20. VIII 28

II-272

RUSSLAND
UND
DIE OSTSEE

EIN BEITRAG ZUM RANDSTAATENPROBLEM

VON

HERBERT SCHROEDER

DR. ET DIPL. RER. POL.



RIGA 1927

VERLAG DER BUCHHANDLUNG G. LOEFFLER

RUSSLAND
UND
DIE OSTSEE

EIN BEITRAG
ZUM RANDSTAATENPROBLEM

4A
79047

VON
HERBERT SCHROEDER
DR. ET DIPL. RER. POL.

Tartu Ülikool
1805
Ajalugu Seminar

RIGA 1927
VERLAG DER BUCHHANDLUNG G. LOEFFLER

Gedruckt in der Typographie
des lettischen Bauernbundes

Alle Rechte insbesondere das der Übersetzung vom Verfasser vorbehalten.
Amerik. Copyright 1927 by Buchhandlung G. Loeffler, Riga.

Est. A
TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU
29697

Inhaltsverzeichnis.

Verzeichnis der Haupttabellen 5
Abkürzungsverzeichnis 6
Gewichts-, Mass- und Wertverhältnisse 7
Vorwort 9

Einleitung:

Das Problem. Aufbau und Grundlagen der Arbeit 11

Erster Teil:

Russland und die Ostsee in politisch-geographischer Betrachtung 19
I. Abschnitt: Geopolitische Grundlagen 20
II. „ Demopolitische Grundlagen 34
III. „ Die verkehrsgeographischen Grundlagen insbesondere . . . 39

Zweiter Teil:

Die Ostsee und der russische Wirtschaftsorganismus 50
I. Abschnitt: Vorbemerkung über die Struktur der russischen Volkswirtschaft im allgemeinen 50
II. Abschnitt: Die Ostsee im russischen Ausfuhrhandel 57
1. Die Gliederung der Ausfuhr nach Grenzabschnitten und Warenarten . . 57
2. Die Herkunftsgebiete der russischen Ostsee-Ausfuhr (Der Produktionsradius der Ostsee) 84
3. Die Verkehrsrichtung der russischen Ostsee-Ausfuhr 96
III. Abschnitt: Die Ostsee im russischen Einfuhrhandel 102
1. Die Gliederung der Einfuhr nach Grenzabschnitten und Warenarten . . 102
2. Die Herkunftsgebiete der russischen Ostsee-Einfuhr 132
3. Die Konsumtionsgebiete der russischen Ostsee-Einfuhr (der Konsumtionsradius der Ostsee) 137
IV. Abschnitt: Die Ostsee in der russischen Verkehrswirtschaft 147
1. Die verkehrswirtschaftliche Stellung des russischen Binnenlandes zur Ostsee 148
2. Die Handelsschiffahrt auf der Ostsee und die Stellung Russlands in derselben 154
V. Abschnitt: Die wirtschaftliche Sonderart des ostbaltischen Gebiets . . 165

Dritter Teil:

Geschichtlicher Uberblick der politischen und wirtschaftspolitischen Beziehungen Russlands zur Ostsee und zum Ostseegebiet 182
Charakterologie der russischen Expansion 182
Ablauf und Motive derselben inbezug auf die Ostsee 196

Schlusswort:

Gesamtverhältnis Russlands zur Ostsee. Die heutige Lagerung des Problems und ihre Tendenzen. Das Randstaatenproblem als Ostseeproblem . . 242
Quellen- und Literaturnachweis 260

Verzeichnis der Haupttabellen.

I. Die Verteilung der russischen Ausfuhr auf die einzelnen Grenzabschnitte 62
II. Die Ausfuhr der Hauptwarengruppen nach Grenzabschnitten . . 63
III. Die Ausfuhr der Hauptwarenarten nach Grenzabschnitten im Jahre 1913 . . . . . 64—65
IV. Der Anteil der einzelnen Ostseehäfen an der gesamtrussischen Ausfuhr 75
V. Die Ausfuhr der Hauptwarenarten nach Ostseehäfen . . . . . 79—80
VI. Die Verteilung der russischen Einfuhr auf die einzelnen Grenzabschnitte 108
VII. Die Einfuhr der Hauptwarengruppen nach Grenzabschnitten . . 111
VIII. Die Einfuhr der Hauptwarenarten nach Grenzabschnitten im Jahre 1913 . . . . . 112 - 113
IX. Der Anteil der einzelnen Ostseehäfen an der gesamtrussischen Einfuhr 124
X. Einfuhr der Hauptwarenarten nach Ostseehäfen . . . . . 128—129
XI Die Gliederung des russischen auswärtigen Schiffsverkehrs . . . 159
XII. Die Gliederung des russischen auswärtigen Schiffsverkehrs auf der Ostsee 163

Abkürzungs-Verzeichnis.

Arbusow, Grundriss = L. Arbusow, Grundriss der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands, 4. Aufl. Riga, 1918.

Rigaer Beiträge = Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels (Umschlagtitel: Rigas Handel und Schiffahrt) I. Abt.: Handel auf den Wasserwegen. II. Abt.: Handelsverkehr auf den Eisenbahnen. Bearbeitet i. A. des Rigaer Börsenkomitees f. d. Jahre: 1866—1887 v. Fr. v. Jung-Stilling, 1888—1895 von Alex. Tobien und 1896—1914 von Bruno von Gernet.

Brückner, Peter d. Gr. = Al. Brückner, Peter d. Grosse. 2. Aufl. Berlin 1888. Allgemeine Geschichte in Einzeldarstellungen, hgb. von W. Oncken. 3 Hauptabteilung, 6. Teil.

Firle, Weltkrieg und Ostsee = Rud. Firle, Einfluss des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee. Sozialwiss. Forschungen, hgb. v. d. Sozialwiss. Arbeitsgemeinschaft. Abt. 4, H. 2. Berlin und Leipzig 1922.

Gernet, Rigas Handels- und Verkehrsentwicklung = Br. von Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Sonderabdruck aus den Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg i. Pr. Jena, 1919.

Kljutschewsky, Geschichte Russlands = W. Kljutschewsky, Kursus der russischen Geschichte. (russ.) Bd. 1 Moskau 1911. 2. Bd. Moskau 1912. 3. Bd. Moskau 1912. 4. Bd. Moskau 1910.

Kowalewsky, Russland = W. J. Kowalewsky, Russland am Ende des 19. Jahrh. (russ.). Verf. i. A. des Finanzminist. anlässlich der Weltausstellung in Paris. St. Petersburg 1900.

Kupffer, Ostbaltisches Gebiet = K. R. Kupffer, Natürliche Zugehörigkeit und Grenzen des ostbaltischen Gebiets. Kalender des Baltischen deutsch-evangelischen Notsstandskomitee für 1919. Riga 1919.

Matthaei, Russlands Hilfsquellen = Fr. Matthaei, Die wirtschaftlichen Hilfsquellen Russlands und deren Bedeutung für die Gegenwart und die Zukunft. 2 Bde. Dresden 1883/85.

Ostsee = Die Ostsee. Deutsche Zeitschrift für Wirtschaft und Kultur der Ostseeländer. Hgb. von Richard Pohle. Heft 1—22/23. Berlin, 1918/19.

Penck, Grenzen Russlands = Albrecht Penck, Die natürlichen Grenzen Russlands. Ein Beitrag zur politischen Geographie des europäischen Ostens. Berlin 1917.

Rigaer Handelsarchiv = Rigaer Handels-Archiv. Heft 1: Bericht über die Tätigkeit des Börsenkomitees, Heft 2: Jahresberichte über den Handel Rigas. Verfasst i. A. des Rigaer Börsenkomitees für die Jahre: 1873—1887 von Fr. von Jung-Stilling, 1888—1893 von Alexander Tobien und 1894—1914 von Bruno von Gernet.

Sammlung = Sammlung von Materialien zur Geschichte und Statistik des Aussenhandels Russlands. Hgb. i. A. der Statistischen Abteilung des

Zolldepartements von W. J. Pokrowsky (russ.) Bd. 1. St. Petersburg 1902.

Schiemann, Russland, Polen und Livland = Th. Schiemann, Russland, Polen und Livland bis ins 17. Jahrh., Bd. 1. und 2. Allgemeine Geschichte in Einzeldarstellung, hgb. von W. Oncken. 2. Hauptabteilung, 10. Teil. Berlin 1886/87.

Schloezer, Die Hansa = Kurd von Schloezer, Die Hansa. 1. Bd.: Livland und die Anfänge deutschen Lebens im baltischen Norden. Berlin 1850. 2. Bd.: Die Hansa und der deutsche Ritter-Orden in den Ostseeländern, Berlin 1851. Bd. 3.: Verfall und Untergang der Hansa und des Deutschen Ordens in den Ostseeländern. Berlin 1853.

Ssemenow, Russland = P. P. Ssemenow-Tjanschansky, Russland. Vollständige geographische Beschreibung unseres Vaterlandes. (russ.) 3. Bd. St. Petersburg 1900.

Statistisches Handbuch = Statistisches Handbuch für Kurland und Litauen, nebst Übersichten über Livland und Estland. Bearbeitet von E. F. Müller. Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft in Königsberg i. Pr. H. 4. Jena 1918.

Statistisches Jahrbuch = Statistisches Jahrbuch des Rates der Vereinigung russischer Industrieller und Kaufleute (russ.). Bearbeitet von Chary. 3. Aufl. f. 1914. St. Petersburg 1914.

Tuckermann, Verkehrsgeographie = W. Tuckermann, Verkehrsgeographie der Eisenbahnen des europäischen Russland. Essen 1916.

Uebersichten = Uebersichten des russischen auswärtigen Handels über die europäischen und asiatischen Grenzen. Hgb. vom Zolldepartement des Finanzministeriums (russ.) f. 1866—1915 jährlich. St. Petersburg 1867 ff.

Wallroth, Ostseehandel = E. Wallroth, Die Grundlagen des Ostseehandels und seine Zukunft. Berlin 1918.

Wiedenfeld, Russland in der Weltwirtschaft = K. Wiedenfeld, Russlands Stellung in der Weltwirtschaft. Russlands Kultur und Volkswirtschaft, hgb. von M. Sering. Berlin 1913.

Wittschewsky, Russlands Handelspolitik = V. Wittschewsky, Russlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik von Peter d. Gr. bis auf die Gegenwart. Berlin 1905.

Zeitschrift f. Geopolotik = Zeitschrift für Geopolotik, Monatsschrift, hgb. von K. Haushofer und E. Obst. Berlin. Jahrgang 1924 und 1925.

Gewichts-, Mass- und Wertverhältnisse.

1 Pud = 16,38 kg.
1 russ. Pfund = 409,5 gr.
1 Tonne Heringe = 9 Pud = 147,42 kg.
1 Werst = 1,067 klm.
1 Kiste Eier = 1440 Stücke = 6 Pud. = ca 100 kg.
1 Standard Holz = 165 Kub.-Fuss = ca 150 Pud. = ca 4,67 cbm.
1 Kub.-Fuss = 28,3 Kub.-Dezimeter = 0,9 Pud Holz.
1 Rubel = 2,16 Reichsmark.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit hat sich eine kritische Untersuchung der wirtschafts- und verkehrspolitischen Stellung Russlands an der Ostsee zur Aufgabe gesetzt. Es ist das ein Thema, welches im Hinblick auf die wirtschaftlichen und politischen Wandlungen Ostmitteleuropas heute von besonderem Interesse ist, anderseits aber einer wissenschaftlichen Behandlung manche Schwierigkeiten bereitet. Diese Schwierigkeiten bestehen sowohl in der Beschaffung und Art des zu benutzenden Materials, als auch in der Natur unserer Problemstellung, deren Ausgangspunkt und Folgerungen sich auf Gebieten bewegen, die hart an der Peripherie des der wissenschaftlichen Forschung noch Zugänglichen liegen und zudem einer gewissen politischen Aktualität nicht entbehren. Wir müssen also, um mit Goethe zu reden, vom Standpunkt wissenschaftlicher Forschung vielfach gewissermassen «mit bedächtiger Schnelle, vom Himmel durch die Welt zur Hölle» wandeln. Trotzdem glaube ich, dass bei einigen Einschränkungen, namentlich der Abgrenzung des eigentlichen Themas auf die Vorkriegszeit und Vermeidung aller politischen Schlussfolgerungen, diese Schwierigkeiten wohl zu beheben sind. Die Periode der Stellung Russlands an der baltischen Ostseeküste ist heute auch schon so weit historische Substanz geworden, dass ihre abschliessende wissenschaftliche Beurteilung, unter diesen Voraussetzungen, durchaus möglich erscheint, ein Versuch, den in bescheidenem Masse meine Arbeit zu unternehmen wagt. Es erwies sich dabei als notwendig, auch die geographischen und historischen Seiten der Frage weitgehend zu berücksichtigen, da ohnedem ein volles Verständnis auch der wirtschaftlichen in ihrer Eigenart kaum möglich ist.

