verbündeten osteuropäischen und morgenländischen Vereine Berlin.

Herausgeber:

Dr. Galt Schupp-Berlin

Dr. Otto Sprenger-Bremen

Dr. Friedrich Thoma-Augsburg
M. d. R. u. d. bayer. L. T.

Verlag: Georg D. W. Callwey, München, Finkenstr. 2.

2. Märzheft 1918

Die Zeitschrift erscheint monatlich zweimal. ·· Bezugspreis: Halbjährlich für das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn M. 8.—, für das Ausland M. 9.—; einzelne Hefte 60 Pfg. ·· Beiträge und Besprechungsstücke wolle man senden: An die Schriftleitung der Osteuropäischen Zukunft, Berlin W. 50, Würzburgerstraße 2; Zusendungen für den Bezug sind zu richten an den Verlag Georg D. W. Callwey, München, Finkenstraße 2.

3. Jahrgang Nr. 6

Inhalt: Schupp, Die Ukraine und die deutsche Kriegswirtschaft. ·· Schupp, Im Zeichen des Sieges. ·· Kessler, Die Industrie der Ukraine. ·· Busch, Die Verkehrswege mit der Ukraine. ·· Meller, Zur Volkskunde der Ukraina. ·· Meinhard, Der zukünftige Weltverkehrsweg vom Deutschen Meer über die Balkanhalbinsel zum

Arabischen Meer (Schluß). ·· Rogge, Rumäniens Handelsverkehr mit Bulgarien. ·· Hering, Die Verletzung des russischen Friedens. ·· Die ukrainische Nationalhymne, 1. Umschlagseite. ·· Mitteilungen und Bücherbesprechungen auf der 1. bis 4. Umschlagseite.

Mitteilungen.

Die ukrainische Nationalhymne.

Nach der Uebersetzung von Prof. Konrad Guenther.

Noch nicht starbst du, Ukraina,
Sich, dein Ruhm lebt weiter,
Und der Himmel, junge Brüder,
Wird uns wieder heiter!
Schwinden werden unsre Feinde,
Tau vor Sonnenstrahlen,
Herren werden wir daheim sein
Mit den Brüdern allen!
Seel' und Leib, wir geben's freudig,
Soll's die Freiheit gelten,
Brüder, denkt dran, daß wir Entel
Von Kosakenhelden!

Deutsch-Ukrainische Schifffahrt.

Es ist begreiflich, daß alles, was mit den Beziehungen zwischen Deutschland und der Ukraine zu tun hat, die öffentliche Aufmerksamkeit erregt, und daß insbesondere die Transportmöglichkeiten zwischen Deutschland und der Ukraine auf besonderes Interesse Anspruch machen, da ja von diesen Einrichtungen es in erster Reihe abhängt, ob wir die in der Ukraine aufgestapelten Vorräte an Nahrungsmitteln hereinbekommen können.

Wir glauben daher, daß wir ohne Kürzungen eine Notiz hier wiedergeben dürfen, die in der „Hansa“ erschienen ist und folgenden Wortlaut hat:

„Der am 9. Februar bekannt gewordene Abschluß eines Friedensvertrages zwischen dem Vierbund und der ukrainischen Republik hat begreiflicherweise bei uns aufrichtige Freude ausgelöst, hier und dort auch wohl überschwengliche Hoffnungen gefördert. Wie man den denkwürdigen Vorgang nun deuten, welche Erwartungen man an ihn knüpfen will, eins hat er uns gewiß gebracht: die nach jahrelanger Unterbrechung bewerkstelligte Wiederanknüpfung wirtschaftlicher Beziehungen zu einem Lande, mit dem wir bis zum Ausbruch des Weltkrieges regen und vor allem entwicklungsfähigen wie verheißungsvollen Seeverkehr unterhalten haben. Ämtliche Ausweise über die Schifffahrt der beiden ukrainischen Häfen, Odessa und Nikolajew, liegen nur bis zum Jahre 1913 vor, jedoch für eine 17-jährige Dauer, also lange genug, um vorsichtige Schlüsse über Zukunftsmöglichkeiten für die deutsche Flagge ziehen zu

können, sofern die Vergangenheit als Gradmesser zugrunde gelegt wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Feststellung erfreulich, daß der Anteil der deutschen Flagge am Seeverkehr beider Häfen während der Berichtsdauer, 1895—1913, ganz beträchtlich gestiegen ist, während der britische Anteil eine ungewöhnlich starke Abnahme zeigte. Zu berücksichtigen ist dabei, daß in den 17 Jahren der Gesamtverkehr in Odessa ganz wesentlich abgenommen hat, jedoch auch in Nikolajew geringer wurde. Zahlenmäßig ergibt sich folgendes Bild:

	Jahr	Anteil der		
		Gesamt- A.-R.-T.	deutschen Flagge A.-R.-T.	britischen Flagge A.-R.-T.
Odessa	1895	3 600 000	63 000	2 100 000
	1905	2 680 000	140 000	1 293 000
	1912	2 461 000	243 000	573 000
Nicolajew	1895	1 430 000	1 880	1 070 000
	1905	1 620 000	4 700	1 012 000
	1912	1 385 000	132 000	792 000

Erwähnt sei bei dieser Gelegenheit, daß in Schwarzen Meere, und zwar in Odessa, während des Krieges nur zwei deutsche Dampfer (D. „Gregor“ und D. „Oiga“) waren. In welchem Zustand sie sich heute befinden, darüber haben deren Reeder (Jessen u. Niedrichsen und Reederei-A.-G. von 1896) gewiß beim Lesen dieser Zeilen Nachricht erhalten, hoffentlich eine befriedigende.“

Der Bosphorus-Tunnel. Kürzlich hat das türkische Parlament eine größere Summe für das Studium eines unter dem Bosphorus zu bauenden Tunnels bewilligt. Der Plan ist für ganz „Mitteleuropa“ von sehr großer Bedeutung. Würde doch ein solcher Tunnel eine fortlaufende, durch keine Wasserstraße mehr unterbrochene Bahnverbindung zwischen Europa und Kleinasien herzustellen gestatten, einen unmittelbaren Uebergang der Bagdad- und Anatolischen Bahn ins europäische Bahnnetz. Sowohl für den Reiseverkehr, als auch für den Gütertransport zwischen Europa und Vorderasien würde der Bosphorus-tunnel von höchstem Werte sein: er würde eiligen Reisenden eine bedeutende Ersparnis an Zeit, und im Güterverkehr, wegen der fortfallenden Umladung aus der Bahn aufs Schiff und umgekehrt, eine ebenso bedeutende Ersparnis an Geld gewähren und überdies auch militärisch

große Vorzüge haben, da der Verkehr zwischen beiden Erdteilen in jedem Falle unbehindert von etwaigen feindlichen Streitkräften zur See vor sich zu gehen vermag und außerdem die Ausschaltung der Wasserstraße eine wesentliche Beschleunigung aller Truppen- und Materialtransporte ermöglicht.

Der Plan, eine Eisenbahn unter dem Bosphorus hindurch oder auch über ihn hinweg verlaufen zu lassen, ist bereits rund ein halbes Jahrhundert alt. Lange Zeit standen Bosphorus-Brücke und Bosphorus-Tunnel im Wettbewerb miteinander; in jüngerer Zeit scheint der Tunnel den Sieg davonzutragen, da die Brücke nicht nur sehr kostspielig sein, sondern auch ein bedenkliches Hindernis für die Schifffahrt darstellen würde. Anfangs war mir von der Brücke die Rede, denn vor dem Jahre 1870, als Wilhelm Pressel und Karl von Ruppert, die eigentlichen Väter des Bagdadbahn-Gedankens, im Zusammenhang mit diesem ihrem Lieblingsplan erstmalig die Ausschaltung des Bosphorus für den Bahnverkehr studierten, stand die Tunneltechnik noch nicht auf ihrer heutigen Höhe. v. Ruppert schlug 1867 vor, mit einer (von den Zufuhrviadukten abgesehen) 331 Meter langen Brücke in 38 Meter Höhe über dem Wasserspiegel den Bosphorus zu überwinden. Die Brücke sollte auf großen Beton-Fundamentkörpern ruhen und aus einer mittleren Hauptöffnung von 205,5 Meter sowie zwei seitlichen Öffnungen von je 162,75 Meter Öffnung bestehen. Die Kosten berechnete v. Ruppert zu 7 Millionen Gulden.

Der Brückenplan ist auch heute noch durchaus nicht ganz aufgegeben und noch in jüngster Vergangenheit erörtert worden, wenn auch mit erheblichen Wandlungen. Es war neuerdings in Aussicht genommen, die Brücke in einer Länge von 660 Meter zwischen Rumeli Hisar und Anadolu Hisar verlaufen zu lassen. Insbesondere der soeben verstorbene frühere Sultan Abdul Hamid bezogte lebhaftes Interesse an dem Gedanken und ließ selber einen neuen Entwurf für eine „Abdul-Hamid-Brücke“ ausarbeiten. Heute setzt sich aber immer mehr die Erkenntnis durch, daß ein Tunnel einer Brücke vorzuziehen sei, da die Pfeiler der letzteren bei Nebel und Sturm eine schwere Gefährdung der Schifffahrt mit sich bringen müssen und da eine Führung der Brücke in geringer Höhe über dem Wasser den Schiffsverkehr behindert, in großer Höhe aber unverhältnismäßig teuer werden muß. Nach den Erfahrungen des jetzigen Krieges ist mit hoher Bestimmtheit zu erwarten, daß auf die Brücke endgültig Verzicht geleistet wird, da sie feindlicher Beschädigung und Zerstörung ungleich leichter unterliegt als ein Tunnel, der gegen Beschädigung durch feindliche Kriegsschiffe, gegen Minen und Torpedos, gegen Bomben von Flugzeugen und Luftschiffen gesichert ist. Wie leicht eine Brücke, die eine Hauptschlagader des Verkehrs ist, durch feindliche Angriffe aus der Luft lahmgelegt werden kann, das hat ja im Oktober 1916 die große rumänische Eisenbahnbrücke über die Donau bei Cernavoda sehr mißlichsam erfahren.

Wie daher an anderen Stellen, so vor allem beim Narmekanal, der gleichfalls einst gehegte Plan der Ueberbrückung heute ganz verstummt und von dem überdies viel geringere Kosten erfordernden Tunnelplan völlig verdrängt worden ist, so muß man vermuten, daß praktisch auch am Bosphorus nur noch der Tunnel in ernsthafte Erwägung gezogen wird, zumal da der Bosphorus nur eine geringe Meerestiefe aufweist und der Tunnel nur wenig länger als einen halben Kilometer zu sein brauchte.

Ein Gegner des Tunnelplanes ist die Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die zurzeit den Verkehr zwischen Konstantinopel und Skutari vermittelt. Doch wird dieser Widerstand durch Zahlung einer bestimmten Abfindungssumme unschwer auszuhalten sein. Ein weiterer Gegner dürften die Regierungen der heute gegen die Mittelmächte im Felde stehenden Staaten sein, denen jeder Verkehrsfortschritt der Bagdadbahn ebenso unwillkommen ist wie jede militärische Erstärkung der von ihnen zum Verpeißwerden verurteilten Türkei. Aber bei der Entscheidung, ob der Tunnel gebaut werden soll oder nicht, wird ja glücklicherweise der Wille und Rat Englands, Frankreichs und Italiens völlig bedeutungslos sein für die Entscheidung der türkischen Regierung. — In jedem Fall gebieten sowohl die türkischen, als auch die mitteleuropäischen Interessen, daß mit dem Bau des Bosphorustunnels nicht mehr lange gewartet werde. Es ist ein erfreuliches Zeichen, daß das türkische Parlament selbst jetzt, in dieser schweren Zeit, Mittel zum Studium einer derartigen Kultur Aufgabe bereitstellt.

Deutsch-ukrainisches Friedensfest. Als am 9. Februar zum ersten Male nach dreieinhalbjährigem Kampfe die frohe Kunde die Welt durcheilte, daß zwischen dem neuen Staat Ukraine und den Mittelmächten der erste Frieden in diesem Weltkampfe zustande gekommen war, beschloß der Donau-, Balkan- und Schwarzmeerlanderverband „Dubvid“, dieses Ereignis gebührend zu feiern. Der genannte Verband und besonders der ihm seit kurzem angegliederte Verband deutscher Förderer der ukrainischen Freiheitsbestrebungen „Ukraine“ hat sich seit zwei Jahren angelegen sein lassen, durch Vorträge, Veröffentlichungen und sonstige Kundgebungen in Deutschland das Verständnis für Land und Volk der neuen Republik Ukraine zu wecken und zu fördern.

Es wurde deshalb beschlossen, anlässlich des weltgeschichtlichen Ereignisses in Gemeinschaft mit den in Berlin anwesenden Ukrainern diesen Wendepunkt in dem Geschick des ukrainischen Volkes durch ein eindrucksvolles Fest zu feiern.

Am 9. März, genau einen Monat nach jenem denkwürdigen Tage, versammelte sich im Marmorfaal des Hotels „Esplanade“ eine auserlesene Gesellschaft. Nach einleitenden Musikstücken begrüßte namens der Vorstandschaft des festgebenden Verbandes der Reichs- und Landtagsabgeordnete Dr. Thoma die Versammlung in einer markigen Ansprache, welche ein dankbares Echo in der Zuhörerschaft fand. Die Festrede hielt Dr. Falk Schupp, der, auf die Geschichte und die wirtschaftliche Bedeutung des

ukrainischen Volkes eingehend, das neugeschlossene Freundschaftsbündnis feierte und freundlichen Widerhall für seine warmherzigen Darstellungen fand. Den Reigen der künstlerischen Darbietungen eröffnete Herr Alexander Dickstein am Bechstein-Flügel mit ausgezeichneten Vorträgen, worauf Fräulein Hertha Bergholz als Konzertpianistin einige ausgezeichnete Darbietungen brachte. Frau Professor Wendtland, allen Besuchern der Osteuropäischen Empfangsabende als erstklassige Gesangskünstlerin längst bekannt, entzückte durch ihre perlende Koloratur, die ihr Gatte durch feinsinnig angepasste Begleitung am Bechstein-Flügel zur vollen Geltung zu bringen wußte. Die ukrainische Kunst war vertreten durch Herrn Opernsänger Alexander Semenov, der sein Heimatland durch vorzügliche gefangliche Darbietungen würdig zu vertreten wußte. Fräulein Charlotte Wukfi trug alsdann in ukrainischer Nationalgewandung einige der prachtvollen Volkslieder vor, die in Deutschland bis jetzt nur im engsten Kreise bekannt sind. Der starke Beifall, der den künstlerischen Leistungen zuteil wurde, war wohlverdient. Frau Hofopernsängerin Johanna Emmeler-Heinze ließ ihr herrliches Organ in sorgsam gewählten Stücken von v. Albert, Schillings und Weingartner bewundern. Dankbare Anerkennung fanden auch die Vorträge des Konzertsängers Herrn Grenzebach, dessen schelmischer Mozartliedvortrag besonders ansprach. Herr Andreas Weißgerber zeigte sich mit Schubertischen Musikstücken und anderem als vielversprechender Violinkünstler.

