

und in den Provinzen Shantung und Sinkiang. Aus dem erwähnten Artikel darf man schließen, daß die Bauern diesem Vorgang ziemlich hilflos gegenüberstehen und daß deswegen die Versteppung mehr und mehr voranschreitet.

Aus diesen Gründen sahen sich die Machthaber gezwungen, die Durchführung der Volkskommunen einstweilen zurückzustellen. Man will diesen Plan zwar nicht aufgeben, aber doch nur stufenweise verwirklichen. Einstweilen soll den Bauern Boden als Privateigentum verbleiben, damit sie ihre Bedürfnisse selbst decken können. Ja man scheut sich nicht, die Bedeutung des Privateigentums für die Volkswirtschaft herauszuheben. Um freilich keine Zugeständnisse an die kapitalistische Ordnung machen zu müssen, spricht man nicht von Privateigentum, sondern von „für sich zurückbehaltenem Land“, womit ausgedrückt werden soll, daß dieses Land später einmal ebenfalls seinem „eigentlichen Besitzer“ gegeben werden soll.

Chinas Volkswirtschaft hängt an seiner Landwirtschaft. Ob es gelingt, diese wieder in Ordnung zu bringen, hängt zwar auch vom Menschen ab, aber nicht von ihm allein. (*China News Analysis*, 4. August 1961.)

Russische Wasserstraßen

Die Sowjetrussen sind daran, neben der schon bestehenden Wasserstraßenverbindung zwischen Ostsee und Schwarzem Meer eine zweite zu bauen.

Das schon bestehende System von etwa 4500 km Länge führt vom unteren Don über die Wolga zur Wasserstraße zwischen Ostsee und Weißem Meer, die es im Onegasee erreicht. Es beginnt an der Mündung des Don, der bis Zimljanski hinaus auf eine Fahrtiefe von 2,8 m ausgebaggert wurde, die jedoch auf 3,3 m gebracht werden soll. In Zimljanski befinden sich zwei Schleusen mit einer Breite von je 18 m und etwa 3,65 m Tiefe. Bis Kalatsch ist dann der Don in einem großen See gestaut.

Von dort ab führt dann der Wolga-Don-Kanal die Schiffe über 101 km weiter. Der Kanal hat 13 Schleusen ähnlich denen von Zimljanski und eine Spiegelbreite von 70–80 m, eine Tiefe von 4,1–4,3 m.

Den Hauptteil des Verbindungsweges stellt die Wolga dar. Sie führt über insgesamt 6 Staustufen bis Rybinsk. Ihre Fahrrinne, heute 3–3,3 m tief, soll bis 1965 auf 3,75–4 m gebracht werden.

Hinter dem Rybinsker Staubecken beginnt bei Tscherepowez das Kanalsystem von Mariinsky mit einer Länge von etwa 400 km. 43 Schleusen von verschiedener Größe, aber einer einheitlichen Tiefe von 2,13 m sind eingebaut. Dieses Kanalsystem stößt im Onegasee auf die Verbindung zwischen Ostsee und Weißem Meer, so daß das Schwarze Meer sowohl vom Weißen Meer wie auch von der Ostsee her erreichbar ist.

Die Verbindung zwischen Ostsee und dem Arktischen Meer beginnt bei Leningrad, führt über die Neva, den Ladogasee, den Swir zum Onegasee und von da ab über den sogenannten Weißmeerkanal auf 227 km zum Weißen Meer. Die Sowjetpresse berichtet über diesen Wasserweg nur wenig. Man kann aber trotzdem aus einigen Angaben schließen, daß er bis zum Onegasee von Schiffen bis zu 5000 t benutzt werden kann. Seine Tiefe beträgt 2,8–3 m, sein Kurvenradius 675–700 m. Der Weißmeerkanal, der während des Krieges schwer beschädigt wurde, konnte trotz vieler Verbesserungen, unter anderem wurden die Holzschleusen durch solche aus Stahl ersetzt, auf keine höhere Kapazität gebracht werden. Er ist nur für Schiffe bis zu 2000 t befahrbar.

Neben diesem bereits bestehenden System soll nun ein zweites gebaut werden, das bis 1965 fertig sein soll.