Wenn ich gemäss eingehender Studien an Ort und Stelle sowie persönlicher praktischer Auschauung auch der heutigen Lagerung des Problems meine Arbeit unter besonderer Berücksichtigung des Randstaatenproblems abgefasst habe, so war es mein Bestreben auch bei der Behandlung dieses so vielfach noch ungeklärten und demzufolge wissenschaftlich ausserordentlich spröden Fragenkomplexes von keinem anderen als dem Standpunkt objektiv-wissenschaftlichen Interesses auszugehen.

Die vorgelegte Abhandlung ist im Laufe des Jahres 1924/25 enstanden. Bis zu ihrer Drucklegung ist also eine gewisse Spanne Zeit verflossen. Infolge Antritts einer längeren Studienreise ist es mir leider nicht möglich gewesen sie einer nochmaligen entsprechenden ad materiam — Durchsicht zu unterziehen und einige im Einzelnen geplante kleinere Umgestaltungen

vorzunehmen. Im grossen und ganzen glaube ich mich jedoch zu keinerlei Änderungen weder des Aufbaus noch der inhaltlichen Seite meiner, wesentlich auf grundsätzliche Fragen eingestellten Arbeit, veranlasst zu sehen. Manchen Partien des wirtschaftlichen Teiles eine etwas flüssigere Form zu geben, erwies sich des ausserordentlich schwerfälligen statistischen Apparates wegen leider als unmöglich. Es muss daher um diesbezügliche Nachsicht gebeten werden.

Aus technischen Gründen ist es leider auch nicht möglich gewesen die Arbeit, wie geplant, mit entsprechendem Kartenmaterial auszustatten, das ihr Verständnis wesentlich erleichtert hätte. Dem Verständnis der zugrundeliegenden russischen Mass-, Gewichts- und Wertverhältnisse, die wir als solche belassen haben, dient ein auf Seite 9. gegebenes Verzeichnis derselben. Die Titel benutzter russischer Quellen sind bei der Anführung derselben ins Deutsche übertragen worden, um sie so auch dem des Russischen unkundigen Leser zu vermitteln. Die Bezeichnung besonders häufig benutzter Quellen ist abgekürzt worden.

Ich bin mir bewusst, dass es mir nur dank dem allseitigen freundlichen Interesse und Entgegenkommen im In- und Auslande, die meiner Arbeit dargebracht worden, möglich gewesen ist, ihr die Form zu geben, in der ich sie vorlegen darf.

Es ist mir daher eine angenehme Pflicht, allen den Personen und Institutionen, die mir ihre Förderung haben angedeihen lassen, auch an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank auszusprechen. In ganz besonderem Masse dem wissenschaftlichen Leiter der Handelsstatistischen Sektion des Rigaer Börsenkomitees, Herrn Bruno v. Gernet, der mir in liebenswürdigster Weise reiches Material zur Verfügen stellte, und so das Zustandekommen der Arbeit wesentlich ermöglichte.

Ein Bedürfnis ist es mir auch allen meinen akademischen Lehrern, namentlich denen der Alma mater Freiburgensis, meinen aufrichtigsten Dank für die zahlreichen wertvollen Anregungen, die ich im Laufe meiner Studienzeit empfangen habe, zu erstatten, insbesondere meinem hochverehrten Lehrer, Prof. Dr. G. Briefs, der sich meiner in freundlichster Weise angenommen hat.

Dr. Herbert Schroeder.

Riga, im September 1926.

Einleitung.

«Die Ostsee ist ein wesentlich germanisches Mittelmeer.»

A. v. Etzel.

Wie ein roter Faden zieht sich durch die Jahrhunderte der Geschichte Nordost-Mitteleuropas, als deren Grundmotiv das Ringen um das Dominium maris Baltici. Alle Nationen und Staaten die den Raum ihrer geschichtlichen Entwicklung an den Gestaden der Ostsee gefunden hatten, und nicht nur diese, haben daran in mehr oder weniger reger Weise, mehr oder weniger zielbewusst teilgenommen.

Diese politische Zentralstellung für einen grossen und glorreichen Teil der abendländischen Geschichte verdankt die Ostsee sowohl ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, als auch der Eigenart ihrer geopolitischen Lage. Sie ist das am tiefsten in die Ländermasse Europas einschneidende atlantische Randmeer, und als solches das maritime Bindeglied zwischen dem eigentlichen Mitteleuropa, dem nordöstlichen Mitteleuropa und dem nördlichen Aussenflügel Mitteleuropas — der skandinavischen Halbinsel. Diese ihre Randländer: Schweden, Finnland, Baltland, ostelbisches Deutschland und Dänemark hat die Ostsee durch die Abgeschlossenheit ihres Charakters zu einem Gebilde von ausgeprägter Eigenart, zu einem Kreise einheitlicher Kultur und Bildung, und zwar germanischer — wenn man will hanseatischer — Färbung, zusamengefasst. Der Gedanke, diese geographische und kulturelle Einheit der Ostseeländer auch zu einer politischen zu gestalten, lag daher nahe. Der andere Anreiz bestand in der grossen wirtschaftlichen Bedeutung der Ostsee sowohl für den innerbaltischen Verkehr, als auch für den Warenaustausch zwischen Ost- und Westeuropa, hat doch ihr Handelsverkehr bis zum Ende des 18. Jahrhunderts an Umfang den Überseehandel überragt[1]). Die dünnbevölkerten Küstenländer der Ostsee standen dabei im Verhältnis rohstoffliefernder Kolonialländer zu den Handels- und Gewerbemittelpunkten des Westens und des mitteleuropäischen Hinterlandes.

Schon früh beginnt der Kampf um die Vorherrschaft in diesem gewissermassen von der Natur zu einer Einheit bestimmten Gebiet; schnell wechseln dabei die verschiedenen Phasen desselben, denn nie hat eine Macht das Dominium dauernd zu behaupten vermocht. Die in diesem Ringen gestaltend

[1]) P. Herre u. K. Jagow, Politisches Handwörterbuch. Leipzig 1923, 2. Band. S. 267.

wirkenden Kräfte sind dabei von Anfang an germanischer Art. Charakteristisch ist ferner, dass seit dem 12. Jahrhundert das ostbaltische Küstengebiet, wo um diese Zeit die erste deutsche Überseekolonie — Livland — aufgesegelt wurde, der Brennpunkt dieses Kampfes wird: — die Vorherrschafft auf der Ostsee scheint geradezu an den Besitz jenes Landes geknüpft zu sein. Die ersten Erfolge in diesen cirkummarinen Strebungen gehen zurück auf Dänemark, das von seiner Stellung als Pfortenstaat aus, schon im 12. Jahrhundert, wie später noch im 14. und 16. versucht, das Dominium maris Baltici an sich zu bringen. Es muss jedoch sehr bald dem Reiche, d. h. der Hanse und dem deutschen Ordensstaat weichen. Livland, das diese dem Reich einverleibt und zu einem deutschen Land gemacht hatten, war der Eckpfeiler ihrer Ostseegeltung. Vom 12. bis ins 16. Jahrhundert haben Hanse und Orden unbeschränkt auf der Ostsee geherrscht und dieselbe zu einem deutschen Binnenmeer gemacht. Nicht nur die wirtschaftliche Einheit der Ostseeländer ist von der Hanse hergestellt worden, — sie hatte auch das politische Dominium maris Baltici inne, und zwar ein so ausgeprägtes, dass die skandinavischen Staaten bis ins 16. Jahrh. zeitweise von ihr abhängig waren. Doch auch diese Herrschaft brach zusammen, da hinter der vorwiegend kommerziellen Macht der Hanse, besonders mit dem Niedergang des Ordens, keine ausreichende politische stand. Ihr Erbe wird von Schweden angetreten, nachdem gewisse polnische Aspirationen niedergerungen sind. 1629 vereinigt diese neue Grossmacht des Nordens ausser Schweden und Finnland, zugleich Ingermanland, Livland und Estland und erwirbt 1648 noch Vorpommern und Wismar, 1660 auch Südschweden (Schonen) dazu. Damit ist ihr die politische Umrundung fast der ganzen Ostsee gelungen, und Gustav Adolf, der Begründer dieser schwedischen Grossmacht, hatte schon den Plan, dieses Ostseegebiet nebst dem gesamten deutschen Hinterland zu einem geschlossenen Handelsgebiet zu vereinigen, das dann zu einer expansiven Handels- und Kolonisationstätigkeit in überseeischen Weltteilen übergehen sollte. Die Ostsee war gewissermassen als ein gewaltiger schwedisch-norddeutsch-baltländischer Hafen mit Stralsund und Gothenburg als Hauptstapelplätzen gedacht.[2])

An den zu hoch fliegenden Plänen seiner Nachfolger scheiterte jedoch bald auch die Ostseeherrschaft Gustav Adolfs. Früh sehen wir aber auch schon das Eingreifen *ausserbaltischer* Mächte in das politische Sonderdasein der Ostsee. Zuerst sind in dieser Richtung seit dem 15. Jahrh die Holländer aufgetreten, die das baltische Korn und Holz brauchten und durch ihren überlegenen Schiffahrtsbetrieb, unter Begünstigung Dänemarks, die Hanse zurückdrängten. Seit dem 18. Jahrh. hat England diesen Vorrang an sich gerissen, und ist bis auf die Gegenwart bestrebt, seine, auch heute noch sehr bedeutende, Stellung auf der Ostsee zu behaupten und auszu-

[2]) W. Vogel, Die politisch-geographische Bedeutung der Ostsee. (In «Die Ostsee» Heft 1. S. 8. Berlin 1918.)

bauen. Erst verhältnismässig spät sehen wir Russland, als ebenfalls ausserbaltische Macht, in diesem politischen Handgemenge um Vorherrschaft oder Geltung auf der Ostsee, auf den Plan treten. Es ist seinem ganzen Wesen nach eine fremde Erscheinung in diesem fast ausschliesslich von rein germanischen Elementen beherrschten innerbaltischen System, jedoch die ungeheueren Machtmittel verleihen seinem Einbruch Dauer. Der Nystaedter Friede bringt 1721 das ostbaltische Gebiet, und damit die Ostküste des Baltischen Meeres, an Russland. Zar Peter schafft sich dort sein «Fenster nach Europa» und das Schwergewicht des russischen Staatskolosses behauptet durch diesen an die Ostsee getriebenen Keil die Herrschaft über sie. Dadurch ist für zwei Jahrhunderte ein Zustand der politischen Stabilität in Nordost-Europa gegeben, der durch keinerlei Regungen der in politischen Erschöpfungszustand verfallenen übrigen Anliegestaaten gestört wird. Auch das Aufkommen Preussens, der neuen Grossmacht zwar an, aber nicht auf der Ostsee, vermag hier keinen Wandel zu schaffen. Erst mit der Begründung des neuen Deutschen Reiches erwacht auch in Mitteleuropa wieder das Bewusstsein für die natürliche und traditionelle Stellung Deutschlands an der Ostsee, erwächst langsam ein Gegengewicht gegen das russische Dominium. Ja, im Weltkriege gelingt es dem Reich, wenn auch nur für kurze Zeit, sich dank der Wiedereroberung Alt-Livlands, und sonstiger Waffentaten im Osten, einen Teil seiner alten Vorherrschaft auf der Ostsee zurück zu gewinnen. Bis kurz vor Ausbruch des Weltkrieges machte sich dieses deutsche Gegengewicht aber nur sehr wenig geltend. Russland beherrschte die Situation, und dem Ostseeabkommen vom 23. April 1908, in welchem sich Russland, Deutschland, Schweden und Dänemark die gegenseitige Aufrechterhaltung ihrer Rechte zusicherten, war nicht mehr als eine formale Bedeutung beizumessen: es hinderte Russland nicht die Ålandsinseln zu befestigen und sich dort einen neuen Stützpunkt für seine wesentlich militärische Ostseeherrschaft zu schaffen.