Fräulein Hilde Costé vom Kgl. Schauspielhaus erntete als geschickte Rezitatorin den gewohnten Applaus. Herr Biensfeld vom selben Theater ließ den Humor zu seiner Rechnung kommen, indem er mit heiteren Vorträgen wohlverdienten Beifall zu ernten verstand. Die Konzertpianistin Frau Annona Romane entzückte durch ihre in meisterlicher Technik vorgetragenen Weisen. Ausgesprochen gefielen die Tänze der Kgl. Solotänzerin Fräulein Mangelsdorff, die auch in einer sechsjährigen Schülerin Triumphe als Tanzlehrerin feierte. Als Leiterin der Gesellschaftstänze, welche von jungen Damen des Vereins zur Aufführung gebracht wurden und freundliche Anerkennung fanden, hat sie sich weiterhin hervorragend verdient gemacht. An das Fest schloß sich ein gemeinsames Abendessen an, bei dem der Vorsitzende des Verbandes, Herr Dr. Otto Sprenger, die Vertreter der Ukraine willkommen hieß, indem er seine Rede ausklingen ließ in einem dreifachen Hoch auf die deutsch-ukrainische Freundschaft. Er gedachte auch der als Gäste anwesenden bulgarischen und türkischen Verbündeten, sowie besonders der georgischen Vertreter der kaukasischen Republik, welche das Fest durch ihre Anwesenheit beehrt hatten. Im Namen der Ukraine dankte der Vorsitzende des Bundes zur Befreiung der Ukraine, Herr Schuk, der auch der ukrainischen Friedensdelegation in Litauisch-Brest angehört hatte, in ukrainischer Sprache. Seine Ausführungen wurden von Herrn Dr. von Smal Stokly ins Deutsche übertragen und fanden stürmischen Beifall. Herr Keresfeldze als Angehöriger der kaukasischen Republik dankte in georgischer Sprache dem „Dubvid“ für die Veranstaltung und betonte die freundschaftlichen Beziehungen zwischen seinem Heimatland und Deutschland, die schon unter Friedrich dem Großen bestanden und heute, zugleich mit denen der Ukraine, ihre Wiederaufrechterhaltung feiern konnten. Auch diesen Trinkspruch begleitete die wärmste Anerkennung der Anwesenden. Im regen Gedankenaustausch verweilten die Teilnehmer des wohl gelungenen Festes, bis die unerbittliche Polizeistunde zu früh sie zum Abschied zwang. Oberingenieur Alfred Klöger.

„Was uns noch fehlt.“ In welcher leichtfertiger, oberflächlicher Weise noch immer deutsche Zeitungen, die durch den Weltkrieg nichts hinzugelernt haben, mit dem Auslandsbelangen des Deutschen Reiches umspringen, dafür bietet die „Welt am Montag“ vom 11. März 1918 ein kennzeichnendes Beispiel. Unter der Überschrift: „Was uns noch fehlt“ gibt sie eine Notiz der Kreuzzeitung wieder des Inhaltes, daß eine Deutsch-Albanische Gesellschaft, die sich die Förderung der geistigen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und dem Fürstentum Albanien zum Ziele gesetzt hat, gegründet worden sei. In der Notiz wird erwähnt, daß der erste Vizepräsident des Reichstags, Dr. Paasche, zum stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschaft gewählt wurde. Hierzu bemerkt nun die „Welt am Montag“:

„Darüber, ob es überhaupt noch ein Fürstentum Albanien gibt, gehen die Ansichten der Sachverständigen auseinander. Der Fürst Wied allerdings ist von seiner Existenz fest überzeugt. Ernsthafte Politiker werden jedenfalls ziemlich übereinstimmend den Wunsch hegen, daß der kommende allgemeine Friede den Operettenstaat Albanien endgültig einjage. Daß ein so vielbeschäftigter Mann wie Herr Paasche noch Zeit findet, sich an der Leitung der Deutsch-Albanischen Gesellschaft zu beteiligen, wird vielfach überraschen. Manche Leute allerdings sind überzeugt: so ausgefallen kann gar keine Gründung sein, daß sich Herr Paasche nicht doch an die Spitze stellte.“

Die „Welt am Montag“, die sich so eifrig für das durch internationale Vereinbarung geschaffene Belgien einsetzt, um nur ja einen Hunger- und Verzichtfrieden zustande zu bringen, sollte umgekehrt auch wissen, daß das Fürstentum Albanien von sämtlichen Großmächten anerkannt ist und somit auch dann weiterbesteht, wenn die in der Entente vereinigten Großmächte ihre Anerkennung zurückziehen würden. Albanien besteht alsdann auf Grund der Anerkennung der drei im Vierbund vereinigten Großmächte, der sich die bulgarische Anerkennung als der Vormacht des Balkans noch anschließt. Mögen die Zustände in einem von so vielen scharf voneinander geschiedenen Stämmen bewohnten Lande auch vorerst manchmal noch kraus und widerspruchsvoll erscheinen, so muß es doch aufs tiefste bedauert werden, daß ein deutsches Blatt von Albanien als von einem „Operettenstaat“ spricht. Dieser Begriff ist in der österreichischen Presse mit Bezug auf Montenegro geschaffen worden

Osteuropäische Zukunft

Zeitschrift für Deutschlands Aufgaben im Osten und Südosten

Umtliches Organ des Donau-, Balkan- und Schwarzmeerländerverbandes „Duboid“ Berlin und München, des Wirtschaftsausschusses „Ukraine“ Berlin, der „Deutsch-Finnländischen Vereinigung“ Berlin, der „Deutsch-Georgischen Gesellschaft“ Berlin und des „Deutsch-Nordischen Verbandes“ E. V. Berlin; Veröffentlichungsstelle für die verbündeten osteuropäischen und morgenländischen Vereine Berlin.

Herausgeber:

Dr. Falk Schupp-Berlin

Dr. Otto Sprenger-Bremen

Dr. Friedrich Thoma-Augsburg
M. d. R. u. d. bayer. L. C.

Verlag: Georg D. W. Callwey, München, Finkenstr. 2.

2. Märzheft 1918

Die Zeitschrift erscheint monatlich 2 mal. Bezugspreis: Halbjährlich für das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn M. 8.—, für das Ausland M. 9.—; einzelne Hefte 60 Pfg. Beiträge und Besprechungsstücke wolle man senden: An die Schriftleitung der Osteuropäischen Zukunft, Berlin W. 50, Würzburgerstr. 2; Zusendungen für den Bezug sind zu richten an den Verlag Georg D. W. Callwey, München, Finkenstraße 2.

3. Jahrgang Nr. 6

Die Ukraine und die deutsche Kriegswirtschaft.

Von Dr. Falk Schupp.

Als am 9. Februar der Frieden mit der jungen Republik Ukraine bekannt wurde, ging ein erleichtertes Aufatmen durch weite Kreise des deutschen Volkes. Hatte man vorher nicht allzuviel von der Ukraine gehört, soviel wußte jetzt bereits jeder, daß wir mit diesem Frieden den Schlüssel zur Kornkammer Osteuropas in die Hand bekommen, die seither unsere Feinde England und Frankreich zu einem großen Teil mit Getreidefrüchten versorgt hatte. So knüpfte sich bei uns an den Ukrainefrieden die Hoffnung, daß damit endlich die eiserne Kette der Zwangsration, die uns nun über zwei Jahre hindurch pressend um den Leib liegt, gelockert wird. Aus vielen Hunderten von Anfragen, die uns zugegangen sind, ersehen wir, daß die Lösung dieses Problems mit größter Spannung erwartet wird. Wenn es auch nicht möglich ist, heute eine endgültige Antwort darauf zu geben, so lassen immerhin die aus einzelnen Orten der Ukraine eintreffenden Nachrichten bereits einen gewissen Überblick zu. Es läßt sich heute bereits mit Sicherheit sagen, daß die Vorräte an Getreide erheblich größer sein dürften, als wir es erwartet haben, obwohl wir gerade bezüglich Odessas eine nicht zu verkennende Enttäuschung erlebt haben. Die Vorräte von Kostiw am Don sind zwar vorhanden, aber sie unterstehen noch immer einer politischen Konstellation, die sie für die Ententemächte zu sichern trachtet. Dafür aber hat sich herausgestellt, daß in der Hand der Bauern, die seither nur wenig Gelegenheit zum Absatz hatten, sich ganz beträchtliche Mengen Getreide vorgefunden haben, die zum Teil sogar noch aus dem Jahre 1915 stammen. Was man früher für unmöglich gehalten hat, das Einmieten von Getreide ohne Säcke in Kauten, die lediglich aus gestampftem Lehm Boden hergestellt sind und mit Stroh überdeckt wurden, hat diese Vorräte so lange überdauern lassen, daß sie nur im leichten Grade als vermußt angesehen werden können. Selbst in dem Verwaltungsbezirk Charkiw, in dem der Bolschewismus am tollsten gehaust hat, war es ihm nicht möglich geworden,

diese geheimen Lagerstätten von Getreide ausfindig zu machen und zu zerstören, obwohl häufig die dazu gehörigen Dörfer und die in deren Scheuern eingesammelten Vorräte durch Niederbrennen vernichtet worden sind. Nichts zeigt uns deutlicher, welche Bedeutung der Austausch von Lebensmitteln aus der Ukraine gegen Werkzeuge und Industrieartikel aus Deutschland haben muß, als die frampfhafte Befürchtung unserer französischen Todfeinde. Obwohl die Franzosen doch die geborenen Analphabeten der Geographie sind und daher über die Ukraine nicht viel mehr wissen, als etwa über die Geographie des Mondes, hält es doch die französische Presse für nötig, in besonderen Lügenartikeln diese Tatsache zu verschleiern. Ein ausgezeichnetes Beispiel bietet die „Victoire“ vom 14. Februar, die von einem Pariser Vertreter einer der größten russischen Getreidefirmen, der als Autorität in allen Fragen des russischen Getreidemarktes angesehen wird, folgendes berichtet: „Die in der Ukraine befindlichen Getreidevorräte sind augenblicklich nur noch geringe; sie sind von ihren Besitzern meist für den eigenen Bedarf eingemietet. In den Häfen und in der Nähe der großen Städte gibt es kein Getreide mehr; die in den entfernten Gegenden lagernden Bestände sind infolge des schlechten Zustandes der Straßen und Eisenbahnen nur schwer zugänglich. Im Monat März werden in der Ukraine zwei Drittel der gesamten Aussaat fertig, so daß das Land für den Monat August eine gute Ernte erwarten kann. Voraussetzung dafür ist, daß die nötigen landwirtschaftlichen Maschinen geschafft werden und daß eine sofortige allgemeine Demobilisierung die nötigen Arbeitskräfte schafft. Da der Bolschewismus in der Ukraine immer mehr um sich greift, sind die großen wie die kleinen Grundbesitzer gezwungen, deutsche und österreichische Gendarmerie zur Wiederherstellung der Ordnung ins Land zu rufen. Wenn dies aber nicht gelingt, so wird die März-Aussaat weit unter dem Durchschnitt und die Ernte entsprechend unbefriedigend

ausfallen. Sollte die Ukraine eine gegen alle Erwartungen günstige Ernte haben, dann muß es unsere Aufgabe sein, zu verhindern, daß Deutschland einen beträchtlichen Teil davon erhält. Den deutschen und österreichischen Auffäufern muß die Ernte durch Käufer aus Nordrußland sowie durch französische, englische und amerikanische Käufer strittig gemacht werden; sie müssen aufkaufen, was sie bekommen können, wenn es auch nur dafür sei, um es an das ausgehungerte Nordrußland wieder zu verkaufen."

Diese Angaben sind zum größeren Teil bewußt falsch, zum Teil aber sind die Hoffnungen, die zugunsten Frankreichs hierin ausgesprochen werden, bereits völlig zerschanden geworden. In zahlreichen großen Städten der Ukraine, welche an den Wasserstraßen liegen, lagern noch bedeutende Mengen von gestapeltem Getreide vom Jahre 1917. Durch die Tatsache, daß mehr als eine Million ukrainische Soldaten sich in den Monaten Januar und Februar eigenmächtig aus ihren nordrussischen Formationen entfernt und in die Heimat begeben hatte, konnte die Aussaat im Monat März vielfach mit verstärkten Kräften einsetzen und ist gegenwärtig in dem nördlichen Teil der Ukraine noch voll im Gange. Der russische Getreidesachverständige in Paris konnte nicht ahnen, daß die deutschen und österreichischen Ordnungstruppen so schnell mit den bolschewistischen Nordbrennern fertig würden, wie es tatsächlich der Fall war. Auch die weitere Voraussetzung, daß die nötigen landwirtschaftlichen Werkzeuge und Maschinen beschafft werden, darf als gesichert angesehen werden. Durch den Austausch der Kriegsgefangenen wird die Zahl der Arbeitskräfte, wenn auch nicht vielleicht für die Aussaat des Getreides, so aber für die Bestellung von Ölfrüchten und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen noch erheblich verstärkt werden. Darüber aber, daß die im Schlußabsatz ausgesprochene Erwartung, die Ernte könnte durch französische, englische, amerikanische Käufer uns entrissen werden, verwirklicht wird, brauchen wir keine Befürchtungen zu hegen. Nordrußland, mit dem wir ja nun auch in Frieden leben, hat reichlich Gelegenheit, sich aus den sibirischen Vorräten zu versorgen.

Seit 21. März ist die Sulimamündung der Donau von allen Minen gesäubert und somit die direkte Schifffahrt von Nikolajew und Odessa nach Orsowa, Budapest, Wien, Passau und Regensburg frei. Es ist uns also die Möglichkeit gegeben, die großen Umschlagvorrichtungen des Luitpoldhafens in Regensburg dazu zu benutzen, um das ukrainische Getreide bis Ende Mai in erheblichen Mengen hereinzubekommen. Die Ankündigung dieser Maßnahmen allein würde gewaltig fördernd auf den Anreiz zur Zeichnung der achten Kriegsleihe wirken. Freilich wird eine zweite Maßnahme im Anschluß hieran erfolgen müssen, nämlich der Abbau der kriegsmäßigen Zwangswirtschaft mit ihren Höchstpreisen, Beschlagnahmungen, Enteignungen und ihrem krassen Staatssozialismus, die sowieso dicht vor dem Zusammenbruch steht. In den „Innsbrucker Nachrichten“ behandelt der Reichsratsabgeordnete Emil Kraft diese brennende Frage in einem Aufsatz über den Kriegssozialismus. Er kündigt darin in kürzester Zeit den Zusammenbruch der zentralisierenden und reglementierenden Zwangswirtschaft an, der er folgende schwere Nachteile zur Last legt: 1. Die Minderung der Produktion, 2. das Verschwinden der wenigen vorhandenen Waren, 3. das Anwachsen einer neuen Bürokratie, 4. die Entfittlichung der Bevölkerung. Die Einführung von Höchstpreisen hätte fast überall das völlige Verschwinden von Waren vom Markt zur Folge, die, soweit es irgend zugänglich, heimlich aufgestapelt und auf Schleichwegen zu unerhörten Wucherpreisen dem Publikum zugeführt wurden. Emil Kraft schreibt hierzu mit Recht:

„... Es beginnt eine immer schwerere Krankheit am System der Zwangswirtschaft zu nagen — der zunehmende Schleichhandel. Damit in Verbindung steht die

Verödung der Märkte, der Tauschverkehr aus geheimer Hand und die weitere Erhöhung der Verkaufspreise, weil die Risikoprämie für die Strafbarkeit der Handlung mitbezahlt werden muß.

Auf die Verordnungsflut der letzten Jahre erwidern die Produzenten und Konsumenten mit einer nicht stillen, sondern ganz offenkundigen Nichtbeachtung, die so weit geht, daß sogar staatliche Ämter, wenn sie sich mit der Lebensmittelversorgung der Bevölkerung befassen, dieses Beispiel befolgen. Dies traf — um hierfür einen Beleg zu geben — z. B. bei den Fetteinkäufen in Ungarn zu, wo die amtlichen Höchstpreise bereits zu einer ergötzlich heiteren Sache geworden wären, wenn die Wirkung auf unsere Bevölkerung nicht so unendlich traurig sein würde.

Auch die staatliche Zwangswirtschaft könnte unter Umständen lange Zeit Zweckmäßiges leisten, wenn sie nicht, bewußt oder unbewußt, immer mit einem Fuße in einer Täuschung stecken bliebe, um, wenn sie einmal herauskommt, sofort mit dem anderen Fuß darein zu tauchen. Die Täuschung liegt darin, daß man glaubt, man könne die Preise dauernd, dies Wort ist zu unterstreichen, durch eine willkürliche Bestimmung festlegen. Solange nun unsere Wirtschaft auf dem Geldwesen, auf dem Wettbewerb und auf Angebot und Nachfrage aufgebaut erscheint, ist dies unmöglich. Es wäre sehr schön, wenn die Welt so weit wäre, daß jedermann aus sozial-ethischen Gründen, um seinem Volk und damit der Menschheit zu nützen, arbeiten würde, und vielleicht kommt einmal eine solche Episode in der Menschheitsgeschichte; aber so lange diese nicht da ist, darf sie auch keinen Faktor in der Rechnung bilden.