Die Hauptschwierigkeit für alle russischen Binnenwasserstraßen besteht darin, daß sie nur die Hälfte des Jahres befahrbar sind. In der übrigen Zeit sind sie zugefroren. Aber auch in der befahrbaren Zeit sind die Wasserverhältnisse nicht sehr günstig. Bei Hochwasser, zur Zeit der Schneeschmelze oder bei starken Regenfällen, bilden die zu niedrigen Brücken ein starkes Hindernis. Im Sommer haben sie dagegen nicht selten einen zu niedrigen Wasserstand. Die günstigen Zeiten sind sehr kurz bemessen: von Ende Mai bis Mitte Juni und wieder im Oktober, falls nicht der Winter schon vorzeitig beginnt.

Auf Grund der Größenangaben, soweit sie überhaupt vorliegen, kann man errechnen, daß zwar auf der Wolga selbst Tanker bis zu 12 000 t, auf den übrigen Wasserwegen jedoch nur Schiffe bis zu 5000 t, teilweise sogar nur bis zu 2000 t fahren können.

Verglichen mit den deutschen Wasserstraßen, von denen die größten der künstlichen, mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals, nur Schiffe bis zu 1350 t aufnehmen können, sind die sowjetrussischen Wasserstraßen natürlich bedeutend. Aber man kann wohl sagen, daß ihr Nutzen bisher wenigstens nicht allzu groß gewesen ist. 1913 betrug ihr Anteil am gesamten Transportwesen 24,8%, 1958 dagegen nur mehr 5,3%, während eine absolute Steigerung von 28,9 Millionen auf 85,5 Millionen km/t zu verzeichnen war. Allerdings wurden meist nur Bauholz und Baumaterialien befördert.

Ob die Schifffahrtswege einen eigentlich strategischen Wert haben, kann man heute mit Recht bezweifeln. Es ist zu vermuten, daß strategische Gesichtspunkte einmal entscheidend für die Planung waren. Die Sowjetunion hat sich nach dem zweiten Weltkrieg zur zweitgrößten Seemacht der Erde entwickelt, aber ihre Flotte war seit jeher auf vier Meere verteilt, die nur schwer und auf langen Umwegen untereinander erreichbar sind. Es ist zu vermuten, daß die Kriegsmarine noch bis zu Stalins Tod sehr daran interessiert war, diese Meere untereinander zu verbinden. Aber die Fahrt von Rostow nach Leningrad nimmt mindestens 25–30 Tage in Anspruch. In Kriegszeiten befänden sich zu viele kleinere Schiffe zugleich auf dem Weg, ohne für den eigentlichen Einsatz bereit zu sein. Außerdem ist ein Binnenschifffahrtsweg äußerst verletzbar. Der eigentliche Grund jedoch für die Minderung des strategischen Wertes dürfte darin zu suchen sein, daß die modernen Waffen auch die Seekriegsführung entscheidend gewandelt haben. Während noch im ersten Weltkrieg leichte Zerstörer eine Größe von rund 1000 t hatten, bauen sowohl die USA wie auch die Sowjetunion heute dieselbe Schiffsgattung in der Größenordnung von leichten Kreuzern, also bis zu etwa 6000 t und mehr. Auch die U-Boote, vor allem jene mit Atomantrieb, erreichen heute eine Größe von 4000 t. Darum dürften die sowjetrussischen Binnenschifffahrtswege nur von beschränktem strategischem Nutzen sein. Gewichtiger dürfte mit der Zeit ihre wirtschaftliche Bedeutung werden, zumal die Wasserwege auch mit großen Kraftwerken verbunden sind. (*Bulletin, August 1961, Institute for the Study of the USSR.*)

Geistliche Gesänge aus einer fremden Welt

Der Schwann-Verlag, Düsseldorf, legt in seiner Reihe „Musica sacra“* Aufnahmen geistlicher Gesänge aus Indien und Afrika vor. Je tiefer christliches Glaubensgut in den Völ-

* „Musica sacra“, Schwann-Verlag, Düsseldorf: Geistliche Gesänge aus Indien AMS 12019, Geistliche Gesänge aus Dahomey-Afrika AMS 12017, Geistliche Gesänge der Mossi AMS 12018, Die Musik der Bibel in der Tradition althebräischer Melodien AMS 5004.