Dieser politische status quo an der Ostsee hat sich dank seiner langen Dauer — es war der längste Ruhezustand in der Geschichte jenes Gebiets — tief in das Bewusstsein der Zeitgenossen eingegraben, deren Aufmerksamkeit zudem den Fragen der in dieser Periode ausserhalb der politischen Hochdrucksphäre gelegenen Ostsee nur in sehr beschränktem Masse zu Teil wurde. Man hatte sich gewöhnt, die Ostsee als unstreitige Domäne Russlands zu betrachten. Im Hintergrunde sah man nur die «grosse grüne Landkarte» und den imponierenden Staatskoloss des russischen Reiches. Diesem politischen Denken trat das wirtschaftliche zur Seite. Der rege Verkehr auf der Ostsee, dessen Ziel und Ausgangspunkt vielfach die baltischen Häfen Russlands waren, befestigte die gleiche opinio necessitatis: die Ostsee auch wirtschaftlich eine Domäne Russlands. Ja, der Besitz der baltischen Ostseeküste und ihrer Häfen eine unstreitige wirtschaftliche Lebensnotwendigkeit des russischen Reiches. Die Festigung und Verbreitung einer derartigen Auffassung ist nur verständlich, wenn man berücksichtigt, dass sie im Zeitalter des rela-

tiv statischen Charakters der aussenpolitischen Beziehungen, da nur die Staaten allein die Figuren des politischen Schachspiels abgaben, entstanden ist.

Der Weltkrieg und insbesondere das in Osteuropa im Gefolge desselben entstandene revolutionäre Chaos haben den Schleier der grünen Landkarte gehoben und offenbart, was man bisher nicht sah, oder nicht sehen wollte — der russische Koloss ein, namentlich im Westen, in eine Unzahl von Nationen und Nationalitäten zerfallender Fetzenteppich, von einer Buntheit, wie ihn selbst die alte kaiserliche Donaumonarchie nicht aufzuweisen hatte. Diese Tatsache des Zerfalls des russichen Reiches in nationale Republiken, die zum Teil in der heutigen Ssowjetunion mehr oder weniger eng zusamenhalten, ist eine der fundamentalsten Folgen des Krieges und der Revolution für das östliche Europa. Wir müssen darin einen ganz natürlichen Prozess erblicken, der seine Grundlage findet in den mit Elementargewalt zum Durchbruch gelangenden Freiheitsbestrebungen der von Russland teils in nationalem Dämmerzustande, teils durch überlegene Machtmittel eroberten Fremdvölker. Uns interessieren hier insbesondere die vollständige Loslösung der westlichen Fremdgebiete Russlands, mit denen es, politisch gesehen, an der Ostsee stand, und die damit für Ostmitteleuropa verbundenen Probleme staatlicher und wirtschaftlicher Art. Hier, wo man zu Zeiten selbst der ältesten deutschen Kolonie — des mittelalterlichen Livland — das als «deutsche Ostseeprovinzen» in den staatlichen Bestand des russischen Reiches aufgegangen war, vergessen zu haben schien, splittern sich, dank den Erfolgen der deutschen Waffen, die sogen. Randstaaten, die nun in breitem Gürtel die östliche Küste der Ostsee umlagern, ab. Im Norden Finnland, gefolgt von Estland, Lettland u. Litauen. Selbst Polen, gestützt auf seine westlichen Gönner erzwingt den Zugang zur Ostsee u. erstreckt seine Hegemonie auch auf die Freie Stadt Danzig. Deutschlands, vor dem Kriege wirtschaftlich wieder erstarkende Ostseegeltung, u. im Kriege wiedererlangte alte politische Ostseestellung, brechen durch den unglücklichen Ausgang dieses Ringens wieder völlig zusammen. Es muss nicht nur auf eine nennenswerte Kriegsflotte in der Ostsee verzichten, sondern auch einen Teil seiner Küste an Polen, und das Memeliand an Litauen abtreten, welch letzteres damit ebenfalls einen Ostseehafen erhält.

Damit ist der politische Ruhezustand an der Ostsee wiederum ins Wanken geraten. Statt der grossen grünen Landkarte präsentiert sich dem Auge des politischen Beobachters dort heute ein bunter Kranz kleiner Nationalstaaten, zwischen denen nun das politische Kräftespiel vor sich geht, die sich aber in Einem einig sind — in der bewussten Abwehr jeder Möglichkeit russischer Restitutionsbestrebungen. Gleichzeitig sehen wir auch heute wiederum das Eingreifen ausserbaltischer Mächte, die sich um die Auswertung dieser neuen Lage bemühen. Es sind vor allem die Siegerstaaten des Weltkrieges. England, gestützt auf seine Positionen in Danzig, wo es den Oberkomissar des Völkerbundes stellt, und in den Balti-

schen Staaten, wo es sich starken wirtschaftlichen Einfluss zu sichern gewusst hat, ist bemüht, seine alte Geltung auf der Ostsee neu zu befestigen und eine deutsche Konkurrenzmöglichkeit auch in Zukunft auszuschalten. In seiner mit edlem Pathos gemimten Rolle des «Beschützers der kleinen Nationen» hat es hier allenthalben grosse Chancen, obwohl es als tatsächliche Stütze der Randstaaten im Falle politischer Komplikationen, ganz a priori, und auch nach den bereits vorliegenden Erfahrungen, nicht in Frage kommt. Aber auch Frankreich, gestützt in der Hauptsache auf Polen, ist bestrebt, Einfluss an der Ostsee zu gewinnen, wobei es jedoch rein politische Ziele, die wohl vor allem in der Trennung Deutschlands und Russlands und in der allseitigen Einkreisung des ersteren bestehen, verfolgt. Und im Hintergrunde sehen wir endlich heute noch die rote Sphinx des Ostens, die ihre Feuerbrände oft genug auch an die Ostsee zu schleudern bemüht ist.

Wiederum ist also das Ostseegebiet, und insbesondere das Ostbaltikum, als der alte politische Kern desselben, in den Strudel der grossen Politik hineingezogen, sehen wir seine eigene politische Dynamik grösser denn je, — ein Erscheinungskomplex, den man mit der Bezeichnung des Randstaatenproblems zu umreissen pflegt.

Der vorher erwähnte Verlauf des Ringens um das Dominium maris Baltici und sein 200-jähriges Endstadium haben es dabei mit sich gebracht, dass man in weiten Kreisen West- und Mitteleuropas diesen Vorgängen und Problemen oft nicht mit dem nötigen Verständnis gegenüber steht, und ihnen gegenüber eine ausserordentliche Reserve, wenn nicht Unkenntnis an den Tag legt. Ist dieses auf politischem Gebiete der Fall, so gilt es in demselben Masse auch auf wirtschaftlichem Gebiet. Man betrachtet nach alter Gewohnheit das Ostsee- und Randstaatenproblem fast allgemein vorwiegend vom Osten, d. h. von der Seite Russlands her, und sieht dabei im wesentlichen nur die wirtschaftlichen Zusammenhänge, die dazu inbezug auf Russland oft missverstanden oder oberflächlich aufgefasst werden. Man lässt dabei ausser Acht, dass das Ostseeproblem für Russland kaum jemals eine wirtschaftliche Angelegenheit gewesen ist, und dass eine richtige Einstellung zum Randstaaten- und Ostseeproblem, wie sie durch die ganze geschichtliche Entwicklung dieser Fragen bedingt wird, nur durch eine vom mitteleuropäischen Blickpunkte her erfolgende Betrachtungsweise gefunden werden kann. Statt dessen argumentiert man nach wie vor mit der durch das Verjährungsrecht zweier Jahrhunderte gefestigten Überzeugung, dass der politische Besitz der baltischen Ostseehäfen für Russland eine wirtschaftliche Lebensnotwendigkeit sei, und dass der am lebhaftesten in der Erinnerung haftende Zustand — das russische Dominium maris Baltici — sich daher mit Naturnotwendigkeit wieder herstellen muss und wird. Darin liegt wohl die Hauptwurzel der Skepsis gegenüber den politischen Wandlungsmöglichkeiten Ostmitteleuropas.

Die politische Seite dieser Fragen hat uns hier nur in sehr beschränktem Masse zu interessieren. Über ihren Bestand wird die Weltgeschichte zu entscheiden haben, und die politische Reife der zum ersten Mal ihre staatlichen Geschicke selbst in der Hand habenden kleinen Völker des Ostbaltischen Gebiets.

Unsere Abhandlung hat sich vielmehr die wissenschaftliche Betrachtung der wirtschaftlichen Seite dieser Fragen zur Aufgabe gemacht. Es handelt sich also um einen im wesentlichen wirtschaftlichen Beitrag zum Randstaatenproblem. Diese Aufgabe besteht in der Untersuchung der Frage, inwieweit wirklich von einer lebenswichtigen Bedeutung der Ostsee im russischen Wirtschaftsleben die Rede sein kann, und inwieweit insbesondere diese Bedeutung an den unmittelbaren politischen Besitz der ostbaltischen Küste gebunden war. Die im Untertitel angedeutete Auffassung der Arbeit als Beitrag zum Randstaatenproblem macht dabei eine Einschränkung notwendig: die Untersuchung der Beziehungen Russlands zur Ostsee gilt insbesondere den Anliegegebieten derselben, die wir heute als sogen. Randstaaten vor uns haben. Und hier wiederum gilt unsere Aufmerksamkeit vorwiegend denen von ihnen, die den Raum des sogen. Ostbaltischen Gebiets i. e. S. einnehmen, d. h. Estland und Lettland[3]). Finnland, das von jeher auch wirtschaftlich eine Sonderstellung im russischen Reiche eingenommen hat, sowie Litauen, das schon etwas abseits vom Kerngebiet der ehemals von Russland beherrschten Ostseeküste liegt, können dabei an der Peripherie der Abhandlung bleiben. Dasselbe gilt von dem auch heute noch bei Russland verbliebenen Ingermanländischen Gebiet mit der ehemaligen Reichshauptstadt St. Petersburg. Hier hat Russland auch heute noch sein ursprüngliches Fenster nach dem Westen behalten, und als wichtiges Nebenproblem taucht für unsere Untersuchung die Frage auf, inwieweit dieses genügen sollte, eine für Russland möglicherweise doch vorliegende wirtschaftliche Notwendigkeit politischen Besitzes an der Ostsee zu befriedigen.

Damit haben wir die Problemstellung und die Abgrenzung des Themas umrissen. Eine Klärung dieser wirtschaftlichen Grundfragen scheint unseres Ermessens wohl dazu geeignet, auch für die politische Seite des Randstaaten- und Ostseeproblems Richtlinien und Masstäbe abgeben zu können, Masstäbe, deren man zu einer einsichtsvollen Stellung diesen Fragen gegenüber wohl bedarf.

---

[3]) Es sei hier gleich bemerkt, dass die Bezeichnung «Randstaaten» eigentlich durchaus unpräzise ist, da ja keineswegs eindeutig feststeht auf welchen «Rand» sich dieser eingebürgerte terminus technicus eigentlich bezieht. Unserer Auffassung nach, wie wir im I. Teil der Arbeit sehen werden, allenfalls auf den Westrand Mitteleuropas! Für die engere Gruppe der Randstaaten, die den Raum des eigentlichen Ostbaltikums einnehmen, würde sich daher besser die Bezeichnung «Baltischen Staaten» empfehlen.