Die sich stets ändernde Preisskala schwimmt auf dem Preisniveau. Dieses hat sich gehoben durch die wachsende Warenknappheit und die zunehmende Notenummenge und wird sich senken bei steigender Warenmasse und abnehmender Notenummenge.

Die Leidtragenden bei der Preissteigerung waren die festgestellten, die Pensionisten und die kleinen Rentner. Statt daß man ihnen gleich im Anfang eine der Preissteigerung vollständig entsprechende Erhöhung ihrer Bezüge zugestanden hätte, hat man vorzugsweise ihre Wege gesucht, die Preise tiefer zu halten, ein Beginnen, über dessen vollständige Ausichtslosigkeit heute alles einig ist."

Die Bürokratie der Zwangswirtschaft muß so schnell wie möglich wieder beseitigt werden. Sie hat in Deutschland, besonders in Berlin, in geldlicher Hinsicht tief verbitternd auf die altangestammte preussische Bürokratie eingewirkt, auf deren Einfachheit, Redlichkeit und Pflichttreue die Größe Preußens zum stärksten Teil aufgebaut ist.

Daß es sich bei dem Verschwinden der Waren vom Markt oft nicht um einen wirklichen Warenmangel, sondern um künstliche Wuchermanöver handelt, konnte man in der Woche nach Bekanntwerden des ukrainischen Friedens deutlich beobachten. Da kamen plötzlich Waren zum Vorschein, an deren Vorhandensein man längst nicht mehr gedacht hatte. Die Befürchtung, daß die Grenzöffnung nach der Ukraine einen jähen Konjunktursturz herbeiführen würde, hatte diese Waren plötzlich hervorgezaubert.

Die doktrinären Epigonen der französischen Revolution, die mit dem Ausbruch des russischen Umsturzes glauben, daß ihr Weizen blühe, müssen nun die Wahrnehmung machen, daß der Krieg die schönen Phrasen, mit denen das blutige Drama des ausgehenden 18. Jahrhunderts uns beschert hatte, als völlig hohl und leer erwiesen. Auch der Kriegssozialismus mit seinen auf demokratischen Scheingründen errichteten Kriegsgesellschaften wird von diesem Zusammenbruch getroffen. Der Mechanismus der Rationierung, aufgebaut letzten Endes auf der materialistischen, atheistischen Weltanschauung, mußte völlig versagen, da er die seelischen und kulturellen Imponderabilien völlig außer Betracht ließ. Wenn es auch unmöglich ist, heute unvermittelt zum einzig natürlichen und zukunfts-

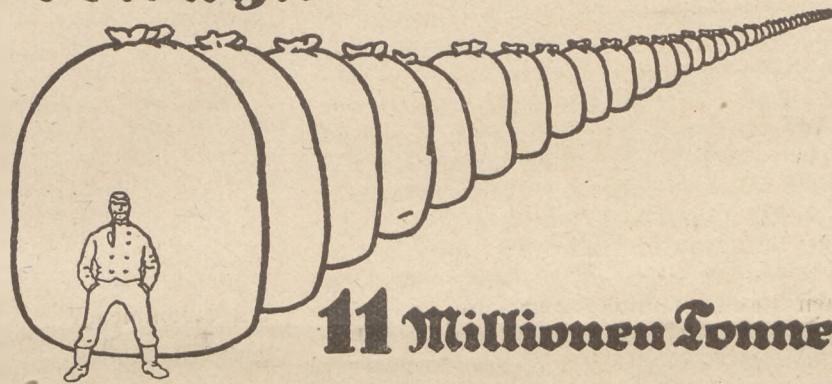
reichen System der freien Wirtschaft zurückzuführen, so werden doch schon heute Vorbereitungen gefordert werden müssen, welche die Brücken zu dem alten, weltbewährten

nicht erforderlich sind, dem freien Handel überlassen werden, und somit das alte Spiel der Kräfte wieder einsetzt, das uns zur wirtschaftlichen Höhe geführt hat. Nochmals

Z.Z.

Deutschlands jährliche Kohleförderung

beträgt:



- die Gesamtförderung aller übrigen Länder nur: 0

Deutschlands Kohlenlager

betragen:



Englands:



**Auf solchen Wirtschaftskräften beruht die Sicherheit
der Kriegsanleihen - darum zeichnet!**

System des freien Ringens von Angebot und Nachfrage wiederum schlagen. Als bester Weg hierzu dürfte es sich erweisen, wenn alle Waren, die zur Zwangsrationierung

sei betont, daß dies der einzige und beste Weg ist, die achte Kriegsanleihe ohne jede gewaltsame Werbebewegung unter Dach und Fach zu bringen.

Im Zeichen des Sieges

steht die 8. Kriegsanleihe, die die Reichsleitung gegenwärtig vom deutschen Volke fordert. Deutschlands wirtschaftliche Zukunft im Osten Europas, für die diese Zeitschrift seit ihrer Gründung gekämpft hat, ist durch vier Friedensschlüsse sichergestellt, und der Austauschverkehr nach der Kornkammer Europas, der Ukraine, spornt unsere Industrie zu neuem Weltkampfe an. Unsere Lebensmittelvorräte werden bald aus der Ukraine ergänzt sein, und gegenwärtig donnern die Kanonen im Westen zum letzten großen Siege über unsere verstockten Widersacher. Heute stehen wir ihnen mit überlegenen Kräften und mit dem unendlich verstärkten Kriegsmaterial, das im Osten und in Italien

unsere Beute wurde, gegenüber, und das deutsche Schwert wird bald dort das letzte Wort sprechen.

Wie sehr bereits das neutrale Ausland mit unserem endgültigen Siege rechnet, zeigt die sprunghafte Aufwärtsbewegung in der Bewertung unseres Geldes. Die 8. Kriegsanleihe muß den Neutralen und den Feinden zeigen, daß das deutsche Volk unerschütterliches Vertrauen zu seinem Sieg, seiner Zukunft und dem Wiederaufbau seines nationalen Reichtums hat. Darum zeichne jeder, der es vermag, die 8. Kriegsanleihe! Jede verfügbare Mark ist von Wert, keiner bleibe zurück!

Dr. Falk Schupp.

Die Industrie der Ukraine.

Von Otto Kefler.

Die absichtliche Vernachlässigung der Verkehrsverbindungen der Eisenbahnen wie der besonders ausbaufähigen Wasserstraßen durch die zaristische Korruption hat die Ausbreitung der ukrainischen Industrie bisher verhindert und die Erschließung weiterer Bodenschätze, wie z. B. der dort vorhandenen Naphtha- und Erdwachsfelder, sowie der Quecksilbervorkommen hintangehalten. Sehr bedeutend sind die Industrien, die sich aus der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte ergeben.

Vor allem ist es die Zuckerindustrie, die in der Ukraine 80 v. H. des Rohzuckers und 50 v. H. der Raffinate der gesamten russischen Produktion ausmacht. Um von der Größe der Zuckerindustrie ein Bild zu geben, sei hier die Lage derselben aus dem Jahre 1912 angeführt. In der Kampagne 1912—1913 betrug die vorhandenen Vorräte ca. 35 Millionen. Da die Aussaatfläche von 700 000 Desjatinen bei einer guten Mittelernte einen Ertrag von 110—120 Millionen Pud Zucker geben könnte, so war es leicht möglich, daß die Kampagne 1912—1913 eine Zuckermenge von 150 Millionen Pud, das ist ungefähr das Doppelte des inneren Konsumes, ergab. Da der Bedarf an Zucker in Rußland in stetem Steigen begriffen war, wurde die fixierte Normalziffer in dem genannten Jahre auf 18 Millionen Pud erhöht; es konnte also eine Ausfuhr von 70 Millionen Pud stattfinden.

Nach den Feststellungen der Hauptverwaltung der indirekten Steuern waren in der Betriebszeit 1916—1917 in den drei Gebieten der Zuckerzeugung — dem südwestlichen (ukrainischen), dem zentralen und dem östlichen — 235 Sandzuckerfabriken gegen 237 in der Kampagne des vorhergehenden Jahres in Betrieb; die meisten verarbeiteten Zuckerrüben sowohl eigenen, als auch privaten Anbaues, wie aus folgendem ersichtlich:

Anzahl der Fabriken im Betriebe	Darunter verfügten über die Rüben		
	eigenen Anbaues	privaten Anbaues	beider Arten
1915/16	237	5	32
1916/17	235	6	24

Auf die einzelnen Gebiete verteilen sich die Rübenanbauflächen in folgender Weise:

Im südwestl. Gebiet (Ukraine)	Bei den Fabriken		zusammen
	Defjatinen	privaten Pflanzern	
1915/16	106 800	273 384	380 184
1916/17	129 133	186 049	315 182
Im zentralen Gebiet			
1915/16	137 915	109 262	247 177
1916/17	156 388	85 999	242 387
Im östlichen Gebiet			
1915/16	27 603	15 413	43 016
1916/17	24 472	8 234	32 706
Im ganzen russischen Reich			
1915/16	272 318	398 059	670 377
1916/17	309 993	280 282	590 275

Wie bedeutend die Zuckerproduktion in Rußland ist, wird ersichtlich bei einem Vergleich derselben mit der gesamten Zuckerproduktion der Erde. Diese ergibt sich aus folgender kleinen Tabelle, die die Gesamtproduktion in 1000 Tonnen angibt.

Betriebsjahr	Rübenzucker	Rohzucker	Summe	Prozentanteil des Rübenzuckers
1852/53	201	1 233	1 434	14
1894/95	4 700	3 723	8 423	55,7
1910/11	8 471	6 236	14 707	57,6

Von der Weltproduktion in Rübenzucker 1910—1911 lieferten die drei Hauptproduktionsländer Deutschland, Rußland und Österreich-Ungarn zusammen 6 227 000 Tonnen, d. h. fast drei Viertel, Rußland allein 2 115 000 Tonnen oder ziemlich genau ein Viertel, hievon 80 v. H. auf die Ukraine. Nun war allerdings die Rübenernte der Kampagne 1910/11 in Rußland besonders günstig, aber auch bei normalen Ernteverhältnissen nimmt Rußland als Zuckerproduzent im allgemeinen die zweite Stelle zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn ein.

Der Zuckereport, den Rußland infolge seiner Produktionsüberschüsse betreiben mußte, führte schon 1886 zu einer Syndikatsbildung, die die Erleichterung des inneren Marktes durch Zuckerausfuhr und dadurch wieder Hochhaltung der Inlandspreise bezweckte. 1895 gab die Regierung diesem Syndikat gesetzliche Formen, so daß seitdem eine Art Zuckemonopol in Rußland besteht. Eine charakteristische Bestimmung dieses Monopols war die Aufsicht des Finanzministers über die Zuckerproduktion und die Ausfuhr. Der Finanzminister schätzte jährlich den mutmaßlichen Inlandsverbrauch. Jede Fabrik hatte ohne weiteres das Recht, 60 000 Pud (rund 1000 Tonnen) — jezt 80 000 Pud — Zucker für den Inlandsbedarf zu liefern. Wurde dadurch der Inlandsbedarf noch nicht gedeckt, so wurde der Rest nach einem bestimmten Maßstab auf die einzelnen Fabriken verteilt. Ferner verfügte der Finanzminister über die Höhe einer sogenannten „Zuckerreserve“ und über das zu exportierende Kontingent.

Dieses Zuckemonopol war von Seiten der Regierung gleichzeitig eine steuerpolitische Maßnahme, die auch von Erfolg begleitet war. Das russische Reich löste 1910/11 aus der Zuckersteuer über eine Viertelmillion Mark.

Die zunehmende Produktion zwang Rußland, der Brüsseler Zuckerkonvention bei ihrer Erneuerung 1908 beizutreten, um sich den großen englischen Markt zu öffnen; gleichzeitig hob sich auch der Zuckerverbrauch im Lande sehr stark, von 4,1 Kilogramm pro Kopf im Durchschnitt der Jahre 1896—1900 auf 8,5 Kilogramm in den Jahren 1910/11. Deutschland allerdings verbrauchte 19,5 Kilogramm (1909/10), England 57 Kilogramm.

Der Mittelpunkt der Zuckerindustrie befindet sich in Kijiw, an dessen Börse die Preisfestsetzung des russischen Zuckers erfolgt.

Bedeutend ist ferner in der Ukraine die Spiritusindustrie. Branntweimbrennereien waren im Jahre 1912/250 im Südwestgebiet der Ukraine — das sind die Gouvernements Kijiw, Podolien und Wolhynien — und 175 in den Gouvernements Tschernikiw und Poltawa. Mit der Produktion in den anliegenden Gouvernements Kursk und Orel, wo sich 99 Branntweimbrennereien befanden, betrug die Gesamtproduktion bis zum ersten (14.) Dezember 1912 5,7 Millionen Wedro 40 prozentigen entwässerten Spiritus gegen 6,8 Millionen Wedro in dem vorangegangenen Jahre. Von diesem Quantum entfielen 2,25 Millionen Wedro auf das Südwestgebiet, 1,7 Millionen Wedro auf die Gouvernements Poltawa und Tschernikiw, und 1,7 Millionen auf die Gouvernements Kursk und Orel. Die Vorräte an rohem und rektifiziertem Spiritus bezifferen sich zu gleicher Zeit auf 5,9 Millionen gegen 7,6 Millionen Wedro am 1. Januar 1911. Ausgeführt wurden in demselben Jahre an Spiritus 445 Millionen Grad im Werte von 8338 000 Rubel gegen 41 Millionen Grad im Werte von 6654 000 Rubel im Jahre 1911. Der Export von russischem Spiritus geht hauptsächlich nach der Türkei und Aegypten, wo allerdings eine scharfe Konkurrenz der österreichischen Erzeugung eingeseht hat. Der russische Spiritus ist in der Qualität infolge der schlechten Beschaffenheit der Kartoffeln und Zuckerrüben in den Gouvernements Kijiw und Wolhynien, aus welchen Spiritus vornehmlich exportiert wird, keine hohe.

Erwähnenswert ist ferner die Ziegelindustrie. Von den Ziegeleien des Kijiver Rayons werden ca. 150 Millionen Ziegel jährlich erzeugt.

Im Südwestgebiet befinden sich mehrere Zementfabriken, die aber den Bedarf bei weitem nicht decken, und so wurden bisher größere Mengen von Zement von den südrussischen und polnischen Zementfabriken geliefert.

Die elektrotechnische und chemische Industrie sind in den Steinkohlengebieten und Gegenden reicher Torfgewinnung zu Hause, wo Ammoniak und andere Nebenprodukte hergestellt werden. Eine größere Produktion kann durch Errichtung größerer Elektrizitätswerke erreicht werden. Im Donezrevier sind sehr bedeutende Vorräte an Steinkohlenteer, der für die Farbenindustrie verwandt werden könnte. Die Rückständigkeit der russischen chemischen Industrie, besonders der Mangel an Schwefelsäure, erlaubte bisher nicht die Verarbeitung von russischen Phosphoriten, die sich z. B. im Gouvernement Wolhynien befinden. Chloroform wird in einer Fabrik in Kijiw hergestellt. In Kijiw befindet sich ferner eine Fabrik zur Herstellung von salzylsaurem Natrium, Koffein, Aspirin, Wasserstoff-Superoxyd. Die deutsche Firma Schering macht in ihrer Fabrik im Gouvernement Mohilew formalin, Wasserstoff-Superoxyd, Chloroform, Holzspiritus, Aeton. Im Gouvernement Katerinoslaw wird Sublimat hergestellt. Dort hat auch Professor Pissarschaweski eine Versuchsanstalt zur Gewinnung von Jod aus Schwarzmeer-Seetang (Phylloform), der reich an Jod ist, eingerichtet. Die Anstalt stellt 4 Pud metallisches Jod monatlich her. Im Wege der Hausindustrie wird im Gouvernement Poltawa Pfefferminzöl gewonnen.

Als eine für die nächste Zukunft möglich erscheinende Maßnahme zur Lösung der Düngemittelfrage erscheint die Verwendung von schwefelsaurem Ammoniak. In Rußland ist dieses Erzeugnis für die Düngung, da man andere Düngemittel zur Genüge hatte, nicht verwendet worden. Mit ihm angestellte Versuche haben indes gute Ergebnisse erzielt. Für die Landwirtschaft erhält dieses Erzeugnis noch eine besondere Wichtigkeit dadurch, daß seine Herstellung in der Ukraine selbst, im Donez-Rayon, konzentriert ist und dabei in solchen Mengen erfolgt, daß fast der gesamte Bedarf des Landes an stickstoffhaltigen Düngemitteln damit gedeckt werden könnte.

