

hin die vier größten europäischen Staaten mit einer Einwohnerzahl, die der der Sowjetunion fast gleichkommt und zusammen mit den Beneluxstaaten übertrifft, zu einem Bund vereinigt.

Die WEU hat ihre eigentliche Aufbauarbeit noch vor sich. Es wäre wünschenswert, wenn dabei nicht nur militärische Ziele verfolgt, sondern auch die ursprünglich im Brüsseler Pakt vorgesehenen und stark unterstrichenen Bestrebungen nach wirtschaftlicher und kultureller Zusammenarbeit weiter gepflegt würden. Denn letzten Endes können nicht Waffen allein den Kommunismus abwehren, sondern nur der Geist.

Zeitbericht

Eisenbahnen in der Sowjetunion — Religiöse Erziehung in der UdSSR — Erziehung zur Freiheit — Glaube primitiver Völker — Landwirtschaft in Algerien.

Eisenbahnen in der Sowjetunion. Nach dem 6. Fünf-Jahresplan wollen die Sowjets 6500 km weitspurige und 955 km engspurige Bahnen bauen. 6600 km sollen auf Doppelspur ausgebaut werden.

1913 hatte Rußland ein Eisenbahnnetz von 58500 km, 1922 waren es 69600 km, 1928 76800 km, 1932 84800 km, 1940 105300 km, 1955 120000 km. In der letzten Zahl sind die Linien der besetzten baltischen Staaten enthalten, so daß von 1933 bis 1940 nur etwa 6500 km neu gebaut wurden.

Von 1864—1873 wurden 12588 km Eisenbahnlinien gebaut, d. h. durchschnittlich im Jahr 1250 km, von 1894—1903 waren es 25425 km, durchschnittlich also 2500 km im Jahr.

Während des 3. Fünfjahresplanes (1938—1942) sollten insgesamt 11000 km gebaut werden. Es war wohl nicht nur der Krieg, der das verhinderte, da auch im Durchschnitt der Jahre 1933—1940 jährlich nur 810 km gebaut wurden. Auf Grund dieser Erfahrungen begnügten sich die Sowjetführer, für den 6. Fünfjahresplan einen jährlichen Durchschnitt von 1300 km anzusetzen.

Die Veröffentlichung einer Liste von Linien, die in dieser Zeit in Betrieb genommen werden sollen, zeigt überraschenderweise, daß einige Abschnitte, von denen behauptet worden war, sie seien bereits in Betrieb, jetzt erst fertig werden, so die Linie von Taischet nach Ust-Kut nördlich des Baikalsees.

Da der Bau der Linien nur langsam, allzulangsam für den Bedarf des Landes vorangeht, suchen die Sowjets die Leistungsfähigkeit der Bahn durch andere Maßnahmen zu heben. So wurde der Unterbau teilweise stärker ausgebaut, so daß auf manchen Linien die Güterzüge bis zu 80 km in der Stunde, Personenzüge bis zu 100 km fahren können. Freilich sind solche Geschwindigkeiten nur auf 140 Abschnitten (von 50—100 km Länge) erreichbar, so daß die Durchschnittsgeschwindigkeit nur bei der Hälfte der Höchstgeschwindigkeit liegt. So hat die Strecke von Agryz 38 Abschnitte, von denen 11 eine Geschwindigkeit von 40 km erlauben, die übrigen 27 eine solche von nur 25 km. Solche Zustände sind keine Ausnahme.

Der 6. Fünfjahresplan sieht eine weitere Beschleunigung der Geschwindigkeiten vor. Man will bis zu 125 km erreichen. Wie das aber durchgeführt werden soll, ist nicht zu sehen, da die vorhandenen Güterwagen nur eine Geschwindigkeit von 80 km fahren können. Es ist zwar bis 1960 der Ausbau von 58000 km Linien mit stärkeren Schienen vorgesehen, aber das ist noch nicht einmal die Hälfte des Gesamtschiennetzes. Die für diese verstärkten Strecken vorgesehenen 90 t Wagen können wieder nicht auf den schwächeren Abschnitten fahren. Wegen des so un-

gleichmäßigen Unterbaus können auch die für starke Lasten und hohe Geschwindigkeit gebauten Lokomotiven nicht voll ausgenützt werden.