Nach dieser allgemeinen Einleitung verbleibt es uns nun noch, einige Vorbemerkungen über das benutzte Material, wie es aus dem Quellenverzeichnis ersichtich ist, sowie über den äusseren und inhaltlichen Aufbau der Arbeit zu machen. Dem Kernstück der Abhandlung, den wirtschafts- und verkehrsstatistischen Tabellen entsprechend, hatte das Hauptmaterial die russische Statistik zu liefern. Es wurde dabei überall nach Möglichkeit das authentische amtliche Material, wie es in den grossen jährlichen Publikationen des Finanzministeriums und anderer Behörden zum Niederschlag kam, herangezogen. Nur in besonderen Fällen wurde als Ergänzung das detalliertere und die lokalen Verhältnisse besser erfassende Material der örtlichen Statistik der baltischen Hafenstädte benutzt. Zu dem amtlichen statistischen Material ist dabei zu bemerken, dass die ausserordentliche Freude der russichen Statistik an mannigfaltigen und komplizierten Erhebungen zu deren Zuverlässigkeit meist in entgegensetztem Verhältnis stand, wie das ja bei der Grösse des Reiches und der Verschiedenartigkeit der in den einzelnen Gebieten desselben zur Anwendung gelangenden Erhebungsmethoden verständlich ist. Es ist darin jedoch kein Grund zur Unterlassung einer Arbeit, wie der vorliegenden, zu sehen, teilt die russische Statistik dieses Schicksal doch mehr oder weniger mit überhaupt aller Statistik, in der wir ja fast nie absolute Werte vor uns haben. Es kommt bei einer Untersuchung, wie der hier versuchten, zudem auch mehr auf die Relativität der Zahlen, als auf deren absolute Zuverlässigkeit an, und gerade diese scheint durch die amtliche Statistik, bei der die Fehlerquellen für alle Untersuchungsgebiete die gleichen sind, am besten wiedergegeben. Auf dem Gebiete der Aussenhandelsstatistik, das uns ja das Hauptmaterial zu liefern hatte, erscheint ausserdem auch die absolute Zuverlässigkeit schon aus fiskalischen Gründen am ehesten gewahrt. Weit schwieriger war die Materialbeschaffung und- Bewertung auf anderen Gebieten, sind doch beispielsweise von einer fortlaufenden russischen Produktionsstatistik nur die allerbescheidensten Anfänge vorhanden. Manches vorhandene Material, so namentlich über die nähere Gliederung des St. Petersburger Aussenhandels, konnte hinwiederum, aus lokalen Gründen, nicht eingesehen werden. Auf vieles musste daher leider verzichtet werden, doch glauben wir, dass das immerhin beigebrachte und in den Tabellen nach den Gesichtspunkten unserer Arbeit gruppierte und verarbeitete Material zu einer Klärung der von uns aufgeworfenen Fragen ausreichend erscheint. Auch der Umfang der Arbeit gebot schliesslich Auswahl und Beschränkung des Materials, sollte sie nicht zu einem statistischen Handbuch anschwellen. Diese Einschränkung des Materials ist vorwiegend nach zeitlichen Gesichtspunkten getroffen worden. Da es sich bei unserer Arbeit um Fragen grundsätzlicher Art handelt, für deren Beurteilung die im Osten heute obwaltenden (anormalen wirtschaftlichen Verhältnisse irrelevant sind, so haben wir uns in der Heranziehung statistischen Materials in der Hauptsache auf die Vorkriegszeit beschränkt. Die Daten, die das alte Russland auf dem Gipfel seiner erreichten wirtschaflichen Entfaltung erfassen, sind zudem für unsere

Untersuchung die aufschlussreichsten und geben auch die besten Masstäbe zu einer Beurteilung der natürlichen Entwicklungsrichtung unserer Probleme. Insbesondere ist dagegen die Benutzung ssowjetrussischen statistischen Materials tunlichst vermieden worden. Es erscheint das einerseits in der durch das Vorwiegen von Propagandaabsichten begründeten ausserordentlichen Unzuverlässigkeit, andererseits aber in der Belanglosigkeit dieser lediglich einen langwährenden Krankheitsprozess des russischen Wirtschaftsorganismus wiederspiegelnden Daten für unsere Untersuchung hinreichend begründet. Lediglich zu Illustrationszwecken sind im Schlusswort, und hier und da an anderen Stellen, einige dieser Daten geboten worden, was jedoch mit allem Vorbehalt geschehen muss.

Was endlich den Aufbau der Arbeit anlangt, so ist folgendes vorauszuschicken. Der Erörterung der wirtschaftlichen Kernfrage schicke ich eine politisch-geographische Betrachtung voraus, die in kurzem Umriss die auf diesem Gebiet gewissermassen naturgegebenen Grundlagen eines russischen Dranges an die Ostsee zu untersuchen hat. Nach Bejahung oder Verneinung derselben folgt sodann der Hauptteil der Abhandlung, der Abschnitt: die Ostsee und der russische Wirtschaftsorganismus. Wir untersuchen darin zunächst ganz allgemein die Bedeutung der Ostsee im russischen Wirtschaftssystem, um sodann den Spezialfragen der Gliederung von Ein- und Ausfuhr, sowie der Verkehrswirtschaft näher zu treten, und das wirtschaftliche Eigenleben des Ostbaltischen Gebiets zu streifen. An die für uns entscheidenden Ergebnisse dieser Betrachtung schliesst sich sodann, den beiden ersten Teilen der Arbeit, bei denen es sich um die Klarstellung der B e d e u t u n g der Ostsee für Russland handelte, folgend, ein historisch-politischer Überblick, der die B e z i e h u n g e n, die sich auf Grund dieser aufgedeckten oder anderer Voraussetzungen zwischen Russland und dem Ostseegebiet herausgebildet haben, beleuchtet und verfolgt. Also eine Charakterologie der russischen Expansion, ihres Ablaufs und ihrer Motive in bezug auf die Ostsee. Die geographische und historische Betrachtung erscheinen dabei unbedingte Voraussetzungen, erstere als Vorbetrachtung, letztere als abschliessende Ergänzung, um Wesen und Eigenart auch der wirtschaftlichen Stellung Russlands an der Ostsee erst voll erfassen zu können. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse dieser drei Untersuchungsreihen, sowie ein Ausblick auf die heutige Lagerung des Problems, und ihre Tendenzen bilden sodann den Abschluss und zugleich den Rahmen der Arbeit, alle Schlussfolgerungen in den Gesichtswinkel des Randstaaten- und Ostseeproblems fassend.

ERSTER TEIL.

Russland und die Ostsee in politisch-geographischer Betrachtung.

Russland — in dem Sinne, wie man es in den Vorkriegsjahren aufzufassen pflegte — ist ein politischer Begriff. D. h. man verstand darunter den von der russischen Macht, dem russischen Staat, zusammengeballten Komplex von Räumen und Menschen. Es war das Ergebnis eines von dem Grossrussentum — als Staatsnation — getragenen Expansions- und Eroberungsdranges grössten Stils. Diesem politischen, unter dem Gesichtspunkte der «Herrschaft» geformten Begriff Russlands, können wir jedoch solche anderer Prägung gegenüberstellen: den raumorientierten und den ethnographisch orientierten Begriff, die beide durch den politischen Begriff verdeckt wurden. Bei dem ersteren handelt es sich um den russischen «Lebensraum» d. h. das «geographische Individuum» (Ritter) mit dem der Staat gewissermassen eine Ehe eingeht. Die geopolitische Forschung (Ratzel, Kjellén, Vogel, Spohn, Dix) hat diesen Raumbegriff zu einer in sich geschlossenen Individualität erhoben, zu sog. «natürlichen Räumen», umschlossen von «natürlichen Grenzen». Jeder Staat hat, oder strebt nach einem derartigen natürlichem Lebensraum, und verwächst mit ihm, sobald er ihn gefunden, zu einer unlöslichen Einheit. Die Frage nach dem Raum-Begriff Russlands erscheint damit als die nach der natürlichen Abgrenzung eines im osteuropäischen Gebiet wurzelnden Staatswesens. Dass diese sich mit der entstandenen politischen Einheit «Russland» keineswegs deckt, wird die spätere Untersuchung aufzuweisen haben. Noch weniger ist dieses bei dem ethnographischen Begriff der Fall, wenn man hierunter das Siedlungsgebiet des Grossrussentums versteht. Die demopolitische Signatur Russlands war die eines Pseudonationalstaates, gegründet auf die machtpolitische Unterdrückung der einbezogenen Fremdvölker. Diese Incongruenz zwischen Staat, Raum und Volk ist eine der grundlegenden Tatsachen im Aufbau und Wesen des alten Russland. Ihre Ausstrahlungen beherrschen auch den Verlauf der russischen Geschichte.

Die nachstehende Arbeit hat sich nur mit einem Zweige derselben zu befassen: dem Vordringen Russlands an die Ostsee, und seinem Verhältnis zu dieser. Dieses Vordringen an die Ostsee, das geschichtlich einwandfrei hervortritt, ist aber nur der Teil eines allgemeinen russischen Expansionstrebens; von dem seine ganze geschichtliche Entwicklung und

alle seine aussenpolitischen Handlungen getragen wurden. Aus dem oben dargelegten geht hervor, dass es sich hierbei im wesentlichen um ein Streben und Handeln des politischen Individuums „Russland» handelte. Unsere Aufgabe wird es sein, die Ursachen und Motive desselben kritisch zu untersuchen und festzustellen, inwieweit und von welchen Gesichtspunkten aus ein solches Streben und demzufolge auch die Ergebnisse desselben — wir beschränken uns dabei auf die Ostsee — erklärlich und gerechtfertigt erscheint. Insbesondere werden wir dabei in dieser politisch geographischen Voruntersuchung von der in dieser Hinsicht gegebenen Masstäblichkeit des russischen Raum- und Volksbegriffs auszugehen haben. Wir untersuchen zunächst den russischen Raum in seinen Beziehungen zur Ostsee.

1. Abschnitt:

Geopolitische Grundlagen.

Unsere Fragestellung erscheint zugespitzt, als die nach den natürlichen Grenzen Russlands im Ostseegebiet. Sie ist abhängig von dem Begriff eines osteuropäischen Raumes, der den natürlichen Lebensraum eines russischen Staatswesens abzugeben vermag. Es scheint auf den ersten Blick, dass hier von einer solchen Abgrenzung nicht die Rede sein kann. Der Osten unseres Kontinents wird eingenommen von einer weiten, zusammenhängenden Landmasse — der osteuropäischen Tiefebene. Es ist dieses ein grossräumiges Flachland, das natürlich begrenzt wird im Westen und Nordwesten von den Erhebungen und Platten des skandinavisch-finnischen Granitgebirges («Baltischer Schild» — E. Sness)[1]), im Osten durch das Gebirge des Ural, im Süden das Faltengebirge der Krim und des mächtigen Kaukasus, das Becken des Schwarzen Meeres und die Niederung des Kaspi-Sees. Im Norden ist ein Land, das einst Europa über Grönland mit Nordamerika verbunden hat, zur Tiefe gesunken, dort branden jetzt als Grenze der Osteuropäischen Tiefebene die eisigen Wogen der nördlichen Polarsee.[2]) In freier Verbindung steht dieses Flachland jedoch durch breite Lücken des Gebirgskranzes. Hindurch nach Südosten mit den weiten Niederungen Asiens, in denen es seine natürliche, gleichartige Fortsetzung findet[3]), nach

[1]) Wenn wir den mittleren und südlichen Teil der Ostsee, von den Alandsinseln ab nach Süden, als einen unter Wasser gesenkten Teil des Gebiets auffassen, der bottnische Busen ist wohl nur eine Mulde im skandinawisch-finnischen Massiv.

[2]) K. R. Kupffer, Baltische Landeskunde. Riga 1911. S. 1. und 2.

[3]) A. Hettner, Russland. Leipzig und Berlin 1916. 3. Afl. S. 10.

Westen mit der Tiefebene Norddeutschlands, und weiterhin Frankreichs. Das Ostbaltikum bildet das nordwestliche Grenzgebiet dieser osteuropäischen Tiefebene.[4]) Dieses Flachland ist zwar nicht vollständig eben, sondern durch Hügel und Täler gegliedert, die dem felsigen Untergrunde aufgelagert, bzw. in diesen eingeschnitten sind. Denken wir uns diese weg, so erscheint aber in der Tat das russische Flachland als eine Ebene, deren Oberfläche sich in ausserordentlich sanften Wellen zwischen sehr geringen Höhenunterschieden bewegt (finden sich doch auf einem Gebiet von 4¼ Mil. qklm. Flächenraum als höchste Punkte nur wenige Gipfel die 300 m. übersteigen[5]), und stellenweise von einzelnen Landschwellen durchsetzt wird. Eine solche Landschwelle stellt auch der baltisch-littauische Höhenrücken dar[6]), der den Gegenstand unserer Untersuchung zu bilden hat.