Solange die Ausfuhr aus dem Lande noch möglich war, versandten die Ammoniakproduzenten die Ware ins Ausland. Seit der Einstellung der Ausfuhr haben die Fabrikanten Ammoniak vielfach bei verhältnismäßig geringen Preisen angeboten. Was seine Wirkung als Düngemittel anbetrifft, so ist es dem Salpeter sehr ähnlich. Diese Eigenschaft des Ammoniaks hat auch eine starke Steigerung seiner Herstellung und seines Verbrauches hervorgerufen — von 35 Millionen Pud im Jahre 1903 auf 83,5 Millionen Pud im Jahre 1915 —, und zwar ist diese Zunahme auf Kosten des Chile-Salpeters erfolgt. Andere künstliche Düngemittel werden in der Ukraine nicht hergestellt, außer in zwei Superphosphatfabriken im Gouvernement Podolien, in der Nähe der Städte Winniza und Mohilew, jede mit einer Jahresherstellung von 500 000 Pud.

Der Bau landwirtschaftlicher Maschinen ist durch den Krieg um 80 v. H. zurückgegangen und es herrscht allorts große Not in diesen Maschinen. Ein großer Teil dieser Erzeugung entfiel auf die im Besitz von deutschen Mennoniten und anderen deutschen Kolonisten befindlichen Fabriken in der Ukraine, die durch das Enteignungsgesetz stillgelegt worden waren.

Im allgemeinen wollen wir noch bemerken, daß die russische Industrie und auch die ukrainische noch in den Kinderschuhen steckt. Sie ist mit westeuropäischem Kapital und mit Hilfe ins Land gezogener ausländischer Ingenieure, Kaufleute, Webmeister usw. ins Leben gerufen worden. Noch auf unabsehbare Zeit hinaus braucht die Ukraine, um sich wirtschaftlich einigermaßen selbständig zu machen, den Zufluß fremder Kapitalien und fremder Intelligenz. Es war eine groteske Idee der russischen Kriegsleitung, die Industrie zur Auswanderung zu zwingen. So sollte auch ein Teil der Industrie Wolhyniens und auch Kijivs in andere Gebiete verlegt werden. Man hatte verbreitet, daß eine ganze Reihe von Städten, so besonders Katerinoslaw und Odessa, diesem Plan tatkräftige Unterstützung angedeihen lassen wollten, aber dieser Aufgabe war Rußland nicht gewachsen, denn zu einer solch ungeheuren organisatorischen Arbeit wurde Rußland vor eine Riesenaufgabe gestellt. Ein Teil der Maschinen wurde zwar verladen, aber die einzelnen Teile wanderten nach verschiedenen Himmelsrichtungen, oder sie blieben auf irgendeiner Stelle liegen, meist unter freiem Himmel, und die Herbstwitterung brachte sie bald zum Verrotten. Die Überlastung der russischen Eisenbahnen, der Mangel an geeigneten Speichern und vor allem das Fehlen einer wirklich großzügigen Organisation hat den Plan einer Verlegung der russischen Industrie, auch nach der Ukraine, zum Scheitern gebracht.

Aber auch zahlreiche neue Fabrikgründungen erfolgten planlos, und man wollte den russischen Markt von der ausländischen Produktion unabhängig machen. Da ist es nun bemerkenswert, daß diese Bestrebungen sich nicht nur gegen die deutschen Waren richteten, sondern auch gegen englische und französische. Man wurde sich in Rußland darüber klar, daß England und Frankreich den wirtschaftlichen Kampf gegen Deutschland nur deshalb predigten, um selber das russische Absatzgebiet für sich zu erobern, und so entstanden dann eine große Anzahl von Metallfabriken, chemischen Fabriken, Tuchfabriken und Farbenfabriken, deren Gründer damit rechneten, daß nach dem Kriege Rußland nur russische Waren kaufen würde. Das völlige Mißlingen der Verlegung der russischen Industrie hat die Schwäche und Haltlosigkeit der russischen Organisationskraft deutlich enthüllt, aber dadurch, daß heute die Ukraine ein selbständiger Staat geworden ist, wird sich in diesem Lande manches, was der Krieg planlos geschaffen hat, dort jetzt noch günstig entwickeln können.

Die Verkehrswege mit der Ukraine.

Von K. Busch.

Die wirtschaftlichen Folgen des Friedenschlusses mit der Ukraine stehen im Brennpunkte des Interesses. Die Kommentare, die von der Presse gegeben worden sind, haben ja auch die Bedeutung dieses Aktes in allererster Linie in seinen wirtschaftlichen Wirkungen betont; kein Zweifel, daß diese Äußerungen ein Spiegelbild der Regierungsansichten sind.

Während wir Nahrungs- und Futtermittel, Rohstoffe usw. von der Ukraine erwarten, wünscht diese von uns landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, chemische und pharmazeutische Präparate und andere industrielle Erzeugnisse. Man darf dessen sicher sein, daß unsere Wirtschaftskörper, durch die Regierung unterstützt, die Mittel und Wege finden werden, um diesen Gütertausch recht bald und im großen Maßstabe ins Werk zu setzen, wozu übrigens auch gehört, daß die Währungsfragen eine zufriedenstellende Lösung erhalten. Von ausschlaggebender Wichtigkeit ist bei der Erledigung dieser neuen Aufgaben die Transportfrage. Wie führende deutsche Zeitungen bereits erwähnt haben, ist man berechtigt, vom Donauweg eine starke Unterstützung bei der Bewältigung dieser Transporte zu erwarten. Als Voraussetzung muß aber dann gelten, daß es möglich sein wird, innerhalb der nächsten Wochen mit Rumänien zu einer definitiven Einigung zu kommen, da andernfalls bei Galatz und donauabwärts, dem Schwarzen Meere zu, von rumänischer Seite Schwierigkeiten aufstauen könnten, die eine ernste Störung der Schifffahrt bringen würden. Es ist jedenfalls damit zu rechnen, daß die Seeschiffe, welche den Verkehr zwischen Odessa und der Donau aufrecht erhalten sollen, donauaufwärts bis Galatz und Braila fahren werden, wo sie die Güter aus den Flußschiffen übernehmen beziehungsweise zur Ablieferung bringen werden. Der Donauweg ist also abhängig von der Entwicklung der Dinge zwischen den Mittelmächten und Rumänien, ferner von der Möglichkeit, genügend Schiffsraum für die Seetransportierung verfügbar zu bekommen. Unser Verhältnis zu Rumänien ist aber auch wichtig für den Fall, daß wir die Güterbewegungen auf den verfügbaren Bahnlinien durchführen wollen, denn die Verbindung zwischen den Mittelmächten und der Ukraine ist direkt lediglich auf den Bahnstrecken Brody—Radywyliv (ukrainische Provinz Wolhynien) und Pidwoloczyska—Woloczysk (Podolien) möglich, während die Linie ab Czernowith—Nowosselyzja bereits besarabisches Gebiet berührt, also sozusagen in die rumänische Machtosphäre hineinreicht, wofür sich die Nachricht bestätigt, daß Besarabien Rumänien zugeschlagen würde als Ersatz für die Dobrudscha, die an Bulgarien

fällt. Wenn es auch nicht zu erwarten steht, so könnte Rumänien diese Eisenbahnlinie gegebenenfalls für sich in Anspruch nehmen. Die Linie von Jassy über Unggheni nach Kischynew und weiter nach der Ukraine liegt gänzlich im rumänischen Machtgebiet, was auch von der Linie Galatz—Keni gilt. Die rumänische Regierung dazu zu verhalten, auf ihren Eisenbahnen ein gut Teil der Transporte zu befördern für Rechnung der Mittelmächte, wäre im Friedensfalle möglich, denn Rumänien ist für den Bezug von Industrieartikeln gänzlich auf die Mittelmächte angewiesen. Rußland und die Ukraine können nicht helfen. Die Eventualität, die rumänischen Eisenbahnstrecken, soweit sie noch nicht im Besitz der Zentralmächte sind, für deutsche und österreich-ungarische Transporte zu verwerten, liegt also nahe.

Wir können über Polen auch nach der Ukraine gelangen, doch fragt es sich, ob die ohnehin starkbesetzten polnischen Eisenbahnen für diese neuen Aufgaben in genügendem Maße in Anspruch genommen werden können. Zu bedenken ist auch, daß die Eisenbahnen, soweit sie der russischen Verwaltung unterstehen, in keiner Hinsicht irgendwelche Sicherheiten bieten. Die Übergänge von den unter deutscher Verwaltung stehenden Endstationen nach den russischen Kopfstationen sind unterbrochen, und bei der Haltung, die die Leninische Regierung den Mittelmächten gegenüber beobachtet, ist es fraglich, ob man dem deutsch-ukrainischen Gütertausch nicht noch absichtlich weitere Schwierigkeiten in den Weg legen wird.

Ohne in weitere Einzelheiten einzugehen, sieht man, daß wir vor großen Aufgaben in der Transportfrage stehen, die unbedingt gelöst werden müssen, sollen die wirtschaftlichen Ergebnisse des Friedenschlusses mit der Ukraine jene Ergebnisse bringen, die wir erwarten dürfen. Da es sich beim Bezug aus der Ukraine um Massentransporte handelt, zu deren Bewältigung gewaltige Transportmittel herangezogen werden müssen, erscheint es um so wichtiger, durch eine Verteilung der Sendungen auf den disponiblen Verkehrswegen die möglichst rasche Heranschaffung der Güter zu unterstützen. Bei der Bewegung aus Deutschland und Österreich-Ungarn nach der Ukraine kommen, der Quantität nach, viel weniger dringende Sendungen in Frage, doch werden wir uns auch bei diesen Transporten bemühen müssen, die Erwartungen der Ukraine möglichst bald zu erfüllen, was, wie wir gesehen haben, zur Voraussetzung hat, daß die Transportabwicklung in einer glatten, also von keiner Seite gehinderten Weise vor sich gehen kann.

Zur Volkskunde der Ukraine.

Von Dr. phil. et ing. Eugen Meller.

Die russische Gefahr bestand bis heute im Wesen darin, daß das gewesene Zarenreich mit seinen ungefähr 170 Millionen Einwohnern und seinem jährlichen 2,4-prozentigen Zuwachs von etwa $3\frac{1}{2}$ Millionen Seelen gegen Westen drückte und seine europäischen Grenzen zu überfluten suchte. Als wirksame Abwehr gegen diese, vornehmlich die Mittelmächte bedrohende Gefahr erachtete man bis jetzt die Erschaffung eines unüberwindbaren Schutzwalles für geboten, und diesem Gedankengang entsprang auch die Wiederbelebung des einstigen Königreichs Polen. Eines der Kriegsziele der Mittelmächte war nun die Losreißung der westlichen Fremdvölker Rußlands, um dergestalt einen Schutzdamm zu schaffen. Durch die Befreiung Polens verliert Rußland nur etwa 12 Millionen Einwohner, eine

Minderung, die der russische Bevölkerungszuwachs in ungefähr vier Jahren wieder eingeholt hätte. Auch die Ostseeprovinzen und Finnland würden mit ihren 3 Millionen Bewohnern nicht viel ausmachen. Dagegen bedeutet die Unabhängigkeit der Ukraine, die eine Bevölkerung von rund 40 Millionen umfaßt, wirtschaftlich und politisch einen außerordentlichen Kräfteverlust für Zentral- bzw. Großrußland. Der Friedensschluß mit der Republik Ukraine hat somit die Versöhnung der Zentralmächte mit dem neuen Rußland wesentlich erleichtert, denn damit ist eines der Kriegsziele selbsttätig erreicht.

Das geschlossene ukrainische Volksgebiet wird in Europa nur von dem moskowitzischen an Umfang übertroffen. Die genaue Größe des ukrainischen Nationalgebietes an-

zugeben, ist derzeit nicht gut möglich, da die Nationalitätsstatistik überall daran krankt, daß sie stets zuungunsten derjenigen Völker ausfällt, denen es an politischer Geltung gebricht. In dieser Lage befinden sich aber die Ukrainer seit jeher. Alle Zahlenangaben der amtlichen Volkszählung in Rußland und Oesterreich-Ungarn können demnach nur als ein Mindestmaß gelten, ebenso die darauf beruhende Konstruktion des ukrainischen Nationalterritoriums. Als ukrainisches Volksgebiet fassen wir nach Rudnykij dasjenige Gebiet auf, welches von den Ukrainern geschlossen bewohnt wird und eine absolute Mehrheit der ukrainischen Bevölkerung aufweist. Für die Umgrenzung dieses etwa 850 000 Geviertkilometer betragenden Gebietes werden uns nicht die heutigen politischen, sondern ausschließlich die ethnographischen Grenzen maßgebend sein. Von dem 75 000 Geviertkilometer großen Volksgebiet der Ukrainer in Ostgalizien, Nordbukowina und Nordostungarn, auf welchem laut amtlichen Zahlenangaben (vom Jahre 1910) über 6 Millionen Menschen, darunter 4 Millionen (67 v. H.) Ukrainer wohnen, sehen wir ab.

Die Grundlage der Konstruktion des ukrainischen Volksgebietes im russischen Reich bildet die erste und einzige Volkszählung dieses Reiches vom Jahre 1897, sowie die amtliche Berechnung vom 1. Januar 1914. Der Volkszählung 1897 sind die Prozentätze der Ukrainer in einzelnen Gebieten entnommen, die dann auf die Zahlen der Berechnung 1914 angewendet werden müssen, um die heutige Anzahl der Ukrainer annähernd berechnen zu können.

Das ukrainische Gebiet umfaßt in dem heutigen Rußland das kurz vor dem Ausbruch des Krieges neu gebildete Gouvernement Cholm, den südlichen Teil von Grodno und Minsk, ganz Wolhynien, Podolien, Kyjiw, Cherson, sowie die südöstlichen Teile und die nordwestlichen Bezirke von Besarabien. Links des Dnjepr umfassen die ethnographischen Grenzen der Ukraine die Gouvernements: Tschernyhiw, Poltawa, Charfiw, Katerynoslaw, Taurien (die Taisla ausgenommen) und fast das gesamte Kubangebiet. Außerdem gehören zum ukrainischen Volksgebiet noch der südliche Teil des Gouvernements Kursk, die Südhälfte von Woronisch, das westliche Drittel des Donkosakengebietes, die Südhälfte von Stawropil, der nördlichste Grenzstreifen des Terekgebietes, sowie der nordwestlichste Teil des Gouvernements des Schwarzen Meeres.

Wenn wir daher von den westlichen Grenzmarken der Republik Ukraine anfangen, begegnen wir als dem ersten ukrainischen Teilgebiete dem Gouvernement Cholm (11 900 Geviertwerst mit 1100 000 Einwohnern). Die Bevölkerung dieses Ländchens besteht zu 52% aus Ukrainern. Da bei der Bildung dieses Gouvernements durch die einstmalige zaristische Regierung auch einzelne Teile des geschlossenen polnischen Nationalgebietes hinzugezogen worden sind, beträgt das ukrainische Volksgebiet in Wirklichkeit nur rund 9000 Geviertwerst mit 940 000 Einwohnern, von welchen 567 000, d. h. 62% Ukrainer sind. — Das nächstfolgende Gebiet bildet Podlachien (die heutigen Kreise Brest, Kopryn und die Ostfläche des Kreises Busk, Gouvernement Grodno) mit 10 000 Geviertwerst und etwa 615 000 Einwohnern, davon 460 000 Ukrainer, d. h. 75%. — Das dritte ukrainische Grenzgebiet im Norden ist das Pole sie (die Kreise Pynsk und Mosyr des Gouvernements Minsk) mit 17 000 Geviertwerst und 600 000 Bewohnern, davon 444 000, d. h. 75%, Ukrainer. Wolhynien mit 63 000 Geviertwerst und 4190 000 Einwohnern, von welchen 71% Ukrainer sind, ist bereits ein ausgesprochen ukrainisches Kerngebiet, mehr noch die Gouvernements Podolien mit 37 000 Geviertwerst, 4 060 000 Einwohnern, davon 3 280 000 Ukrainer, d. h. 81%, und Kyjiw mit 45 000 Geviertwerst, 4 790 000 Einwohnern, davon 3 800 000 Ukrainer (79%). Gegen Süden bis an das Schwarze Meer folgt dann das Gouvernement Cherson (62 000 Geviert-

werst, 3 740 000 Einwohner, davon 2 Millionen Ukrainer, d. h. 54%) und der ukrainische Teil von Besarabien, sowie Teile der Kreise Chotyn, Akfermen u. a. mit 10 000 Geviertwerst, 780 000 Einwohnern, davon 530 000 d. h. 68% Ukrainer. Alle diese Gebiete bilden die sogenannte rechtsseitige Ukraine (vom Dnjeprlaufe gerechnet).