Mehr Aussichten bietet darum der Plan, die bestehenden Strecken doppelspurig auszubauen. 1940 waren insgesamt 50000 km des Gesamtnetzes doppelgleisig (30%). Der 4. Fünfjahresplan sah 12500 km Ausbau vor, was freilich nicht gelang, da erst die durch den Krieg verursachten Zerstörungen beseitigt werden mußten. Während des 5. Fünfjahresplanes wurden 4700 km ausgebaut und der 6. Fünfjahresplan sieht, wie bemerkt, den Ausbau von 6600 km vor.

Eine endgültige Lösung der schwierigen Verkehrslage erhoffen sich die Sowjets allerdings erst durch die Elektrifizierung der Bahnen und die Umstellung auf Diesel. 1926 wurde die erste Strecke, zwischen Barnaul und Surakhany, elektrifiziert, 1954 waren es erst 6500 km. Ähnlich ist es mit der Umstellung auf Dieselmotoren. Erst 6000 km wurden 1954 mit Diesel betrieben. Sowohl auf den elektrifizierten Strecken wie auf den mit Diesel betriebenen fahren immer noch Dampfmaschinen. Nur 14 % aller Fracht werden durch Elektro- oder Dieselmotoren befördert. Allerdings ist beabsichtigt, diese Zahl 1965 auf 80—85 % zu steigern. Es sollen vor allem die Strecken im Ural und in Sibirien, vom Ural an die Wolga, die Gebiete in der Zentral- und Ost-Sowjetunion, die Verbindung mit dem Donezbecken, Kaukasien und Zentralasien und die Linien im Donezbecken selbst elektrifiziert werden. Innerhalb von 15 Jahren sollen 40000 km auf elektrischen Strom umgestellt werden. Wieweit das gelingt, ist eine andere Frage. Das Soll des 5. Fünfjahresplanes wurde in dieser Hinsicht nur zu 58 % erfüllt. Daß auch die Erfüllung des neuen Fünfjahresplanes auf Schwierigkeiten stoßen wird, geht aus einem Artikel der Eisenbahnerzeitung *Gudok* vom 1. März 1956 hervor, wonach dieses Jahr nur $\frac{1}{10}$ der Gesamtplanung vollendet werden kann. Da aber in diese Zahl auch Strecken aufgenommen sind, die bereits im Vorjahr fertiggestellt wurden, ist die Kilometerzahl erheblich geringer. Wie sehr es an sorgfältiger Planung fehlt, geht aus einer anderen Tatsache hervor. Die Strecke Omsk-Isil-Kut ist an sich fertiggestellt. Aber noch immer fahren die Züge mit Dampfmaschinen, weil die Zuleitungslinien noch nicht fertig sind.

Die Hauptgründe für den langsamen Fortgang der Elektrifizierung sind im Mangel an Metall zu sehen, vor allem im Mangel an Leichtmetall, im Mangel an Facharbeitern und in der wenig sorgfältigen Planung. Es gibt in der Sowjetunion nur eine einzige Fabrik für Elektromotoren, in Nowotscherkask. Sie müßte, um den normalen Bedarf zu decken, im Jahr 400 Maschinen bauen. 1955 konnte sie 180 liefern. Um den Plan einzuhalten, müßte sie jährlich 550 Maschinen bauen.

Besondere Aufmerksamkeit wenden die Sowjets den Dieselmotoren zu. Sie führten die ersten 1924 ein. Heute werden 4 % der Fracht von Diesel gezogen. Dieselmotoren werden hauptsächlich in Charkow gebaut. In Erfüllung des neuen Fünfjahresplanes sollen die Fabriken in Charkow, in Kolomna, in Briansk und in Woroschilowgrad 2250 Dieselmotoren fertigstellen. Das bedeutet, daß die Fabriken die Herstellung von Dampflokomotiven zurückstellen müssen.

Da die Sowjetunion allein die Pläne zur Verbesserung ihres Eisenbahnwesens kaum durchführen kann, so ist zu erwarten, daß sie dafür die Hilfe der auswärtigen Staaten in Anspruch nimmt. (*Bulletin, Juli 1956, Institute for the Study of the USSR, München*).

Religiöse Erziehung in der UdSSR. Gegenwärtig wird die Religion in der Sowjetunion toleriert. Die russische Kirche kann zwar ihren Gottesdienst halten, steht aber unter der strengen Kontrolle des Kultusministeriums.

In der religiösen Erziehung der Jugend fällt die Familie, die sonst einen entscheidenden Anteil hat, fast aus. Die meisten der russischen Eltern sind während des ersten Weltkrieges oder unmittelbar danach geboren, d. h., ihre Jugend fiel in