So sehen wir denn, dass die Frage nach der natürlichen Abgrenzung des osteuropäischen Raumes auf Schwierigkeiten stösst, namentlich im Westen. Sogenannte «natürliche Grenzen» im Sinne von grossen Gebirgszügen, wirklich trennenden Flusstälern u. s. w., die einen völlig eindeutigen und scharfen Schnitt zwischen Ost- und Mitteleuropa zögen — finden wir hier nicht. Und doch ist eine solche naturgegebene Abgrenzung des osteuropäischen Raumes, als welchen wir die osteuropäische Tiefebene auffassen, sehr wohl vorhanden. -- Es bedarf zu ihrere Aufdeckung zunächst einiger Worte über die Problematik der modernen Grenzlehre. Es ist vorauszuschicken, dass die heutige Auffassung von den «natürlichen Grenzen» gegenüber einer noch recht jungen Vergangenheit einen bemerkenswerten Wandel erfahren hat:[7]) eine Modifizierung, bedingt durch das immer stärkere Fortschreiten des zwischenräumlichen Verkehrs.

Zunächst der Begriff der «Grenze» an sich. Alle Grenzlinien mit denen die Geographie es zu tun hat: die Küstenlinien, die Linien der gleichen Wärme, die Firn- und Schneelinien, Höhenlinien der Vegetation, Grenzlinien der Völker und Staaten — sie haben eine gemeinsame Natur: sie sind unwirklich! Will man sie in der Natur aufsuchen — so scheinen sie sich zu vervielfältigen; aus der einen Firn — oder Schneelinie des Hochgebirges wird eine orographische und eine klimatische Firnlinie u. s. w. Aber diese Verdoppelung, Vervielfältigung, macht sie naturgegebener: das Wirkliche daran ist der Raum zwischen solch einem Linien-Paar. — Auf dieses Wirkliche führt uns ebenso sicher jeder Versuch, eine Völker- oder Staaten- oder Raumgrenze zu verfolgen. Endlich entsteht dadurch, dass eine Grenzlinie sich an natürliche Erschei-

[4]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 1.
[5]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 1.
[6]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 1.
[7]) A. Dix, Politische Geographie. München und Berlin 1922. S. 165.

nungen anlehnt, wie Flüsse oder Küsten, nicht selten ein Spielraum, in dem schwankend, das Bild der Linie in das des Saumes übergeht. Wir haben uns also frei zu machen von der Vorstellung, dass die naturgegebene «Grenze» eine scharf und eindeutig umrissene Linie darstellt. Die Grenzlinie ist nur eine Abstraktion von der Tatsache, dass wo ein Körper sich mit anderen berührt, er Veränderungen erfährt, die seine Peripherie von seinem Inneren unterscheiden.[8]) Diese, und nur diese, kann man zeichnen und sich einprägen; sie ist eine Stütze unserer Vorstellung, während der Grenzraum seinem Wesen nach unbestimmt ist. Also: der Grenzsaum ist das Wirkliche, die Grenzlinie nur eine Abstraktion davon.[9]) Auch militärgeographisch ist die Grenze immer nur als Raum zu fassen, da man keine Armeen längs einer geometrischen Linie aufstellt.[10]) Auf niederen Stufen politischer Entwicklung umzieht der Grenzsaum nach heute in messbarer Körperlichkeit afrikanische und asiatische Staaten.[11]) Die Organisation eines Grenzsaumes in 40—200 klm. Breite trat auch in den Einrichtungen des preussischen Ordenslandes deutlich hervor.[12]) Und wenn wir in ähnlicher Weise die heutigen politischen Grenzlinien recht verstehen wollen, so müssen wir die Grenzen verwandter Sprach-, Rassen-, Kultur-, Religions- und Wirtschaftsgebiete mit heranziehen, wobei sich die Schärfe der Linie in eine Vorstellung von räumlicher Breite auflöst. In konkretes politisches Handeln umgesetzt folgt hieraus auch heute nach die «Glacis-Politik», die um die staatlichen Grenzen herum «Grenzmarken» oder «Pufferstaaten» anzulegen bestrebt ist. — Die Grenze ist ferner als «peripherisches Organ» (Ratzel) eines bestimmten «Verbreiterungsgebietes» ihrem Wesen nach veränderlich («elastisch»). Selbst die an die Natur sich lehnenden Grenzen der Völker und Staaten, schwanken, und wir haben auf absolute Grenzen überhaupt zu verzichten.[13]) Sie sind der peripherische Ausdruck einer räumlichen Entwicklung.[14])

Nach diesen Feststellungen haben wir nun weiter zu fragen nach ihrem Unterbegriff — der «natürlichen» Grenze, und zwar in diesem Teile der Abhandlung nach der naturgegebenen «Raumgrenze». Auch hier sind bahnbrechend die Forschungen Fr. Ratzels gewesen, der da formulierte, dass — der Kern, aus dem die natürlichen Grenzen hervorwachsen — die Schranken eines «Naturgebiets» sind[15]), oder «die

---

[8]) Fr. Ratzel, Politische Geographie. 3. Afl. München und Berlin 1923. S. 384.
[9]) Fr. Ratzel, a. a. O., S. 385.
[10]) Fr. Ratzel, a. a. O., S. 397.
[11]) Fr. Ratzel, a. a. O., S. 385.
[12]) A. Dix., a. a. O., S. 170.
[13]) Fr. Ratzel, a. a. O., S. 387.
[14]) Fr. Ratzel, a. a. O. S. 388.
[15]) Fr. Ratzel, a. a. O. S. 404.

natürliche Grenze ist die Anwendung des «Naturgebiets» im weitesten biogeographischen Sinne und in allen ihren Erscheinungen auf die politische Geographie.[16]) Solche Grenzen sind z. B. die Grenzen des Bewohnbaren (Ökumene), des Landes gegen das Meer, der kulturfähigen Striche gegen die Wüste, Zonengrenzen. Es sind dieses naturgegebene Grenzen: die politische Signatur wird dabei für sekundär gehalten Ebenso gehören dahin, wenn auch von schwächerer Ausbildung, die Grenzen gegen dünnst-bewohnte oder lebensarme Gebiete, ferner die biogeographische Trennung durch Seen-Ketten, oder-Gebiete, breite Sumpfgürtel, Wälder, Flüsse, — die wir auch auf dem politischen Felde wiederfinden. Durch alle diese Grenzen geht der Zug der Anlehnung an das Unbewohnbare (die Anökumene), oder Dünnbewohnte. Es liegt darin zugleich eine letzte Erinnerung an die Grenzwüste oder — Wildnis primitiver Völker. In den meisten dieser Fälle bietet die Natur Grenzräume. Natürliche Grenzen bieten also nicht das, was man von ihnen so häufig erwartet — eine eindeutige und scharfe Feststellung der Grenzlinie. Sie bieten lediglich die Idee, den Leitsatz zur Ziehung einer solchen Grenze.[17]) Die natürliche Grenze bedeutet also weit mehr als nur die Anlehnung einer Grenze an gewisse natürliche Erscheinungen — sondern die Abgrenzung eines ganz bestimmten Naturgebiets. Das natürlichst begrenzte Land ist — das mit einem Naturgebiet zusammenfallende.[18])

Was haben wir nunmehr unter einem solchen bestimmt abgegrenzten Naturgebiet zu verstehen. Unter einem Naturgebiet verstehen wir 1) eine durch gleichartige Beschaffenheit des Klimas, des Bodens (nach innerem Gehalt und Oberflächenformen), der Pflanzen- und Tierwelt zu einer Lebenseinheit zusammengefassten «Charakterlandschaft», die sich besonders in der Einheit des Landschaftsbildes ausprägt;[19]) 2) eine auf bestimmte menschliche Zwecke hin (Wirtschaftsharmonie, Verkehr etc.) abgegrenzte Landschaft — eine sog. Zwecklandschaft (Vogel). Wir haben es an dieser Stelle nur mit der ersten Species des Begriffes zu tun. — Wo also eine solche Charakterlandschaft vorliegt, kommt auf die eigentlichen Grenzen an sich oft gar nicht mehr sehr viel an, denn die geographische Individualität fördert nun schon die politische Individualisierung.[20]) Ein Land das einen Naturcharakter für sich hat, weil alles was in ihm ist, gemeinsames Product der geschichtlichen Entwicklung in diesem Erdenraum ist, steht auch ohne scharf abgeschnittene Peripherie selbständiger da, als ein von ein paar Strömen scharf von allen Nachbargebieten abgeschnittenes Stück einer grossen Tiefebene, dessen Merkmale

[16]) Fr. Ratzel, a. a. O. S. 404.

[17]) A. Dix, a. a. O. S. 183. (cit. nach A. Penck, über politische Grenzen. Berlin 1917. Rektoratsrede).

[18]) Fr. Ratzel, a. a. O. S. 418.

[19]) W. Vogel, Das neue Europa. Bonn und Leipzig 1923. 2 Afl. S. 8.

[20]) Fr. Ratzel, a. a. O. S. 418.

jenseits seiner Grenzen sofort überall wiederkehren. Eine Naturgrenze in diesem weiteren Sinne der Trennung verschiedener Naturgebiete hat ferner, wenn sie auch im gegebenen Augenblick nicht mit der politischen übereinstimmt, doch umso grössere Bedeutung für die fernere Entwicklung dieser Grenze. — In Summa also — über die Güte, die Angemessenheit einer Grenze entscheidet nicht, ob sie eine sogen. natürliche oder künstliche ist — sondern ob sie zu dem Staate passt, den sie einspannt, ob sie dessen Natur entspricht oder nicht.[21]

Nach dieser notwendigen Abschweifung in das Gebiet der modernen Grenzlehre, können wir nun mit den daraus gewonnenen Masstäben zurückkehren zu unserer eigentlichen Fragestellung: der Frage nach einem naturgegebenen Osteuropäischen Gebiet und seiner natürlichen Abgrenzung nach Westen. Der Osten scheidet für unsere Betrachtung in dieser Hinsicht als unwesentlich aus. Wir haben diese Frage zuerst in ihrer Allgemeinheit, sodann eingehender für das Ostseegebiet zu beantworten.

Wir sahen bereits, dass das Flachland des östlichen Kontinents im Westen, zwischen Karpathen, Nordsee und den deutschen Mittelgebirgen nicht von gleich scharfen Grenzen durchzogen wird, wie im SO. und N. Doch auch hier gibt es natürliche Grenzen, welche grosse Einheiten des europäischen Bodens voneinander trennen und zwar im Sinne einer Abgrenzung von Naturgebieten. Es handelt sich hierbei um die Scheidung zwischen Mitteleuropa und Osteuropa. (Die meridionalen Scheidungen interessieren uns hier nicht.)

Wer nach den natürlichen Westgrenzen des Osteuropäischen Raumes sucht, muss im Auge behalten, dass das Flachland, das sich ununterbrochen vom Inneren Russlands quer durch Norddeutschland bis in das nördl. Frankreich erstreckt, im Westen eine ganz andere Natur hat als im Osten. Sein westlicher Ausläufer steht ganz unter der Herrschaft der See und hat ein ausgeprägtes Seeklima. Der Osten hat dagegen ein ausgesprochenes Kontinentalklima. Dazwischen liegen Gebiete allmählichen Übergangs. Das Kontinentalklima Osteuropas setzt erst ein, wo der Einfluss der See auf ein Mindestmass gesunken ist, wo die Eingriffe des Meeres in das Land aufhören, wo uns der Erdteil in seiner ganzen Wucht und Breite ungegliedert entgegentritt. Die Ostenden dieser Eingriffe des Meeres in das Land sind die Grenzmarken für das Übergangsgebiet. Es gibt deren drei: von Norden her greift das Weisse Meer, von Westen her die Ostsee mit ihrem Ostarm, dem Finnischen Golf, von Süden her endlich das Schwarze Meer bis an das kontinentale Osteuropa heran. Zwischen ihren Endpunkten haben wir die Grenze zwischen östlichem und mittlerem Flachlande zu suchen.[22]) Diese Grenze dürfen wir uns natürlich nicht als eine scharfe Linie vorstellen. Sie ist

[21]) A. Dix, a. a. O. S. 183 (cit. nach A. Penck, Rektoratsrede).