Die linksseitige Ukraine besteht ebenfalls aus mehreren ukrainischen Kerngebieten und einigen Grenzstreifen. Die Kerngebiete sind die Gouvernements Tschernyhiw: 46 000 Geviertkilometer, 3 130 000 Einwohner, davon 2 680 000 Ukrainer (86%); Poltawa: 44 000 Geviertwerst, 3 790 000 Einwohner, davon 3 530 000 Ukrainer (93%); Charkow: 48 000 Geviertwerst, 3 420 000 Einwohner, davon 2 750 000 Ukrainer (81%) und Katerynoslaw: 56 000 Geviertwerst, 3 460 000 Einwohner, davon 2 380 000, d. h. 69% Ukrainer. Dazu kommen noch zwei Gebiete, in welchen die Ukrainer nach amtlichen Erhebungen nur eine relative Mehrheit bilden. Taurien: 53 000 Geviertwerst, 2 060 000 Einwohner, davon 870 000, d. h. 42%, Ukrainer, und Kuban: 83 000 Geviertwerst, 2 980 000 Einwohner, davon 1 400 000 Ukrainer (47%). Die Grenzgebiete bilden: Die slobodische Ukraine (die südlichen Teile der Gouvernements Kursk und Woronisch, zusammen 30 000 Geviertwerst, 2 650 000 Einwohner, davon 2 040 000 Ukrainer (77%); das ukrainische Donland, 40 000 Geviertwerst, 1 860 000 Einwohner, davon 1 090 000 Ukrainer, und der ukrainische Teil des Gouvernements Stawropil, 19 000 Geviertwerst, 600 000 Einwohner, davon 480 000 Ukrainer (80%).

Die zugrunde gelegte amtliche russische Statistik hat aber eine Reihe offensichtlicher Fehler. Von den Donkosaken z. B. ist kein einziger als Ukrainer angegeben worden, während es eine bekannte Tatsache ist, daß die unteren, d. h. südlichen Donkosaken ukrainisch sprechen. Im Gouvernement Stawropil gibt es nach A. Russow nicht 37%, sondern 80% Ukrainer, im Kubangebiet nicht 47%, sondern gar 60%. Die „russischen“ Bevölkerungsteile in Taurien und im Distrikte des Schwarzen Meeres sind nur in einem geringen Bruchteil russisch, sonst ganz ukrainisch. Dasselbe gilt auch von der Bevölkerung des Terekgebietes.

Wenn wir nun alle die Mängel der amtlichen Petersburger Statistik ausmerzen und das ukrainische Volksgebiet auch auf diejenigen Teile des russischen Reiches ausdehnen, wo die nichtoffiziellen Ukrainer wohnen, bekommen wir für das geschlossene Volksgebiet der Ukrainer in Rußland 960 000 Geviertwerst mit rund 50 Millionen Bevölkerung, wovon etwa 33 Millionen Ukrainer sind. Die Ukrainer sind somit nach Zahl und Ausdehnung eines der größten Völker Europas, wobei ihr Reichtum und ihre wichtige politische Lage bis heute fast ganz unberücksichtigt geblieben sind.

Die Ukraine in ihrer ethnographischen Ausdehnung umfaßt die fruchtbarsten Teile des russischen Riesenreiches, sie kann nicht nur ganz Rußland ernähren, sondern darüber hinaus ausführen. Sie lieferte rund 400 000 kg Quecksilber, 3 1/2 Millionen Meterzentner Manganerze, 40 Millionen Meterzentner an Eisen jährlich. Das ukrainische Kohlengebiet auf der Donezhochfläche gehört bekanntlich zu den größten in Europa. Die jährliche Ausbeute beträgt durchschnittlich 210 Millionen Meterzentner, mithin 70% der russischen Gesamterzeugung an Kohle.

Bedeutend sind auch die Erdölvorräte und Salzlager dieses Landes. Von den etwa 2 012 000 Geviertkilometern Schwarzerde Rußlands entfallen auf die Ukraine 730 000 Geviertkilometer. Mit ihrer Ackerbaufläche von 45 Millionen Hektar bildet die Ukraine für Rußland und die benachbarten europäischen Staaten einen riesigen Getreidespeicher. Das Kyjiwsche Gouvernement z. B. dürfte allein über eine Million Tonnen Roggen und Weizen produzieren. Ferner kommen in Betracht etwa eine halbe Million Tonnen Hafer, 190 000 Tonnen Hirse, 160 000 Tonnen Gerste und ungefähr 95 000 Tonnen Buchweizen. Auch für den Fleisch-

konsum weist dieses reichste Gouvernement der Ukraine ungeheure Ziffern auf. Nach verlässlichen Statistiken besitzt es fast eine Million Rindvieh und wird nur durch Wolhynien, welches auch der ukrainischen Republik angeschlossen ist, übertroffen, welches über $1\frac{1}{2}$ Millionen Hornvieh herbergt. Der Kyjiwsche Bezirk hat den größten Schweine-

bestand in der Höhe von fast $1\frac{1}{4}$ Millionen. Die bekannte podolische Erde produziert Buchweizen, Erbsen, Hafer, Gerste, Mais, Roggen und Weizen in derartigen Mengen, daß $\frac{9}{10}$ für den Export bestimmt sind. Dies allein beweist zur Genüge, welche hohe wirtschaftliche Bedeutung die junge Republik der Ukraine für die Mittelmächte besitzt.

Der zukünftige Weltverkehrsweg vom Deutschen Meer über die Balkanhalbinsel zum Arabischen Meer.

Von Friedrich Meinhard = Sofia.

(Schluß.)

V. Tarifwesen.

Ebenso wie die Fahrpläne den Verkehr der Züge für eine bestimmte Zeit regeln, ebenso muß eine feste Gestaltung des Preises der Transportleistung bei den Eisenbahnen als öffentlichen Anstalten durch die Tarife und Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Sachen geschaffen werden.

Die großen materiellen Erfolge der Eisenbahnen in der Weltwirtschaft liegen hauptsächlich in der Güterbewegung. Diese, die Hauptquelle des Gedeihens der Transportunternehmungen, hatte stets die Neigung, auf eine Herabminderung der Transportkosten zu drängen. Wie weit dies möglich ist, hängt von der ermittelten unteren Grenze der Selbstkosten der Transportanstalten ab, wobei auch der Wettbewerb anderer solcher, soweit die Bagdadbahn in Betracht kommt, namentlich die Seeschifffahrt, zu berücksichtigen ist. Unter Umständen müssen jedoch auch auf Einflüsse privat- und staatswirtschaftlicher Natur Rücksichten genommen werden. Bei der Preisbildung für die Beförderung sind nicht immer die Transportkosten des Wettbewerbweges für die eigene Preisbildung maßgebend. Dieser Fall tritt ein, wenn der eigene Weg besondere Vorteile gegenüber dem anderen bietet, so z. B. größere Sicherheit, Regelmäßigkeit, häufigere Verkehrsgelegenheit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit für die Reisenden, ungesäumte Absendung bei Aufgabe auch in kleineren Mengen und Raschheit hinsichtlich der Güterbeförderung. Dagegen hat der Wasserweg den Vorteil, daß auf demselben große Mengen Güter gleichzeitig und ungeteilt zur Beförderung gelangen können. Um diesen Vorteil wett zu machen, werden verschiedene Maßregeln seitens der Eisenbahnverwaltungen getroffen. Es wird hiebei oft von der allgemeinen Regel der Tarifbildung abgewichen (nach welcher, unter gleichen Verhältnissen, eine gleichmäßige Behandlung aller in den Bereich einer Eisenbahnverwaltung fallenden Transporte getroffen wird) durch Erstellung sogenannter Differenzialtarife. Unter dem Ausdruck „Differenzialtarif“ ist daher ein solcher Tarif zu verstehen, der nicht allein durch den Einfluß der Wettbewerben erstellt wird, sondern oft auch andere Gründe (Hebung der einheimischen Industrie, Aus- oder Einfuhrerleichterungen über bestimmte Punkte, oder zwecks Leitung der Transporte nach gewissen Richtungen u. m. a.) zurückzuführen ist.

Mit Rücksicht auf die Linienführung der Bagdadbahn und der geographischen Lage der Anschluß- bzw. Endpunkte derselben liegt es auf der Hand, daß, weil Gütertransporte naturgemäß dem billigeren Wasserweg (nach Bagdad, Alexandrette, Mersina, Smyrna und Samsun) zustreben, gerade hier die Erstellung von Differenzialtarifen zum Bedürfnis wird, um die Transporte dem eigenen Interesse entsprechend zu leiten, auch dann, wenn das System kombinierter Eisenbahnschifftarife (Evantetarif Hamburg seawärts oder Triest) in Anwendung käme, oder durch sogenannte Tarifverbände — wie z. B. im deutsch-orientalischen Verkehr, oder im Verkehr zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei — für bestimmte Stationen direkte Tarife erstellt würden. Diese entstehen gewöhn-

lich durch den Zusammenstoß der Frachttätze der Tarife für den Binnenverkehr, wodurch die sog. Verbandseinheitsätze gebildet werden, die häufig unter entsprechender Berücksichtigung der durch Wettbewerbswege hervorgerufenen oder sonstige Einflüsse ermäßigt werden. Bei der Erstellung der direkten Tarife sind nämlich von Einfluß auch die mit fremden Staaten abgeschlossenen Handelsverträge. Die Wirkung der direkten Gütertarife im Verkehr zwischen Mitteleuropa und den deutsch-türkischen Bahnen kann natürlich erst dann in Erscheinung treten, wenn nach dem Ausbau der Bagdadbahn Europa und Asien durch einen Schienenweg verbunden, eine planmäßige Betriebsführung in bezug auf den Orientverkehr eingerichtet sein wird. Dann werden die teureren Kameltransporte hauptsächlich nur mehr noch die Zu- und Abstreifung der Güter nach und von dem demirjol (Eisen- bzw. Schienenweg) zu besorgen haben.

Einige Beispiele zeigen den großen Unterschied bezüglich der Beförderungskosten für Güter in Kleinasien. Es beziffert sich die Frachtgebühr für Transporte mit Kamelen von Mossul nach Bagdad für 1 Tonnenkilometer auf 30 Centimes und mittels flößen, sogenannten Kelleks, stromab für einen Tagestransport auf 10 Centimes für die Tonne. Die Transportdauer beträgt 3 Tage. Die Schifffahrtsgesellschaften „Euphrates and Tigris Steam Navigation Co.“ und die „Comp. Hamidié de navigation à vapeur sur le Tigre“* befördern die Güter zu 5 bis 8 Centimes für je 1 Tonnenkilometer. Von Samsun bis Siwas beträgt durchschnittlich der Beförderungspreis für die Tonne 150 Frankts, d. i. 35,5 Centimes für den Tonnenkilometer. Von Aleppo nach Alexandrette vermitteln unausgesetzt 10 000 Kamele die Beförderung der Güter zum Preise von durchschnittlich 50 Centimes für 1 Tonnenkilometer. Die Anatolischen Eisenbahnen hatten z. B. im Jahre 1908 auf der Linie Haidar Pascha—Eski Schehir—Angora für den Tonnenkilometer Frachtgut durchschnittlich eine Einnahme von 0,262 Goldpiaster, das sind etwa 6,02 Centimes, und auf der Linie Eski Schehir—Konia 0,312 Goldpiaster, das sind etwa 7,18 Centimes.

Die Beförderungspreise im russisch-schwedischen Güterverkehr, in dem gleichfalls wie bei den deutsch-türkischen Bahnen große Entfernungen zur Geltung kommen, erstellen sich beispielsweise nach dem Ausnahme-Tarif 1 für 100 kg Zucker von Charkow bis Riga (1406 km) auf 169 Kopeken**, nach Ausnahme-Tarif 2 für 100 kg Getreide von Simbirsk bis Riga (1805 km) auf 127 Kopeken und von Kasan nach Riga (1953 km) auf 135 Kopeken.

Die hervorragende Bedeutung der Eisenbahn für alle Seiten des heutigen Wirtschaftslebens ruft enge Beziehungen zwischen der Eisenbahntarif-, Zoll- und Handelspolitik hervor. Dieser letzteren aber gegenüber sind die Interessen sehr verschieden, und es ist nicht immer möglich, allen gerecht zu werden. Die Landwirtschaft, die Industrie und der Handel jedes Landes haben seinen Verhältnissen angemessene Bedürfnisse, die von den Eisenbahnen Berück-

* Jetzt heißt die von der ottomanischen Flugschiffahrtverwaltung betriebene Dampfschiffahrt „Dare Nahie“.

** 1 Goldrubel = 100 Kopeken = 2,66 Francs.

sichtigung fordern. Deshalb ist es unmöglich für alle Verwaltungen, die an dem mitteleuropäisch-kleinasiatischen Eisenbahnverkehr beteiligt sein werden, nach einheitlichen Tariffätzen einen Gemeinschaftstarif aufzustellen. Anders verhält es sich hinsichtlich des Zollwesens. Der springende Punkt desselben ist die Schutzpolitik, deren Zweck die Gründung eines nationalen Gewerbefleißes, Hebung und Stärkung der nationalen Wirtschaft ist. Es müssen daher die Tarifmaßnahmen der Eisenbahnen mit der im Interesse der nationalen Wirtschaft als notwendig und förderlich erkannten Zoll- und Handelspolitik in Übereinstimmung gebracht werden, umso mehr, als gerade die Eisenbahntarife oft einschneidendere Wirkungen hervorrufen, als Zölle, da diese nach einem einheitlichen Satze festgestellt sind, jene aber mit der wachsenden Entfernung ihre Wirkung verschärfen. In den Fällen aber, in welchen der Zoll wirksamer sein sollte, verliert die Erstellung von Differenzialtarifen von selbst ihre Bedeutung.

Diese theoretischen Erörterungen scheinen mit Rücksicht auf den erfolgenden Übergang aus dem Kriegszustand in friedliche Verhältnisse am Platze zu sein.

Der voraussichtlich für den Vierbund mit einem vollen Erfolg endigende Krieg mit den Waffen dürfte als Fortsetzung einen Handelskrieg mit dem Zwölfverband auflösen. Damit ist selbstverständlich ein Bruch der zwischen der Türkei und den feindlichen Staaten geschlossenen Handelsverträge, mithin eine Tatsache geschaffen, durch welche das Osmanische Reich auch seine Hoheitsrechte in bezug auf den Zolltarif erhält, die ihm seitens der Westmächte strittig gemacht wurden, um die finanzielle Erstarkung desselben zu verhindern. An Stelle der früheren Handelsverträge mit deren Zollbestimmungen wird daher ein sogenannter „Autonomer Zolltarif“ treten müssen. Dadurch wird es möglich sein, daß sich die Vierbundstaaten gegenseitig Ausnahmestellungen gegenüber den jetzt feindlichen Staaten bezüglich des Güterverkehrs einräumen und in weiterem Verfolg die Aus- und Einfuhr im Wechselverkehr begünstigen, d. h. über bestimmte Linien leiten können.

Nachdem die Handelsgüter der Balkanländer und Kleinasien der Gattung nach größtenteils andere sind, als jene Mitteleuropas, hätte ein gegenseitiger Schutz Zoll der beiden Ländergruppen geringere Bedeutung.

Eine der Hauptschwierigkeiten bei der Erstellung eines gemeinschaftlichen Gütertarifs für den Durchgangsverkehr ist außer der Schaffung eines gleichen Schemas (Einheitsfrachttätze) die Vereinheitlichung der Warenklassifikation für Wagenladungsgüter. Dies zeigt sich bereits anlässlich der Verhandlungen über die Schaffung eines gemeinschaftlichen deutsch-österreich-ungarischen Gütertarifs. Eine weitere Schwierigkeit bereitet die Verschiedenheit der Währung. Als Richtschnur bei der Erstellung direkter Tarife für den Güterverkehr Mitteleuropas mit Kleinasien muß der Grundsatz dienen, daß diese Tarife sich den wirtschaftlichen Verhältnissen der beteiligten Länder anpassen, wobei immerhin das Bedürfnis zur Erstellung verschiedener Ausnahmetarife zutage treten wird. Insbesondere von Wichtigkeit wären ermäßigte Durchgangstarife. Diese sind jedoch nur insofern zuzulassen, als hieraus keinerlei Wettbewerb im Absatz heimischer Güter durch fremde Waren im gemeinsamen Absatzgebiete erwachsen kann.

Die Verwirklichung der Forderung der Handelspolitik auf dem Gebiete des Tarifwesens hängt bei den Staatsbahnen* davon ab, ob ihre Finanzlage es ermöglicht, unter Aufopferung des Reinertrages den handelspolitischen Interessen im weitergehenden Maße zu dienen. Insofern jedoch Privatbahnen in Frage kommen, ist die Sachlage bei weitem schwieriger, weil die wirtschaftlichen Interessen

derselben berührt werden. Eine Regelung findet jedoch insofern statt, als der türkische Staat den Betriebsgesellschaften in der Form eines Zuschusses bis zur Erreichung einer festgestellten kilometrischen Mindesteinnahme eine Vergütung gewährt.

Die puncta salientia des Verkehrs und kommerziellen Betriebes der deutsch-türkischen Eisenbahnen sind daher: 1. durch die Schaffung der neuen Zoll- und Handelsverträge den Verkehr zwischen den Mittelmächten und Kleinasien zu erleichtern; 2. durch den Ausbau des kleinasiatischen Eisenbahnnetzes die Gütererzeugung und den Handel auf jene Höhe zu bringen, die sie im Interesse der Beteiligten erreichen könnten, und 3. durch die Erstellung von Eisenbahntarifen, welche die Benutzung des Eisenbahnwagens für den Güterverkehr auch auf so große Entfernungen ermöglichen, wie sie hier in Frage kommen. Denn fluß- und Seeschiffahrt werden besonders unmittelbar nach dem Kriege kaum imstande sein, allen Anforderungen zu entsprechen, die an diese Verkehrsmittel gestellt werden.

Nachdem die deutsch-türkischen Bahnen hauptsächlich durch ackerbautreibende Ländereien führen, ist es eine Vorbedingung, daß eine stärkere und umfangreichere Entwicklung der Bodenkultur platzgreife und daß dem Verkehr für weite Strecken möglichst niedrige Tarife zur Verfügung stehen. Dies kann mittels Erstellung eines Staffeltarifes mit starkfallenden Einheitsätzen erreicht werden.

VI. Wirtschaftliche Erwägungen.

Eine Lebensbedingung des ottomanischen Staates ist die Er kämpfung einer nationalen politisch-wirtschaftlichen Selbständigkeit. Seit der Einführung der sogenannten Kapitulationsverträge ist die Türkei der Prügelknabe Europas geworden. In den Banden dieser Kapitulationen, dieser wirtschaftlichen Verträge, wurde der Türkei das Recht genommen, eigene Zoll- und Wirtschaftspolitik zu treiben. Diese Fesseln sind nun zerbrochen. Darum soll auch diesen Staat der Wetterstrahl der Bannflüche der Westmächte zerschmettern.

Abgesehen von den frommen Wünschen dieser Gesellschaft für Landraub und Volkerverderb, wird nach dem erfolgenden Friedensschluß, wenn auch nach Verlauf einer kürzeren oder längeren Zeit, der überseeische Handel der Mittelmächte und deren Verbündeten mit den jetzt feindlichen und aufgehehten Völkern wieder angebahnt werden mag, es dennoch zweckmäßig sein, das Wirtschaftsleben der Völker des Vierbundes von den Erzeugnissen der Entente-Staaten und deren Gefolge möglichst unabhängig zu gestalten, indem die landwirtschaftlichen Güter der Balkanhalbinsel und Kleinasien mannigfacher und in größerer Menge den Industriegegenden des Vierbundes zugänglich gemacht würden. Im Austausch dagegen wäre der nahe Orient mit den notwendigen Fabrikaten zu versorgen.

Infolge des Krieges wurden notgedrungen — durch die Unerbrechung früherer Handelsverbindungen mit Ländern, aus denen Rohstoffe ausgeführt wurden und in veränderter Form als teure Erzeugnisse fremder Industrie rückkehrten — selbständige Industrien geschaffen, in der Erkenntnis, daß das wirtschaftliche Gedeihen eines Landes und eines Volkes, besonders der Entwicklung seiner Industrie und seiner Stellung im internationalen Wettbewerb, offenbar zum großen Teile davon abhängig ist, in welchem Umfange es sich nicht nur alle technischen Fortschritte aneignet, sondern auch die ermittelten Erfahrungswerte der Naturwissenschaften ausnützt und namentlich seine Arbeitskräfte voll und zielsicher verwertet. Dies ist aber eine der Schwierigkeiten, mit der die Förderung der Landwirtschaft in manchen Gegenden der Bagdadbahn anfänglich zu kämpfen haben wird, weil die Bevölkerung nicht überall genügend dicht ist. Aber auch dort, wo die Siedelungen häufiger sind, müssen oft Schwierigkeiten überwunden werden, die auf alte Steuereinrichtungen und eingewurzelte

* Berlin — Oderberg — Budapest — Belgrad — Niš — Sofia — Kuleli Burgas 2029 km Staatsbahnen, Kuleli Burgas — Konstantinopel — Haidar Pascha — Eski Schehir — Konia — Bagdad 2669 km türkische Staatsbahnen in österreichischem und deutschem Privatbetrieb.

Vorurteile zurückzuführen sind. Die jetzige einfache Wirtschaftsweise der türkischen und kurdischen Bauern mit einem verhältnismäßig geringen Körnerertrag des Getreides müßte verbessert werden, wodurch sich derselbe leicht vervielfachen ließe, dies zeigt der Ackerbau der Anrainer der Anatolischen Eisenbahnen. Vom Jahre 1889 bis 1892, also im Laufe von 3 Jahren, ist der Zehnteertrag infolge der Inbetriebsetzung der Anatolischen Eisenbahnen durchschnittlich für das Jahr von 198 300 Ltg auf 452 800 Ltg gestiegen, das ist jährlich um 254 500 Ltg mehr. Auch aus der umfangreicheren Kultur anderer Nutzpflanzen kann für die Völker Kleinasiens ein erheblicher Nutzen erwachsen, wie z. B. in der ausgedehnteren Anpflanzung von Baumwolle, Tabak, Reis, Hanf, Südfrüchten, Olivenbäumen und vielleicht Kaffee (Mokka) in Arabien. Dadurch könnte den Ländern Mitteleuropas zum großen Teil der Bezug dieser Waren aus den ehemals und vielleicht zukünftig wieder feindlichen Ländern erspart werden. Auch in bezug auf Getreide, Mehl, Leder und dergleichen könnten die Vierbundstaaten, im gegenseitigen Austausch dieser Güter, auf den Bezug derselben von Amerika oder Rußland verzichten. Von Wichtigkeit wäre auch die Viehzucht, nicht allein der Ernährung halber, sondern auch wegen Gewinnung der tierischen Rohstoffe für verschiedene Industrien. Die zu erhoffende Petroleumindustrie Kleinasiens (Fundorte bei Kerkuk u. a. a. O.) wird in erfolgreichem Wettbewerb mit dem amerikanischen, russischen und rumänischen Petroleum treten können.

Das natürliche Absatzgebiet der Mittelmächte, der nahe Orient, muß unter allen Umständen auf eine höhere Kulturstufe gebracht werden, weil dessen Gedeihen mit jenem der Mittelmächte im innigsten Zusammenhange steht. Indem der Seeweg dahin stets durch die englischen Stützpunkte Gibraltar, Malta, Sypern und Port Said gefährdet werden kann, bleibt der Landweg eine sichere und freie Handelsverbindung. Zweifellos werden sich nach dem Kriege große Interessengruppen gegenüberstellen, die nicht allein rein handelspolitische Ziele verfolgen, sondern auch bestrebt sein werden, sich die Herrschaft über die Rohstoffe in möglichst weitem Umfange zu sichern. Der Erfolg hat selbstverständlich den größten Einfluß auf die Industrie. Daraus läßt sich folgern, daß sich auch in Agrarstaaten, im Bereiche der Eisenbahnen, schiffbaren Flüsse oder Seehäfen, bodenständige Großindustrien mit Erfolg entwickeln können, wie z. B. Zuckerfabriken, Spiritusbrennereien, Brauereien, Malzfabriken, Leimfabriken, Mühlen, Seilfabriken, Gerbereien u. a. Durch die Verarbeitung der Rohstoffe an Ort und Stelle zu Ganz- oder Halbfabrikaten wird der Ertrag der Landwirtschaft erhöht und die eigene Volkswirtschaft von jener anderer Staaten weniger abhängig sein. Deshalb ist das Bestreben der Vierbundmächte erklärlich, sich wirtschaftlich aneinander zu schließen; es ist eben ein Interessenzusammenschluß.

VII. Die Schifffahrt.

Bekanntlich spielten bei den seit geraumer Zeit lebhaft erörterten Fragen, die mit dem europäisch-kleinasiatischen Überlandwege zusammenhängen, eine wichtige Rolle die Beziehungen dieses zu der Schifffahrt. Zunächst kommt, mit Rücksicht auf die politischen Verhältnisse, die Binnenschifffahrt in Betracht. Dieser dienen die Donau, der Seihun (Saris), Euphrat und Tigris.

Nachdem die Schienenwege der Balkanhalbinsel und Kleinasiens eingeleisig sind, ist eine jederzeit rasche Überführung der Güter zwischen Mitteleuropa und Kleinasien mit nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten verbunden. Die deutsche und österreichisch-ungarische Seeschifffahrt über Hamburg und Triest nach Smyrna und Alexandrette wird ihrer billigeren Frachtsätze wegen immerhin teilweise den Verkehr nach und von diesen Hafensplätzen bedienen. Doch

damit dürfen die in Frage kommenden Verkehrsmöglichkeiten zwischen Mitteleuropa und Vorderasien in bezug auf die Mißgunst Englands und dessen Helfershelfer nicht als erschöpft betrachtet werden. Die Anlage, Erweiterung oder Verbesserung von Wasserstraßen vom Norden nach dem Süden bezw. vom Westen nach dem Osten, besonders von Süddeutschland über Österreich-Ungarn, Bulgarien zum Schwarzen Meer und nach der Türkei, sind als unerlässlich erkannt worden. Von besonderer Wichtigkeit ist der Donaustrom, der mit einer schiffbaren Länge (von Regensburg bis Sulina) von 2432 km seit jeher den natürlichen Verkehrsweg zwischen Mitteleuropa und dem nahen Orient bildete.

Seitdem die Donau, von Serbien und Rumänien befreit, dem allgemeinen Verkehr wieder zurückgegeben wurde, sind für die vielfachen Transporte an Kriegsbedürfnissen, sowie an Nahrungsmitteln für die Volksernährung der Türkei die Häfen von Sigtow und Ruzschuk von außerordentlichem Nutzen, indem von dort die Sendungen auf den anschließenden Eisenbahnlilien über Gorna Wrechowiza—Stara Sagora—Nowa Sagora und Tirnowo Seimen nach der Türkei weiterrollen und insolgedessen die stark in Anspruch genommene Hauptlinie Belgrad—Nisch—Sofia—Philippopol entlastet wird. Auch in Friedenszeit werden diese beiden Häfen nebst jenem von Lom in der Güterbeförderung von und nach Mitteleuropa eine sehr bedeutende Rolle spielen. Die weitere Ausgestaltung derselben ist daher ein Gebot der dringendsten Notwendigkeit. Nicht minder, oder vielmehr noch, ist es erforderlich, den Donaustrom (die 142 km lange Kataraktenstrecke Basiasch—Orsowa—Turnu Sewerin) selbst noch weiteren gründlichen Regulierungsarbeiten zu unterwerfen, da derselbe in seinem jetzigen Zustande keineswegs eine ideale Schifffahrtsstraße vorstellt. Die Hauptschwierigkeit desselben für die Schifffahrt bildet das „Eiserne Tor“ zwischen Orsowa und Verciorowa, wo sich der Strom mit großer Geschwindigkeit einerseits durch zahllose Klippen, andererseits durch einen schmalen künstlich geschaffenen Kanal zwingt. Um dieser Schwierigkeit auszuweichen, wurde neuerdings vorgeschlagen, die 67 km lange Donauschleife von Orsowa—Turnu Sewerin—Brsa Palanka für die Schifffahrt auszuschalten und einen 26 km langen Kanaltunnel herzustellen. Auch wurde der Bau von parallelen Schleusenkanälen in Erwägung gezogen.

Beabsichtigt man, die Schifffahrt auf der Donau im Interesse des Vierbundes möglichst zu fördern, so müßte auch der Pariser Vertrag von 1856 aufgehoben und damit namentlich England aus dem Verkehr der unteren Donau verdrängt werden.

Von untergeordneter Bedeutung für den Verkehr zwischen Vorderasien und Mitteleuropa durch die Bagdadbahn ist der Seihun, der von Adana, 50 km vom Seehafen Mersina, an schiffbar ist. Ferner der Euphrat, der in seinem Oberlauf kaum als Verkehrsweg zu betrachten ist. Auf dem unteren Teil dieses Flusses herrscht ein reger Verkehr der landesüblichen Segelschiffe, „Sefinen“ genannt. Bei günstigem Wasserstand, in den Monaten November bis Juni, verkehren dieselben über Feludja bis Hit. Die Ladekapazität der Sefinen beträgt bis zu 80 Tonnen. Auf dem Tigris sind die Schifffahrtsverhältnisse günstiger, obwohl das Flußbett verwahrlost ist. Während des Herbstes, in einem Zeitraum von 3 bis 4 Monaten, können die ohnehin wenig tiefgehenden kleinen Dampfer nur die Hälfte ihrer Ladekapazität wegen Wassermangel ausnützen.

Nach dem Kriege werden infolge des mangelnden Frachtraumes und wegen der höchstwahrscheinlich sehr erhöhten Hafengebühren für Seeschiffe die Beförderungsgebühren für Seetransporte kaum geringer sein als jene für Transporte mittels Flugdampfer.

Eine zielbewusste Verkehrspolitik des Vierbundes muß daher bestrebt sein, sowohl den Wasserweg der Donau als auch die in Betracht kommenden Eisenbahnen mit

der weiteren Entfaltung der Herstellungsmöglichkeit sowie des Verbrauches im Wirtschaftsleben der verbündeten Länder derart in Einklang zu bringen, daß dadurch die Entwicklung des wirtschaftlich schwächeren Orients die möglichst größte Förderung erfahre, denn für die Mittel-

mächte kann es zweifellos nützlicher sein, wohlhabende als dürftige Freunde zu treuen Bundesgenossen zu haben. Dadurch würden auch die früheren Absichten der wucherischen Westmächte zuschanden werden, die Türkei wirtschaftlich zu erdroffeln.

Rumäniens Handelsverkehr mit Bulgarien.

Von Marcello Rogge = Berlin.

Der Friedensschluß Rumäniens mit Bulgarien bzw. mit den Mittelmächten lenkt unsere Aufmerksamkeit auch auf die wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Nachbarstaaten zueinander.