[22]) A. Penck, Die natürlichen Grenzen Russlands, ein Beitrag zur Polit. Geographie des Europäischen Ostens. Berlin 1917. S. 13.

ein Saum von nicht geringer Breite, der uns als Grenzsaum verschiedener Landschaften des Flachlandes oft in grosser Deutlichkeit und Schärfe namentlich dort entgegentritt, wo ihn Unebenheiten des Landes hervorheben, so zwischen dem Weissen Meere und dem Finnischen Golfe. Zwischen beiden liegen die grossen Seen Nordwestrusslands: der Ladoga- und Onegasee, wie die Glieder einer von Meer zu Meer gespannten Kette von 200 klm. Breite. Dieser Onegische Seenstreifen trennt zwei grundverschiedene Naturgebiete — Nordrussland und Finnland.[23]) Nordrussland ist ein weitgedehntes Flachland, dessen fast ebene Oberfläche im Verein mit seiner Bodenbeschaffenheit deutlich verrät, dass es in letzter geologischer Vergangenheit vom Meere bedeckt gewesen ist. Festes überall flach geschichtetes, Gestein wird lediglich an den grossen Flüssen da und dort angeschnitten. Über das ganze breitet sich dichter fast ununterbrochener Wald. Finnland dagegen spiegelt in allen Einzelheiten seines landschaftlichen Charakters das westlich benachbarte Schweden wieder. Es bildet zusammen mit ganz Skandinavien einen sehr charakteristischen Teil des nordeuropäischen Bodens, die grosse geographisch-geologische Einheit von Fennoskandia.[24]) Der onegische Seenstreifen findet zwischen dem Finnischen Golf und dem Schwarzen Meere seine Fortsetzung in einer Flucht von Niederungen. Südlich vom Ostende des Finnischen Golfes befinden sich die Senken des Peipus- und Ilmensees. Sie sind eingenommen von einem Lande, in dem sich das kontinentale Klima streng geltend macht, während es beiderseits des Rigaschen Meerbusens ganz wesentlich abgeschwächt wird durch den Eingriff der Ostsee.[25]) Estland und Livland, mehr noch Kurland erhalten dadurch ein mehr mitteleuropäisches Gepräge.[26]) Noch dehnt sich hier gemischter Wald, in dem Eichen und Ahorn vertreten sind, ja, an der Küste Kurlands kommt sogar noch der Efen vor, und an geschützten Stellen stehen Nussbäume, während zwischen Ilmensee und Peipussee sich einförmige Nadelwälder erstrecken, in denen lediglich die Birke als Laubbaum dann und wann hervortritt. Es ist die Taiga Sibiriens, die sich bis zum Peipussee erstreckt. Dieser, sein Abfluss zum Finnischen Golf — die Narwa, sowie sein Zufluss — die von Süden kommende Welikaja, können falls man eine scharfe Grenzlinie der Natur entnehmen möchte, hier als äusserste Westgrenze des kontinentalen Klimagebietes (Osteuropa) angesehen werden. — Eine noch grössere Niederung tritt uns weiter südlich in der Flucht zwischen dem Finnischen Golf und dem Schwarzen Meer entgegen. Sie dehnt sich mindestens 700 klm. weit längs des Dnjepr, der an ihrem Westrande entlang fliessend, Gebiete von sehr verschiedener Beschaffenheit voneinander sondert.[27]

[23]) A. Penck, a. a. O. S. 13.
[24]) A. Penck, a. a. O., S. 14.
[25]) Penck, a. a. O., S. 14.
[26]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 301.
[27]) A. Penck, a. a. O., S. 15.

An seinem Westufer hebt sich Granit hervor, ähnlich wie in Finnland, wenn auch von anderem Relief. Das ganze erscheint als eine grosse Hochfläche, in die allerdings nicht wenige, manchmal vielgewundene stellenweise steilwandige Täler eingeschnitten sind. Zwischen dieser Schwelle der Ukraine und der östlich benachbarten russischen Tafel, mit ihren horizontalen Schichten, herrscht ein ähnlicher Gegensatz wie zwischen Finnland und Nordrussland.[28]) Die lang gedehnte Niederung am Dnjepr spielt genau dieselbe Rolle eines Grenzstreifens, wie die onegische Seenkette im Norden. Sie ist eine jener deutlichen Einsenkungen, die der Boden Europas an mehreren Stellen aufweist. Er ist hier eingebogen worden, und im Bereiche der Einbiegung sind andere Gesteine zur Ablagerung gekommen als auf den begleitenden Höhen. Deswegen hebt sich die Dnjeprniederung von der flachen Tafel Osteuropas, wie von der Schwelle der Ukraine scharf ab. So gross ist der Gegensatz zwischen den beiden letzteren, dass der russische Geograph Ostoff die Schwelle der Ukraine mit ihren südwestlichen Nachbargebieten als Carpathia vom übrigen Russland trennte.[29]) Diese Ukrainsche Schwelle ist den Karpathen vorgelagert, ähnlich wie die deutschen Mittelgebirge den Alpen. Aber während die deutschen Mittelgebirge allmählich ins Flachland untertauchen, bricht die Schwelle der Ukraine gegen die Dnjeprniederung als Bergufer des Stromes scharf ab. Wir haben es hier auf 470 klm. Entfernung mit einer noch schärferen Grenzlinie zu tun, als im Norden längs der Narwa und des Peipussees.[30])

Verschwommen hingegen die Grenze der Dnjeprniederung gegen die Tafel des russischen Kernlandes. Sie verläuft etwa 100—150 klm. nordöstlich vom Strome. — Oberhalb Kiew schwenkt die Ukrainische Schwelle vom Dnjepr gegen Westen ab. Ihre Fortsetzung in Wolhynien wird im Norden vom Sumpf- und Waldland der Polessje begleitet, das sich längs des Pripjät bis an den Bug erstreckt. Wald- und Sumpfland zieht sich auch im Osten weithin am Lauf des Dnjepr aufwärts. Dieser erhält dadurch auch oberhalb Kiews die Bedeutung eines Gliedes im Grenzraume zwischen westlichem und östlichem Flachland. Gegen Süden spitzt sich die Dnjeprniederung zu: Der Dnjepr tritt an ihrem Südende bei Jekaterinoslaw in ein Felsental mit zahlreichen Stromschnellen ein und schneidet dadurch von der Schwelle der Ukraine eine östliche Fortsetzung ab, die bis zum Asowschen Meer reicht.[31]) Ihr liegt im Norden das kohlenreiche Donezplateau vor, und ihre Nordgrenze gegen die flachgelagerten Gesteine der russischen Tafel wird etwa durch den Lauf des Donez bezeichnet. Dieser übernimmt im Süden, dort wo die Dnjeprniederung aufhört, die

[28]) A. Penck, a. a. O., S. 15.
[29]) The International Geography. 3 Aufl. London 1903. S. 396.
[30]) A. Penck, a. a. O., S. 16.
[31]) A. Penck, a. a. O., S. 16.

Rolle eines Grenzflusses gegen das östliche Flachland, und zwar an der Ostseite dieses Grenzsaumes.

So erscheint uns denn in der Oberflächengestalt Europas ein natürlicher Grenzsaum gegeben, gerade dort wo wir den Saum des Kontinentalen Osteuropa (Hintereuropa — nach Penck) ansetzen müssen, — eine Scheidewand zwischen Ost- und Mitteleuropa. Rund 1700 klm. misst seine Länge vom Finnischen Golf bis zum Asowschen Meere, davon entfallen rund $^2/_3$ auf Niederungen, (300 klm. auf die Peipus-Ilmenniederung, 800 klm. auf das Sumpf- und Waldland, sowie die Niederung am Dnjepr). Sein Westrand ist über 1200 klm. weit durch Flussläufe bezeichnet, — im Peipusgebiet durch Narwa und Welikaja, im Süden durch Beresina und Dnjepr. Auch ihr Ostrand wird auf 1000 klm., im Ilmensee-Gebiet durch Wolchow und Lowati, im Süden durch den Donez hervorgehoben. Die Lücke wird geschlossen durch den Mittelrussischen Höhenrücken.[32])

So haben wir denn in diesem von Penck-Warägischer Grenzsaum — benannten Streifen, einem Grenzraum, der in jeder Beziehung den Anforderungen einer «natürlichen» geographischen Grenze entspricht. Denn er entspricht nicht nur dem, was man als natürliche Grenze zu bezeichnen pflegt, sondern er trennt auch zwei wesentlich verschiedene Naturgebiete voneinander — Ost- und Mitteleuropa. Wir haben damit auf der einen Seite den Osteuropäischen Raum, das natürliche Gebiet eines Russischen Staatswesens, auf der anderen Seite den Mitteleuropäischen Raum, dessen östliche, bisher meist zu Osteuropa geschlagenen Teile man nach Penck — Zwischeneuropa, oder vielleicht zweckmässiger Ostmitteleuropa nennen kann. Der Warägische Grenzsaum ist das Gebiet, in dem diese beiden Räume verklammert werden. Wenn es der machtpolitischen Expansion des Russischen Staates auch gelang über diesen Osteuropäischen Raum politisch nach dem Westen in «fremde Räume» hinüberzugreifen, so spielten hier besondere Gründe mit, denen wir uns im III. Teile der Arbeit zuzuwenden haben. Ehtnographisch dagegen hat das Grossrussentum den Warägischen Grenzsaum nie zu durchqueren vermocht. Auch politisch ist es erst verhältnismässig spät darüber hinausgekommen, wärend es heute im grossen und ganzen wieder in seine hier gezeichneten natürlichen räumlichen Grenzen zurückgedrängt ist. Der geopolitische Begriff «Russland» ist also von grosser und grundlegender Bedeutung auch für den Russischen Staat. Die Flucht der Waräger-Strasse, der Warägische Grenzsaum, — ist die historische und ethnographische Westgrenze des Grossrussischen Staates, wie er die Westgrenze des russischen Raumes ist.[33]) Finnland, Baltland mit Litauen, Polen und Bessarabien werden vom russischen Raum durch diese natürlichen Grenzen geschieden, welche im Laufe der Jahrhunderte sich als gute Volks- und Staatsgrenze bewährt haben. Allerdings fehlt diesen Grenzen jene

[32]) A. Penck, a. a. O, S. 17 und 18.

[33]) A. Penck, a. a. O., S. 24.

Zuschärfung zu einer Marklinie, wie sie uns im schwer übersteigbaren Kamme eines Hochgebirges entgegentritt, und sie werden vielfach nicht durch den Lauf grösserer Ströme hervorgehoben, an die man gerne Staatengrenzen verlegt. Im einzelnen ist es daher häufig nicht leicht den Grenzverlauf gegen Russland festzustellen, weil innerhalb des breiten Saumes viele Möglichkeiten der Grenzziehung bleiben. Aber diese kleinen Schwierigkeiten dürfen uns nicht über die Wirklichkeit des Grenzsaumes hinwegtäuschen, der Länder so verschiedener Beschaffenheit und Natur voneinander scheidet.