Berücksichtigt man die im allgemeinen recht ähnliche volkswirtschaftliche Struktur Rumäniens und Bulgariens, so ist es unschwer erklärlich, daß der Handelsverkehr zwischen den beiden Nachbarländern niemals einen allzu erheblichen Umfang zu erreichen vermochte. Wenn daher den Werten der Austauschobjekte in bezug auf die Gesamtziffer der Außenhandelsstatistik beider Staaten eine verhältnismäßig nur geringe Bedeutung zuzusprechen ist, so dürfte es sich doch verlohnen, einmal im einzelnen die Art des an sich geringfügigen rumänisch-bulgarischen Produktionsaustausches zu betrachten. Wenn dieser Krieg erst einmal wieder einer Zeit friedlicher Entwicklung Platz gemacht haben wird, werden zweifellos auch die Handelsbeziehungen zwischen diesen Nachbarländern wieder aufgenommen werden. In der einstigen mitteleuropäischen Wirtschaftseinheit, die als wirksamste Waffe gegenüber allen Mächtschaften der Entente-Gruppe von unseren Gegnern selbst eingeschätzt wird, dürften zudem Rumänien und Bulgarien, wenn auch unter recht verschiedenartigen Umständen, so doch beide in ihrem eigenen Interesse eine beachtenswerte und aussichtsreiche Stelle einnehmen.

Es ist leicht zu begreifen, daß vor ihrer Befreiung die beiden Länder als einstufige mehr oder minder abhängige Glieder des osmanischen Reiches einen bei weitem regeren Austauschverkehr unterhielten. Die Boden- wie Gewerbeerzeugnisse der Länder vermochten damals wegen der noch schwierigen Verbindungen mit Westeuropa soviel wie gar nicht über den näheren Umkreis des Balkans (naturgemäß mit Ausnahme der Türkei und ihren weiteren Provinzen) herauszukommen. Andererseits war der Import aus den mitteleuropäischen Gebieten vorzüglich aus gleichen Gründen, sodann aber auch wegen der noch überaus geringen Kaufkraft und den einfachen Lebensbedürfnissen der Bevölkerung nur sehr wenig entwickelt. Unter diesen Umständen kam ein reger Binnenaustausch zwischen den Märkten Rumäniens und Bulgariens zustande, der im Verlaufe der politischen Ereignisse im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts eine sich immer steigende Einschränkung erfuhr. Erhöhung der Zölle und vor allem die westeuropäische Konkurrenz, welche bald auf Geschmacksrichtung und Lebenshaltung der Bewohner beider Länder entscheidenden Einfluß erhielt, waren zum überwiegenden Teil hieran schuld. Neue vorteilhafte Verbindungen mit kaufkräftigen Ländern ließen ferner die gegenseitige Bedeutung als ältere Kunden immer geringer werden, so daß in den letzten Jahren vor dem Kriege beispielsweise die bulgarische Ausfuhr nach Rumänien nur noch knapp 1 Prozent der Gesamtausfuhr Bulgariens erreichte. Die statistischen Angaben aus diesen letzten noch als normal zu bezeichnenden Jahren zeigen allerdings gewisse Schwankungen, die mit den Agrarstaaten nun einmal eigenen Verhältnissen, aber auch politischen Ursachen zusammenhängen. Nach bulgarischen Quellen belief sich Bulgariens Einfuhr aus Rumänien auf tausend Lewa:

1907: 3 633

1911: 8 724

und Bulgariens Ausfuhr nach Rumänien auf tausend Lewa:

1907: 923

1911: 1 246

Die rumänischen Quellen geben hierzu teilweise recht ab-

weichende Zahlen an. Danach belief sich Rumäniens Ausfuhr nach Bulgarien: 3011 (1907) und 31 667 (1911) in tausend Lei, Rumäniens Einfuhr aus Bulgarien: 923 (1907) und 1398 (1911) in tausend Lei.

Als Lieferant Bulgariens steht Rumänien in letzter Zeit in der Gesamteinfuhr seines Nachbarstaates wie folgt:

Benzin (als alleiniger Lieferant),
 Petroleum (an zweiter Stelle nach Rußland),
 Bauholz (an erster Stelle),
 Zement (an zweiter Stelle nach Österreich-Ungarn),
 Gerbstoffe, Eichenrinde (an zweiter Stelle nach Österreich-Ungarn),
 Zucker (an dritter Stelle nach Österreich-Ungarn und Rußland),
 Salz (an erster Stelle),
 Bienen- und Pflanzenwachs (an sechster Stelle).

Die Ausfuhr Rumäniens aus Bulgarien bestand schon vor der Befreiung in der Hauptsache in Agrarprodukten. In letzter Vergangenheit bezog Rumänien folgende Produkte von seinem bulgarischen Nachbarn:

Waren	im Werte von tausend frcs.	
	1905	1911
Roggen	97	48
Bohnen	53	45
Hirse	30	6
Eier	1	2
Blättertabak	58	4
Raps	453	478
Kleie und Mengfutter	47	50
Geflügel	9	2
Heu, Stroh, Wicken u. dgl.	54	—
Wolle (ungewaschen)	1	6

Hier sei auch noch die Ausfuhr von Sumach (1911 insgesamt für 251 000 frcs.) erwähnt, eine in der Gegend benötigte Staudenpflanze, die auch Österreich-Ungarn aus Bulgarien bezieht. Im übrigen war Bulgarien hauptsächlich in früheren Zeiten (vor seiner Selbständigkeit) Rumäniens Lieferant in „Textilstoffen und aus solchen gefertigten Waren“. Vorzüglich wurden Wollwaren durch Händler, die aus den entlegensten Gebieten auf den bulgarischen Märkten zusammen kamen und dort die Erzeugnisse der blühenden bulgarischen Hausindustrie gleich beim Produzenten kauften, in beträchtlichem Umfange nach Rumänien eingeführt. Viel besucht auch von rumänischen Einkäufern war beispielsweise der vom 30. Juni bis 15. August alljährlich abgehaltene Markt zu Tatar-Pasardschik. Hier und auf den ebenso beliebten Jahrmärkten zu Osundjowa, Ser, Eski-Dschumaja, Prilep, Newrokop, Pirov wurden in der Hauptsache die sogenannten Aba- und Schajakstoffe gekauft. Aba wird das aus grober Wolle gefertigte volkstümliche Tuch, Schajak der aus feinerer Wolle verarbeitete Bekleidungsstoff genannt. Noch im Jahre 1894 kamen Aba-Stoffe im Werte von 27 000 frcs. nach Rumänien; 1911 belief sich die Aba-Einfuhr nur auf 1000 frcs., die Schajak-Einfuhr auf 2000 frcs. Ganz ähnlich verhielt es sich mit dem in Rumänien einst so beliebten bulgarischen Hausgewerbe-Produkt, dem Gajatan- oder Besaßschüre-Artikel, deren Hauptstütz Karlowo, Kalofer, Sopot, Pirdop, Kasanlik, auch Grabowo, Trewna und Samokow häufig von Einkäufern aus Rumänien besucht wurden. 1894 gingen noch Gajatan im Werte von 66 000 frcs. über die Donau, 1905

bereits nur noch für 47 000 Frcs., und 1911 war die Ausfuhr bis auf 18 000 Frcs. herabgesunken.

Der fast katastrophale Niedergang des gesamten bulgarischen Handwerks und der Hausindustrie in der Zeit von etwa 1876 bis 1896 bewirkte naturgemäß auch eine ganz erhebliche Verminderung der bulgarischen Ausfuhr nach Rumänien. Nachdem in den letzten Jahren Bulgariens Regierung durch geeignete Maßnahmen an Stelle der hausgewerblichen Erzeugung mit sichtlichem Erfolg im

Lande den Übergang zur Industrie gefördert hat, und nach diesem Kriege dank dem zukünftig engen wirtschaftlichen Anschluß an ihre mitteleuropäischen Verbündeten auf diesem Gebiete zweifellos bald gute Fortschritte machen wird, dürften sich auch dem Handelsverkehr mit Rumänien der- einst neue Ausichten eröffnen, besonders da Bulgarien auch dann als Abnehmer rumänischer Erzeugnisse wieder mehr in Frage kommen wird.

Die Verekelung des russischen Friedens.

Von Johannes Hering-München.

Es ist immer verdächtig, wenn sich die Sozialdemokraten und Freisinnigen, um die Richtigkeit ihrer Anschauungen zu erhärten, auf Aussprüche Bismarcks beziehen. In der Vossischen Zeitung vom 7. März geht Max Cohn-Kreuz, Mitglied des Reichstages, von den in Bismarcks „Gedanken und Erinnerungen“ berichteten politischen Treibereien der Bethmann-Hollweg'schen Partei zur Zeit des Krimkrieges aus, welche in ihren Denkschriften dem preussischen Staate vorgeschlagen hatte, die Ostseeprovinzen und Polen zu nehmen, den Rest zwischen Groß- und Kleinrussen zu teilen. Während die heutige Erfüllung der Pläne der damaligen Bethmann-Partei von vielen als glänzender politischer Erfolg gebucht wird, habe Bismarck über diese Zerstückelung folgendes Urteil gefällt: „Mit diesen kindischen Utopien spielten sich die zweifellos klugen Köpfe der Bethmann-Partei als Staatsmänner aus, hielten es für möglich, den Körper von sechzig Millionen Großrussen in der europäischen Zukunft als ein caput mortuum zu behandeln, das man nach Belieben mißhandeln könne, ohne daraus einen sicheren Bundesgenossen jedes künftigen Feindes von Preußen zu machen.“

Cohn, dem mit seinen Gesinnungsfreunden der starke Friede im Osten ein Grauel ist, meint unter Hinweis auf obiges, „niemals ist in gleich kurzsichtiger Weise die Sicherheit (!) und Zukunft des deutschen Volkes aufs Spiel gesetzt worden“... Dieser Friede könne nur ein Waffenstillstand sein, dem ungeheure militärische Maßnahmen zur Wiedergewinnung des Verlorenen folgen müßten... Es ist zuzugeben, daß die damaligen Pläne der Bethmann-Partei einer Aufteilung Rußlands durch ein von Oesterreich, Frankreich, ja den deutschen Mittelstaaten bedrohtes Preußen phantastisch genannt werden müssen, daß vielmehr Bismarck mit Recht später den Bund mit Rußland zustande brachte und pflegte. Damals fühlte sich der Zar noch als halbwegs deutscher Fürst; deutschbaltische Generale, Minister und Verwaltungsbeamte nahmen mit die ersten Stellen ein, es gab noch keinen Kramarsch, der die Zertrümmerung Deutschlands und Oesterreichs predigte. Trotzdem erlebte noch Deutschlands weisester Staatsmann den Abfall des Zarenreiches, es marschierten die russischen Millionenhäre gegen uns, wiewohl wir nach der Niederlage durch Japan und während der Revolution von 1905 uns wohlwollend neutral verhalten hatten. Der jetzige Zerfall des seit vier Jahrhunderten die westliche Kultur bedrohenden Reiches beruht auf ewigen Gesetzen, und der kluge Staatsmann mußte die Lage ausnützen, dem unzählbaren tatarischen Wolf die Zähne auszureißen. Gerade aus Cohns mißglückter Beweisführung ergibt sich ferner, daß es keinen starken deutschen Frieden im Osten und einen englischen im Westen geben kann: zur materiellen Grundlage deutschen Schaffens und deutscher Erfindungsgabe, zur Verforgung des Ostens mit den Erzeugnissen unserer Industrie müssen wir die Erz- und Kohlengruben von Belgien und Briey erlangen, müssen wir die Maasfestungen und Antwerpen in unserer Hand halten, denn da unsere Feinde, insbesondere England, Frankreich und Amerika, unversöhnlich sind, ein dauernder Frieden mit ihnen selbst durch Heraus-

gabe alles Eroberten nicht zu erkaufen wäre, so können wir uns nur sichern, wenn wir ferneren Angriffsgelüsten die Aussicht auf Erfolg nehmen.

Besonders aber decken die gewundenen Beweisversuche Cohns, als ob Japan infolge unseres starken Friedens im Osten sich veranlaßt fühle, gegen uns vorzugehen, die Schwäche seiner Argumentation auf. Vorher sagt er, daß Japan durch den Gegensatz gegen England und Amerika im Osten auf uns angewiesen sei. Will er wirklich seine Parteifreunde glauben machen, als Bundesgenosse sei ein schwaches Deutschland erwünschter als ein starkes? Geradezu erheiternd wirkt es aber, wenn er seiner gläubigen Leserschaft aufischt, der Weg zum Bündnis mit Japan führe über Petersburg. Sollte Cohn wirklich die Zusammenhänge zwischen Trozki-Bronstein, Lenin-Zederbaum und Northcliffe-Stern nicht kennen, alles Leute, die sich die Vernichtung alles Deutschen zur Lebensaufgabe gemacht haben? Wir sollten von einem unter der Leitung dieser unserer Todfeinde stehenden Rußland den Frieden dadurch erkaufen, daß wir die letzten auf der Erde wohnenden uns freundlichen Völker, die Finnen, Letten, Ukrainer, von den Bolschewikis niedermegeln lassen, um einen Bundesgenossen zu gewinnen, dessen Ziel auch innerhalb Deutschlands die Herrschaft der internationalen Plutokratie durch den von ihr gegängelten Großstadtpöbel ist.

Wir können nicht oft genug wiederholen, daß der Zweck des von den Angelsachsen zu beiden Seiten des Ozeans angezettelten Weltkriegs die politische, wirtschaftliche und militärische Unterjochung aller nicht englisch sprechenden Völker des Erdballes unter die angelsächsische Plutokratie ist, darum kann es nur einen englischen oder einen deutschen Frieden, kein Mittelding der Verständigung, geben. Jedenfalls wird nach dem Kriege die Welt anders aussehen, als sich die Engländer träumen lassen; die ungeheure Zerstörung besonders der Transportmittel zu Wasser und zu Lande wird wirken, als ob die Entfernungen zwischen den Ländern um das Drei- und Mehrfache auseinandergezogen wären. England darf kaum hoffen, nach seiner eigenen Kolonie Australien seine Erzeugnisse auszuführen, denn so groß ist der Patriotismus der Bewohner schwerlich, daß sie den dreifachen Preis gegenüber japanischen Waren zahlen. So wird sich die Erde in vier Wirtschaftsgebiete spalten. Der ferne Osten mit Japan als Führer — Nord- und Südamerika — Westeuropa mit den dazugehörigen Kolonien — schließlich der 250-Millionen-Block der Mittelmächte: Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Bulgarien, die Türkei, mit den russischen Randvölkern und den afrikanischen Kolonien. Die wichtigste Aufgabe für uns Deutsche wird es sein, durch allseits erspriesslichen Austausch der materiellen und geistigen Güter diese Völker an uns zu ketten, wir selbst aber müssen, um gegen die unversöhnlichen Feinde gerüstet zu sein, unter Ausnützung des neugewonnenen Besiedelungslandes die deutsche Bevölkerungsziffer in Europa auf hundert Millionen bringen. Nicht düster, wie Cohn meint, sondern strahlender als je liegt die deutsche Zukunft vor uns!

und hatte dort immerhin seine Berechtigung. Die Anndung des Herrn Vizepräsidenten Paasche, der wohl seinen Namen, kaum aber seine Arbeitskraft damit einer zunächst undankbaren, aber zukunftsreichen Sache leihen wollte, ist ebenso unangebracht.

T h u d i c h u m.

Ueber die Werbearbeit der Presse im Osten enthält die „Kölnische Volkszeitung“ vom 19. 3. Ausführungen, welche den Nagel auf den Kopf treffen und bei uns ernste Beachtung finden sollten. Die beiden großen Niederlagen, die wir in diesem siegreichen Weltkrieg zu verzeichnen haben, sind lediglich diejenigen der Diplomatie und der Weltgeltung der deutschen Presse gewesen. Den Auszug aus der „Kölnischen Volkszeitung“ geben wir hier im wesentlichen wieder:

„Kann sind die Friedensschlüsse mit den neuen Staatengebilden im Osten unterzeichnet, da beginnt in den Ententeblättern, zumal in den englischen Zeitungen, mit Geschick und Macht schon die Arbeit an der Aufwühlung der öffentlichen Meinung in diesen Ländern. „Daily Chronicle“ vom 22. Februar sagt ganz unverblümt: „Inzwischen aber sollten wir für mögliche Erweiterung unseres Einflusses auf russischem Gebiete sorgen.“ — Das ist deutlich.