Nach dieser allgemeineren Untersuchung wenden wir uns nun dem eigentlichen Gebiet unserer Betrachtungen — dem Ostseegebiet zu. Das Ostseegebiet ist eine Einheit, geformt durch das physisch-geographische Ereignis der Eiszeit.[34]) Darin liegt schon ein gewisser Unterschied zur eigentlichen Osteuropäischen Tiefebene beschlossen. Versuchen wir nun das geographische Hinterland der Ostsee abzugrenzen. Eine Naturgrenze im Sinne etwa eines Alpenwalles findet sich nicht. Über flaches Land kommt man, sei es in Norddeutschland, Russland oder Finnland allmählich in anders geartete Landstriche. Allein auf der norwegischen Seite ist ein Gebirge vorhanden, das eine etwas genauere Grenze zwischen dem Ostseeland Schweden und dem Nordseeland Norwegen zu ziehen gestattet. Überall lässt sich nur auf Grund sorgfältiger Untersuchungen im einzelnen ungefähr ein Saum angeben, an dem die Einwirkung der Ostsee auf Leben, Handel und Wandel der Bewohner aufhört, um ganz binnenländischen Verhältnissen Platz zu machen. Finnland ist, wie wir bereits feststellten ganz und gar ein Ostseeland, und scharf von Nordrussland getrennt. Im Ostbaltischen Gebiet wird die Einflusssphäre der Ostsee schmäler, wie erdrückt von der Masse der Landräume. Mit dem politischen Begriff der «Ostseeprovinzen» kann man hier ungefähr die Grenze ziehen. Gehen wir nun der Abgrenzung dieses nicht minder einheitlich geschlossenen Gebiets etwas näher nach. Wenn auch unübersteigbare Schranken nach Osten nicht gegeben sind, so lässt doch namentlich der eigentümliche Verlauf der offenen Küsten dieses ostbaltische Gebiet als ein natürlich zusammengehöriges Ganzes erscheinen, das in mancher Hinsicht nach Oberflächengestalt, Pflanzenkleid, Tierwelt und Siedlungsformen vielfach an Ostpreussen erinnert.[35]) Wir folgen hier im übrigen den Darstellungen des verdienten Erforschers der ostbaltischen Landeskunde, Prof. K. R. Kupffers.[36])

Schon hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit stellt das Ost-

[34]) G. Braun, Das Ostseegebiet. Leipzig 1912. S. 1.

[35]) A. Penck, a. a. O., S. 26.

[36]) K. R. Kupffer, Natürliche Zugehörigkeit und Grenzen des Ostbaltischen Gebiets. Riga 1919.

baltikum[37]) mit seinen Formationen des Kambriums, Silurs und Devons etwas Gesondertes dar, was nach Osten allerdings nicht so scharf zu Tage tritt, da diese Formationen, die hier bis zu dem Bogen Witebsk — Südostecke des Ladogasees reichen, und in den Nachbargebieten so gut wie ganz fehlen, von einer mächtigen Schicht jüngerer geologischer Ablagerungen aus der Eiszeit überdeckt werden. Dass hinsichtlich der Höhengliederung ebenfalls keine ausgesprochene Abgrenzung zu Tage tritt, ist bereits mehrfach erwähnt worden. Umso einschneidender ist jedoch der klimatische Einfluss der Ostsee auf das Gebiet, und das Klima ist es im Grunde genommen, das ein Land zu dem macht, was es ist. Will man diesen klimatischen Charakter nun ganz kurz zusammenfassen, so lässt sich kaum etwas Treffenderes sagen, als dass er dem mitteleuropäischen am ähnlichsten ist.[38]) Das Klima des Ostbaltikums unterscheidet sich vom Klima mitteleuropäischer Ortschaften entsprechender Breiten- und Höhenlage viel weniger als von demjenigen gleich weit entfernter osteuropäischer. Die Temperaturverhältnisse entsprechen ungefähr der mittleren Jahreswärme auf dem Harz, Fichtelgebirge, sowie auf den Höhen des Schwarzwaldes. Bemerkenswert ist der Verlauf der Isothermen und Isoamplituden, die sich im allgemeinen den Küstenlinien anschmiegen. Östlich vom Peipussee verlieren die Temperaturkurven diese Eigenschaft, hier schwindet also der klimatische Einfluss des Meeres. Ebenso deutlich spürbar und parallellaufend ist der Einfluss der Ostsee auf die relative Luftfeuchtigkeit, und die Menge der Niederschläge, die denen des ostelbischen Flachlandes entsprechen. Luftdruck und Winde ergeben, dass wir unser Wetter hier fast ständig aus dem Westen, dh. aus Deutschland erhalten. Ebenso entscheidend ist der Einfluss des Klimas auf die Pflanzenwelt. Erscheint es hier schwierig, neben den westöstlich verlaufenden Zonenlinien auch eine nordsüdliche zu finden, so ist eine solche doch vorhanden und zwar gerade im ostbaltischen Gebiet. Die Übereinstimmung mit Norddeutchland erweist sich hier als so gross, dass Pflanzensammler zum Bestimmen ohne weiteres deutsche, keineswegs aber russische Handbücher benutzen können.[39]) Auch hier finden wir viele in Abhängigkeit von der Küste verlaufende Linien, z. B. die östliche Verbreitungsgrenze des Efeus, der Eibe, sowie die westlichen der behaarten Leberklette (Agrimonia pilosa) und des warzigen Pfaffenhütchens (Euonymus verucosa). Die Flora ist zwar ärmer als die Deutschlands, nicht aber wesentlich von ihr verschieden. Bezeichnend ist, dass der russischen Sprache sogar ein bestimmter Name für den Begriff «Heide», die am Westrande des ostbaltischen Gebiets noch

[37]) Ostbaltisches Gebiet in physikalisch-geographischem Sinne = etwa die Länder zwischen dem Kurischen Haff und dem Ostzipfel des Finnischen Meerbusens.

[38]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 26.

[39]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 31.

in ansehnlicher Ausdehnung vorkommt, fehlt, während die für einen grossen Teil Osteuropas so bezeichnende Formation der «Steppe» uns vollständig fehlt, so dass ihre deutsche Benennung ein Lehnwort aus dem russischen ist. Ähnlich verhält es sich auch mit der Tierwelt. (Die Untersuchung der menschlichen Besiedlung behalten wir dem 2. Abschnitt vor).

Diese Ergebnisse zusammenfassend, können wir somit sagen, dass die Natur des Ostbaltischen Gebietes in jeder Beziehung unter dem Einfluss des Baltischen Meeres steht. Das Meer bestimmt das Klima, dieses die Pflanzen- und Tierwelt; das Meer bedingt die Sinnesart und Erwerbstätigkeit der Bevölkerung. Wir haben hier im Ostbaltischen Gebiet also ein ausgeprägtes Naturgebiet vor uns, eine individuelle Charakterlandschaft, und dieses gehört dank seiner natürlichen Beschaffenheit und dem Einfluss der Ostsee nicht zu Osteuropa, sondern zu Mitteleuropa.[40])

Betrachten wir nun die natürliche Abgrenzung dieses Gebiets. Wir haben oben gesehen, wie diese durch den Warägischen Grenzsaum gegeben ist. Wir können aber hier auch eine noch schärfere und präzisere Spezial-Abgrenzung vornehmen. Im Norden und Westen ist dieselbe durch die Küstenlinie unmittelbar gegeben. Im Süden bildet die Litauische Seenplatte eine südliche Umrahmung der Ostsee und hebt einen Kranz von baltischen Ländern in ähnlicher Weise hervor, wie die Moränenlandschaften der Nordalpen die hinter ihnen gelegenen Gebiete.[41]) Bei aller Unansehnlichkeit ihrer Höhen hat diese doch die trennende Wirkung eines Gebirges entfaltet.[42]) Wie in Finnland, paart sich auf der ganzen Baltischen Seenplatte, Seenreichtum mit welligem Gelände. Dieses aber besteht nicht aus festem Fels, sondern aus losen Aufschüttungen. Zwischen oft kuppigen Kies- und Lehmhügeln erstrecken sich breitere oder langgedehnte schmale Seen, umrahmt von sumpfigen Ufern oder auch unüberschreitbaren Moorflächen. In ihrer gesamten Ausdehnung ist sie ein ausgeprägter Grenzstreifen, der Litauen und Kurland von Weissrussland scheidet. Am grössten ist ihre trennende Wirkung zwischen Gebieten verschiedener klimatischer Begünstigung — wie sie gerade hier, in dem grossen Bogen der von Ostpreussen nach Dünaburg verläuft, und das deutlich maritimen Einflüssen unterworfene Land der Letten und Litauer von dem weit kontinentaleren Weissrussland scheidet, gegeben sind. Am wichtigsten für uns ist die Frage nach der Ostgrenze dieses Gebiets. Auch hier lässt sich, wenn von einer scharfen, auffälligen Grenzlinie, wie sie ja im Flachlande vom Ural bis zum Aermelkanal nirgends zu finden ist, abgesehen wird, eine natürliche Abgrenzung aufweisen, die allen Anforderungen einer solchen entspricht.

Erinnern wir uns, dass der östliche Zipfel des Finnischen Meerbusens kaum noch den Charakter eines Meeresteiles trägt, dass der klimatische

---

[40]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 42.
[41]) A. Penck, a. a. O., S. 20.
[42]) A. Penck, a. a. O., S. 19.

Einfluss der Ostsee östlich des Peipussees allmählich schwindet, so können wir nicht zögern eben diesen See seiner ganzen Länge nach, samt der Narwa als den Beginn der gesuchten natürlichen Ostgrenze anzuerkennen. Auf der Suche nach einer natürlichen Fortsetzung dieses Grenzstreifens, fällt unser Blick auf ein recht eigenartiges Gebiet, das sich nach einer Unterbrechung von nur 20 klm. Länge in südwestlicher Richtung anschliesst. Es ist die grosse Wald- und Moorniederung, die den ansehnlichen Lubahnschen See, seine Zuflüsse und seinen Abfluss, die in die Düna mündende Ewst, umfasst, und dazu noch dünaaufwärts in südsüdöstlicher Richtung einen Ausläufer bis in die Nähe von Dünaburg entsendet. Die Länge dieser Niederung beträgt — in einem flachen, nach Osten offenen, über den Lubahnschen See verlaufenden Bogen — 220 klm., ihre Breite bis 60 klm. Dieses Niederungsgebiet sticht von seiner ganzen Umgebung sehr auffallend ab: westlich und östlich davon haben wir typische Moränenlandschaften mit zahllosen Tälern, Seen und Hügeln. Der fruchtbare Boden hat eine dichte Besiedlung und ausgiebige Bebauung hervorgerufen, der ehemalige Waldbestand ist bis auf wenige Reste ausgerodet, um zusammenhängenden Ackerfluren Platz zu machen. In der Niederung selbst aber treffen wir ebenen oder nur ganz flachwelligen Boden, statt des ertragreichen Geschiebelehms — meist unfruchtbaren Sand, der den Ackerbau nicht lohnt, den man daher dem urwüchsigen Walde oder den hier sehr zahlreichen Mooren überlassen hat. Beide zusammen nehmen weit über die Hälfte des gesamten Flächeninhalts ein. Menschliche Niederlassungen sind selten. Die Gewässer sind meist trübe Moorseen und träge Niederungsflüsse. Stellenweise erscheinen beide Gebiete scharf wie mit einem Messerschnitt durch einen sanften Abhang von einander getrennt. Von einer solchen Stelle, noch mehr aber von einem Flugzeuge aus, tritt der Gegensatz zwischen der Niederung und ihrer Umgebung nicht viel weniger schroff zu Tage, als zwischen einem Gewässer und seinen Ufern. Diese grosse Niederung ist augenscheinlich der Boden eines ehemaligen riesigen Sees,[43]) der sich hier aus all' den vielen von den benachbarten Hügelländern herabströmenden Bächen und Flüssen mit Einschluss der Düna gebildet haben muss, bevor der genannte Hauptstrom sich einen Abfluss durch den Höhenriegel zwischen Selburg und Kokenhusen gebahnt und genügend vertieft hatte. Dieser ehemalige Lubahnsche Vorsee, dürfte mindestens 5000 qklm. Flächenraum eingenommen, also den Peipus (3600 qklm.) an Grösse übertroffen haben. Er hat auch, nachdem er längst bis auf einen verhältnismässig kleinen Rest abgelaufen ist, seinem Becken ein so eigenartiges Gepräge hinterlassen, dass wir dieses Gebiet als zweites grosses Stück der natürlichen Ostgrenze des Landes betrachten müssen. Die natürliche Grenze des Mitteleuropäischen Raumes würde demnach vom Finnischen Meerbusen längs der Narwa zum Peipus (etwa 70 klm.) ver-

[43]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 41.

laufen, der Mittellinie dieses und des zugehörigen Pskowschen (Pleskauschen) Sees bis an dessen Südwestecke folgen (140 klm.), eine 20 klm. breite Hügellandbrücke südwestwärts (das Petschurgebiet) überspringend, in die Niederung des Lubahnschen Vorsees eintreten und diese ihrer ganzen Länge nach (220—230 klm.) durchziehend, nach einer Gesamtlänge von 450—460 klm. bei Dünaburg an der Düna enden. Diese Grenzlinie, die auch von Moltke als eine hervorragende strategische Linie anerkannt worden ist,[44]) ist topographisch so wohl ausgeprägt, stimmt so befriedigend mit dem Verlaufe der vorhin dargelegten natürlichen Scheidelinien überein und fällt zum Überfluss, wie hier vorweggenommen sei, mit den althergebrachten ethnographischen und geschichtlichen Grenzen Est-, Liv- und Kurlands so gut zusammen, dass man in der ganzen gewaltigen Ausdehnung der mittel- und osteuropäischen Tiefebene, vom Aermelkanal, bis zum Uralgebirge, gewiss keine ausgeprägtere, natürlichere Scheidelinie zwischen Mittel- und Osteuropa finden wird,[45]) als gerade diesen Teil des Warägischen Saumes.