Wer nur einigermaßen mit offenen Augen zugehört hat, auf welche Weise in den Jahren vor Ausbruch des Krieges Deutschland einsam gemacht wurde unter den Völkern, der weiß, daß die Hauptarbeit hierzu von der Presse des Lord Northcliffe und von den beiden Presse-Agenturen Havas und Reuter geleistet wurde; weiß aber auch, daß die Ententediplomaten sich überall auf das geschickteste der einheimischen Presse jedes Landes bedienten, während unsere deutschen Herren Gesandten und Botschafter zum größten Teil der Presse gegenüber wie die Kinder sich benahmten. Einige Jahre vor Kriegsausbruch hatte ich in Rom Veranlassung, mit einem italienischen Großkaufmann, der in Turin, Mailand, Florenz, Rom und Neapel seine Häuser hat, über die eigentümliche Erscheinung zu sprechen, daß Italien mit uns im Dreibund lebe und daß doch die ganze Presse antösterreichisch und profranzösisch sei. Der gewiegte Geschäftsmann gab mir lachend zur Antwort: Was wollen Sie? Der französische Botschafter am Spanischen Hof gibt alle Augenblicke einen feistlichen Empfangsabend für die Pressevertreter und seist sie ordentlich ein, — und Ihr Botschafter? Daß der Botschafter am Spanischen Hof die Pressevertreter alle im Saal hatte, während der deutsche Botschafter ihnen fremd und der österreichische ihnen verhaßt war, das war jeden Tag in den Abendblättern zu merken!

Soll es nun im Osten wieder so werden? — Daß nicht alle Bewohner der unglücklichen Länder, die das ehemalige Zarenreich bildeten, mit den gegenwärtigen Friedensschlüssen zufrieden sein werden, ist selbstverständlich. Diese Stimmung beginnt England schon jetzt auszunutzen. So schreibt die „Morning Post“ vom 25. Februar:

Rußland werden russische Provinzen entwunden; ihre künftige Politik wird von Deutschland bestimmt. Andere Teile Rußlands werden von ihm abgetrennt. Die wirtschaftliche Unterjochung und Ausbeutung durch die Deutschen beginnen sofort. So sieht der Beitrag zum Grundsatz des „Selbstbestimmungsrechtes“ aus, den die Apostel des Friedens ohne Reservationen und Entschädigungen geliefert haben. Das einst so große russische Volk ist durch die Veschlagenheit seiner deutsch-jüdischen Murrpatoren genau so verraten worden wie Simson durch Delilah an die Philister. Für das unglückliche, irreführte russische Volk haben wir eine Träne übrig. Der Verrat Trozki's, dieses deutschen Juden mit dem ursprünglichen Namen Braunstein, hätte nicht schlimmer ausfallen können, wenn Trozki ein direkter Abkömmling von Judas Ischariot wäre.“

Das ist die Sprache, die im Volke wirkt und die, wenn sie von England aus nach Rußland dringt, dort schnell auch in Finnland, Estland, Polen und der Ukraine unsere Arbeit und unseren Einfluß wieder ebenso unterwühlen wird, wie dies vor dem Kriege geschehen ist. „Der Slave wird zum Sklaven des Deutschen“, schreibt dieselbe „Morning Post“ am 26. Februar und schließt den so überschriebenen Artikel mit den zugkräftigen Worten: „Patrioten werden in Rußland erstehen, aber als Märtyrer ihrer Sache sterben; denn immer wird es in Rußland Verräter geben. Dafür wird Deutschland schon sorgen. Es ist ein schreckliches und tragisches Schicksal für ein großes und stolzes Volk!“ Die englische Presse wird ihrerseits schon dafür sorgen, daß in dieser und ähnlicher Weise bald viele „Patrioten“ und „Märtyrer“ in Rußland sich gegen die neuen Verhältnisse mit Deutschland erheben werden. Wenn diese Politiker in den neuen Oststaaten nicht binnen kurzem die Oberhand gewinnen sollen, so ist es nun bitter notwendig, daß unser Auswärtiges Amt in Berlin auf geschicktere Art als bisher sich durch die Presse, und zwar die in Rußland einheimische Presse, den nötigen Einfluß auf die Denkrichtung des russischen Volkes zu sichern sucht.

Seien wir doch nicht so blöde und ängstlich, als ob das Dinge seien, die das laute Sprechen nicht vertragen! In England wurde neulich ganz laut und offen Lord Northcliffe zum „Minister für Propaganda in den feindlichen (!) Ländern“ ernannt. Und die Wirkungen dieser Propaganda

sind in Deutschland genugsam zu spüren. Schämen wir uns nicht, endlich auch ernst zu machen mit einer auf die einheimische Presse in anderen Ländern gestützten Beeinflussung der Stimmung in diesen Ländern. Das soll nicht heißen, daß wir die Lügen der Entente in der Auslandspresse nachahmen sollen! Nein! Stellen wir der Lüge die Wahrheit entgegen; aber lassen wir die Wahrheit oft und immer wieder zu Worte kommen! Daran hat es gefehlt vor dem Kriege, und darum eben hat die Entente uns so einsam gemacht unter den Völkern.

Es ist keine Zeit zu verlieren mit der Pressepropaganda in den Oststaaten. Denn in England heißt es schon heute: „Inzwischen wollen wir für mögliche Erweiterung unseres Einflusses auf russischem Gebiete sorgen!“

Deutsch-polnische Bahnübergangspunkte. Die Entwicklung des Bahnverkehrs zwischen Deutschland und dem zukünftigen Königreiche Polen stellt ein Fragegebiet dar, mit dem man sich schon jetzt beschäftigen darf angesichts der Tatsache, daß das selbständige Polen als ein dauerndes Staatsgebilde zu gelten hat und daß der Verkehr nach Rußland über polnisches Gebiet gehen wird. Herr Trozki hat zwar die Erwartungen derer enttäuscht, die da hofften, es würde unmittelbar aus den Friedensverhandlungen in Eitauisch-Brest ein befriedigendes Ergebnis herauskommen. Immerhin haben die deutsch-polnischen Bahnübergänge eine erhöhte Bedeutung für die Zukunft schon dadurch, daß sie auch das Schwergewicht des russischen Transitverkehrs werden tragen müssen. Es ist wichtig, in dem Friedensvertrag mit der Ukraine einen Passus zu finden, der festlegt, die Ukraine müsse die niedrigen Durchgangssätze für deutsche, österreichische und ungarische Transporte zugestehen, auch dann, wenn eine Neuaufgabe der Sendungen nach erfolgter Einlagerung im ukrainischem Gebiete stattfinden sollte. Die Bestimmung zeigt auf jeden Fall, daß unsere Friedensunterhändler schon jetzt die Bedeutung des Durchgangsverkehrs mit Rußland richtig erfasst haben, eine Tatsache, die jedenfalls in gleicher Bedeutung auch bei dem Güterverkehr über Polen zum Ausdruck kommen wird. Vor Ausbruch des Krieges bestanden im Bahnverkehr zwischen Deutschland und Rußland folgende Knotenpunkte beziehungsweise Ubergänge: 1. Eydtkuhnen—Wirballen, 2. Proszki—Grajewo, 3. Ilowo—Mlawo, 4. Alexandrowo, 5. Skalmierzyce (Szczyperno), 6. Preuß. Herby, 7. Sosnowice.

Während des Krieges sind neue Ubergangsgänge als Vollbahnen ausgebaut worden, so daß das polnische Eisenbahnetz eine starke Bereicherung erfahren hat. Es handelt sich um: 1. Bajohy, 2. Kaugzarzen, 3. Marggrabowa, 4. Willenberg.

Um die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenbahnen zu erhöhen, wäre zu wünschen, daß mit der verwickelten Tarifierung und Frachtermittlung gebrochen würde, die die russischen Tarife vorsehen. Ueber die Schwierigkeiten, die in dieser Beziehung in Friedenszeiten aufgetaucht sind, gibt das russische Motto Aufklärung: „Bei keinem russischen Frachtbrief ist die Fracht richtig ermittelt.“

Die Folgen dieser für europäische Begriffe unhaltbaren Zustände waren echt russisch. Die Frachtbriefe wurden von gewerbsmäßigen Frachtklammationsbüros aufgekauft, durchgearbeitet und die Differenzen bei der Bahn reklamiert. Wußte man sich die Sympathie der diese Einreichung behandelnden Beamten zu gewinnen, so erhielt man das Geld innerhalb kurzer Zeit zurück. Andernfalls vergingen Jahre . . . ohne daß eine Erledigung bahnsseitig erfolgte.

Dies übrigens nur nebenbei.

Diesem Treiben wurde aber Vorschub geleistet durch das einzigartige Tariffsystem, wie es Rußland hatte, das übrigens nicht, wie man allgemein glaubte, den ungeheuren Entfernungen in Rußland angepaßt ist, sondern man möchte fast sagen, nur dem Wunsche entsprang, vor sich zu sein gegenüber den Systemen, die in Mittel- und Westeuropa Beweise ihres praktischen Wertes gegeben hatten.

Das Tariffsystem, wie es gegenwärtig bei der deutschen Verwaltung in Polen gilt, hat natürlich nur vorübergehende Bedeutung. Man wird mit Recht annehmen dürfen, daß die polnische Eisenbahnverwaltung ihre Einrichtungen den mitteleuropäischen Regeln und Systemen anpassen wird.

Das europäische Fenster Rußlands. Mit den gewohnten geschäftigen Ausfällen gegen die deutsche Politik jammert die Londoner „Times“ darüber, daß durch die Loslösung der Ostseeprovinzen das Fenster nach Europa, das Peter der Große im 18. Jahrhundert öffnete, fortan für Rußland verschlossen sei. Soweit es sich um den Handelsverkehr in Frieden handelt, ist diese Auffassung nicht stichhaltig. Rußlands Schiffsverkehr mit dem Auslande hatte seinen Mittelpunkt in Petersburg und Kronstadt und wird ihn auch in Zukunft behalten. Dagegen schwinden für England die Ausichten, im Gebiet des finnischen Meerbusens neue Seestellungen zu erwerben, um seine Polypenarme auch über das nördliche Europa hin zu erstrecken. Die Ostsee bleibt der englischen Oberseeherrschaft entzogen.

Paul Dehn.

Bücherbesprechungen.

Dehn, Paul, Hindenburg als Erzieher in seinen Aussprüchen. 1918. (20 S. 8°, steif geheftet M. 2.—. Leipzig, Verlag von Theodor Weicher.

Wahre Feldherrnbegabung blickt weit über die militärischen Auf-

gaben hinaus ins ganze Volks- und Staatsleben. Und so hat auch Hindenburg im Laufe des großen Krieges uns Dasein bedeutungsvolle, wichtige, erkenntnisreiche Worte gesprochen, den Lebensmut seines Volkes aufgerichtet, den vaterländischen Geist angereuert, nachdrücklich zum Durchhalten gemahnt und mit froher Zuversicht den Willen zum Sieg verkündet.

Was er über Heeresleitung und Kriegführung, über Tapferkeit der Deutschen und der Bundesgenossen, über die Feinde, über Völkerfrieden sagte, für Kriegswohlfahrt und Volkswirtschaft anregte und sonst in persönlichen Bemerkungen von Geist und Witz äußerte, hat Paul Dehn in seiner Schrift „Hindenburg als Erzieher“ mit dem Satze „Auch seine Worte waren Taten“ sorgfältig gesammelt und planmäßig geordnet. Ein Buch, aus dem Hindenburg spricht, der große Feldherr von Tatkraft, Gottvertrauen, Menschenfreundlichkeit und Lebenskenntnis, spricht für sich selbst. Von ihm kann jeder gute Deutsche lernen. Dr. C. A. Rasche.

M. Aschmies, Land und Leute in Litauen. Priebeffs Verlags-Buchhandlung, Breslau 1.

Bei der starken Anteilnahme, die sich gegenwärtig in Deutschland für die Neugestaltung Litauens geltend macht, ist es selbstverständlich, daß die Literatur über dieses Land und Volk lebhaft Nachfrage aufweist. Neben den ausgezeichneten Schriften von Gaigalat, Werbelis u. a., die an dieser Stelle bereits eingehende Würdigung fanden, verdient vorstehende kleinere Schrift beste Empfehlung. In gedrängter Kürze ist ein Ueberblick über Land, Bevölkerung, Geschichte, Wirtschaftsleben und alle Zweige des Geisteslebens gegeben. Landwirtschaft, Forstwesen, Handel und Industrie wie das Verkehrsweisen finden eine sachlich geklärte Darstellung. Die 9 Bildbeigaben sind vortrefflich gewählt, eine Umriss-Karte gestattet wenigstens eine allgemeine Einfassung in die landeskundlichen Verhältnisse. Bei einer zweiten Auflage dürfte eine genauere und vollständigere Karte einzufügen sein. O s t e u r o.

Sinnlands Heldenkampf

in Dichtungen seines Volksdichters

Johan Ludvig Runeberg

Für unser deutsches Volk aus dem Schwedischen übersetzt von Wolrad Eigenbrodt

Mit einem Geleitwort von Rudolf Eucken

Preis geheftet 2 Mark

Das literar. Echo: „Was diese Kriegsballaden auszeichnet, ist nicht bloß die vaterländische Mut, die funktgleich aus jeder Strophe springt und zündet, sondern vor allem eine für Kriegsdichtung ganz ungewöhnliche Sachlichkeit und Strenge des Stils.“

Literar. Zentralblatt: „Die Auswahl ... wird umso mehr Lesern finden, als sich die Übertragung wie eine Ueberschrift liest.“

Deutsche Tagesztg.: „... Mit umso größerem Interesse werden wir Runebergs Schilderungen lesen, die uns zum Teil so anmuten, als ob sie Begebenheiten aus dem gegenwärtigen Kriege betreffen. Die Schönheit der Darstellungsweise wird den Leser überraschen.“

Georg D. W. Callwen, Verlag, München NW. 2.

Euer Hochwohlgeboren!

Sollten Sie besondere Anteilnahme für die Ukraine oder die Donau- und Balkanländer haben, so dürfte sich der Eintritt in den 1910 gegründeten ersten und ältesten Verein des Deutschen Reiches, den Donau-, Balkan- und Schwarzmeerländerverband „Dubvid“ empfehlen, der die wechselseitigen wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Beziehungen wirksam fördert. Der Verband deutscher Förderer der ukrainischen Freiheitsbestrebungen „Ukraine“ ist im Wirtschaftsausschuß „Ukraine“ des „Dubvid“ aufgegangen. Unter den vielgestaltigen Aufgaben des „Dubvid“ seien nur folgende hervorgehoben: Gründung eines Donauhandelsmuseums, Errichtung eines umfassenden Wirtschaftsarchives als unentbehrlichem handelspolitischen Generalstabswerk, Vorträge, Verbreitung der Verbandszeitschrift „Osteuropäische Zukunft“, Veröffentlichungen, Führungen, Empfehlungen, Auskünfte, Ausbreitung der Sprachkenntnisse, Förderung der in Deutschland Bildung suchenden Jugend aus den beteiligten Ländern.

Wer gestaltend als Förderer am Ausbau des „Dubvid“ mitwirken will, hat einen Jahresbeitrag von 20 Mk. zu bezahlen, wofür das Verbandsorgan kostenlos geliefert wird. Zur wirksamen Durchführung seiner großzügigen Zwecke braucht der „Dubvid“ die Anteilnahme aller weltpolitisch und vorausschauend denkenden Männer und Frauen in Deutschland und in den verbündeten Staaten, welche am Wiederaufbau unseres gemeinsamen Volkswohlstandes mitarbeiten wollen. Zuschriften und Anmeldungen erbeten an die Hauptgeschäftsstelle Berlin W 50, Würzburger Straße 2.

Die Vorstandschaft des „Dubvid“.

Eschmann-Huckert

G. m. b. H.

Ritterstraße 11-113 **Berlin S. 42** Prinzessinnenstr. 20

Draht / Drahtstifte / Drahtgeflechte / Ketten / Stabeisen / Bleche / Stahlröhren /

Dungforken / Schaufeln / Spaten / Baubeschläge / Werkzeuge aller Art für

Schlosser, Schmiede, Tischler und Installateure / Blanke und schwarze

Schrauben aller Art / Landwirtschaftliche Geräte und Ma-

schinen / Haushaltmaschinen / Eiserne Öfen

Kochgeräte / Emaillierte Ge-

schirre

Bedeutende Läger in allen Artikeln