Wir sehen somit, dass geopolitisch das ganze ostbaltische Gebiet, Finnland inbegriffen, scharf von dem osteuropäischen Raume getrennt ist. Nur an einer Stelle hat dieser einen gewissen natürlichen Zugang zum Meer: in der St. Petersburger Senke. Verfolgen wir die baltische Seenplatte, bis zur Waldaihöhe hin, so sehen wir, dass sie weiterhin unter jüngeren Ablagerungen Nordrusslands untertaucht. Südlich des Onegasees ist dieser baltische Rahmen verschwunden. Ziemlich ebenes Land zieht sich hier ins Wolgagebiet hinüber und ermöglicht eine leichte Verbindung zwischen den Ländern am Ostende des Finnischen Golfes und dem Bereich der Wolga. Hier liegen denn auch die natürlichen Zusammenhänge zwischen baltischem und kaspischem Gebiet. In dieser Senke strömt die Newa vom Ladogasee zum Meere, hier hat der osteuropäische Raum sein geopolitisches Fenster nach Mitteleuropa. Berücksichtigt man, dass die Ostsee in diesem tief einschneidenden Busen ihr Gepräge als Meer fast ganz verliert (der Salzgehalt ist so gut wie völlig verschwunden) so dass derselbe etwa östlich von der Narwa-Mündung nicht mehr als Meer, sondern als riesiger Binnensee erscheint, ähnlich dem benachbarten Peipus, Ladoga — oder Onegasee[46]) so wird klar, warum die Ostsee stets eine nur so geringe Rolle im Leben des russischen Volkes gespielt hat.

Haben wir also hier eine naturgegebene Abgrenzung des osteuropäischen Raumes gefunden, so müssen wir uns nun fragen: welche natürlichen Gründe ein russisches Staatswesen veranlassen konnten in dieses,

---

[44]) Th. Schiemann, Die deutschen Ostseeprovinzen Russlands. Berlin 1915. S. 122.

[45]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 42.

[46]) K. R. Kupffer, a. a. O., S. 26.

im Verhältnis zur osteuropäischen Landmasse verschwindend kleine Gebiet hinüberzugreifen. Es ist festzustellen, dass derartige äussere, in der Natur des Landes gegebene Gründe hierzu nicht zu finden sind. Das Land verfügt über keinerlei nennenswerte Naturschätze. Weder Eisen, noch Kohle, noch sonstige Mineralien sind vorhanden. In landwirtschaftlicher Hinsicht gehört der Boden unter den Durchschnitt, und nur der ausserordentlich intensiven Wirtschaft des baltischen Grossgrundbesitzes war es gelungen ihm dennoch verhältnismässig günstige Erträge abzuringen, so dass das Gebiet seinen Nahrungsbedarf an Getreide selbst zu bestreiten in der Lage war. Selbst der Waldreichtum war, im Verhältnis zu dem im eigentlichen Russland auf diesem Gebiete herrschenden Überfluss, nicht nennenswert. — In der geographischen Natur des Landes lagen also keinerlei Motive beschlossen, die einen Anreiz zur Eroberung desselben geboten hätten. Wie steht es nun mit der inneren Gesetzmässigkeit des Wachstums des russischen Raumes? Gab es da innere geographische Notwendigkeiten zur Einbeziehung dieses Gebietes? Eine solche Notwendigkeit glaubte man oft in der Weiträumigkeit des osteuropäischen Flachlandes sehen zu müssen. Jedoch das Gesetz der wachsenden Räume[47]) kann nicht isoliert von dem im Raume wirkenden politischen Kräften betrachtet werden oder Geltung haben. Wir haben gesehen, wo die naturgemässen Grenzen des osteuropäischen, des russichen Raumes, lagen. Jeder solche Raum muss von den ihn bewohnenden Menschen erst politisch und wirtschaftlich bewältigt werden, ehe er Beweglichkeit und Expansionskraft erlangt. Die Menschen müssen verwurzeln, der Raum zum Wohngebiet werden. Jede politische Macht, die gegen diese Art Gesetz verstösst, deren Bewegung sich mit Aufenthaltsgebieten begnügt — kann zwar ihre eigne Lebensform in fremde Landschaften hineintragen, ohne Rücksicht darauf, ob sie sich für sie eignen, — aber sie kann sich dort auf die Dauer nicht behaupten. Der Fremdraum schüttelt die fremde Macht ab. Das Verhältnis Russlands zu seinen Fremdräumen ist ein Musterbeispiel dafür. — So lässt sich denn auch aus der inneren Gesetzmässigkeit des Raumes heraus kein geopolitisches Motiv für den Drang in das Ostbaltikum, an die Ostsee, aufweisen. Nur das Hinzutreten rein politischer Kräfte führte zu diesem Streben, und die Natur dieser politischen Kräfte werden wir später zu beleuchten haben. Besonders ist hier noch zu erwähnen, dass die unmittelbare Wirkung der Ostsee in die Randländer hinein viel weniger tief ist als z. B. die des Mittelmeeres[48]) und auch keine wirklich feste Verbindung derselben mit dem osteuropäischen Raume durch Flüsse gegeben ist, da der Düna, dem einzigen Fluss, der hier in Frage käme, Kraft ihrer minimalen Verkehrsbedeutung eine solche Wirkung nicht zuzuschreiben ist.

---

[47]) «Zeitschrift für Geopolotik», Jahrgang 1924, Heft 1.

[48]) Fr. Ratzel, a. a. O., S. 487.

Damit haben wir die Wirkung des Raumes an sich, als Motiv eines Dranges an die Ostsee ausgeschaltet und müssen uns nun mit den anderen Momenten, die von der Natur-Seite her einen solchen bewirken könnten, befassen. Als solche erscheinen noch die Menschen und die Bedürfnisse des Verkehrs.

2. Abschnitt.

Demopolitische Grundlagen.

Besonders bedeutsam für die Frage des Verhältnisses Russlands zur Ostsee ercheinen die ethnographischen Tatsachen. Konnten wir vorhin feststellen, dass, geopolitisch betrachtet, Russland keinen natürlichen Ausdehnungsdrang an die Ostsee hat, mit Ausnahme der einen Stelle am Ostende des Finnischen Golfes, so sehen wir dasselbe sich auch auf demopolitischem Gebiet wiederholen. Bemerkenswert ist dabei, dass die von uns im ersten Abschnitt aufgezeigten geopolitischen Grenzen des russischen Raumes auch in Übereinstimmung mit den ethnographischen Grenzen der Grossrussischen Siedlung stehen: im Ostseeabschnitt, sowohl als in den anderen. Beschränken wir uns hier auf die Betrachtung dieses ersteren.

Die Geschichte Russlands ist die Geschichte der allmählichen Kolonisation der osteuropäischen Tiefebene. Diese Ebene ist nicht von jeher das Siedlungsgebiet der Ostslaven und Grossrussen gewesen. Die russische Geschichte beginnt mit der Tatsache, dass der östliche Zweig des Slaventums, der sich zum Träger des russischen Staates auswuchs, in die russische Tiefebene aus einer ihrer Ecken, aus Süd-West, von den Karpathen her, eindringt.[49]) Hier, nordöstlich der Karpathen, befinden sich die ältesten, von der prähistorischen Forschung ausgedeckten Siedlungen der Slawen, deren sonstige Herkunft, wie die der Indogermanischen Rasse überhaupt, sich in vorgeschichtliches Dunkel verliert.[50]) Dieses kleine Gebiet verläft nordöstlich der Karpathen in Richtung zum Mittellauf der Weichsel, umfasst sodann den Lauf des Bug und den Oberlauf des Pripjät und läuft im Süden dieses in einem Streifen zum mittleren Dnjeprtal. Es ist schwer zu sagen, wann aus dieser geschichtlichen Heimat die Bewegung der rusischen Slaven einsetzte. Unstreitig ist bloss, dass sie bis zum 8. Jahrhundert bis zum Mittellauf der Düna und vor dort zum Peipus und Ilmen — See vortdringen. Ihre Siedlungen umfassen damals also den Flussknoten Zentral-Russlands mit dem Oberlauf

---

[49]) Kljutschewsky, Kursus der russischen Geschichte (russ.) Moskau 1911. Bd. I., S. 24.

[50]) Downar-Sapoljsskij, Geschichte der russischen Volkswirtschaft. (russ) Bd. I., Kiew 1911, S. 53.

der Düna, Wolga und des Dnjepr. Hier treffen sie bereits überall auf fremdvölkische Siedlung: im Westen litauische, im Norden und Osten finnische.

Im Ostbaltikum begegnen ihnen als Nachfolger älterer Völker, von denen sich nur geringe archäologische Spuren aus der jüngeren Steinzeit finden, die zur finnisch-ugrische Völkerfamilie gehörenden Stämme der Kuren, Liven und Esten und der zum baltischen (litauisch-lettischen) Zweige der indogermanischen Völkergruppe gehörenden Letten, die ursprünglich in die Einzelstämme der Lettgallen, Selen und Semgallen zerfielen und der Litauer.[51]) Wärend es im Norden und Osten den Slawen späterhin gelang kolonisatorisch vorzudringen, blieb die Linie Narwa-Peipussee und die weitere von uns dargestellte Grenze des ostbaltischen Gebiets auch eine scharf ausgeprägte Völkergrenze. Es ist dem Russentum nie gelungen, kolonisatorisch diese Linie zu überschreiten und die von uns erwähnten Völker der Letten und Esten (Kuren, Liven sind heute so gut wie ausgestorben) haben sich im Schutze dieser ihrer natürlichen Grenzen erhalten. Früh dagegen machte sich westlicher Einfluss von seiten der Ostsee her auf sie geltend, lag hier doch der Beginn jener grossen Warägischen Wasserhandelsstrasse, die von der Ostsee nach Byzanz führte. So haben denn die Skandinavier die ostbaltischen Küsten schon früh aufgesucht, ja sind mehr oder weniger tief ins Land gedrungen. Am nachhaltigsten tritt dieses uns im Süden, in Kurland entgegen, wo selbst die Annahme skandinavischer Einwanderung und Siedlungen zulässig ist (schon seit der frühen Wikingerzeit 7./8. Jahrh.)[52]). Die Beziehungen zu den benachbarten slawischen Stämmen bestanden dagegen in einem fast ununterbrochenen Grenzkriege, dessen Einzelheiten uns im III. Teile der Arbeit beschäftigen werden. — Im 12. Jahrh. (um 1170) erfolgte sodann das für das Schicksal dieses Gebiets schlechthin entscheidende Ereignis der «Aufsegelung» des Landes durch Lübecker Kauffahrer. Das Land — Livland[53]) — wird die älteste deutsche Kolonie und damit der Einwirkung des Slaventums entzogen. Wir haben daher in der 1721 und 1795 (Kurland) erfolgten Einverleibung des Gebiets in Russland ein rein politisches Ereignis zu sehen. Diese Bevölkerungsverhältnisse haben sich denn auch bis in die Gegenwart herein nicht verschoben. So waren von der Bevölkerung der Gouvernements nach der letzten russischen Volkszählung des Jahres 1897:

---

[51]) L. Arbusow, Grundriss der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. 4. Aufl. Riga 1918. S. 4.

[52]) L. Arbusow, a. a. O., S. 8.

[53]) Unter diesem Namen wurde bis zur Auflösung des Ordensstaats im Jahre 1561, das Territorium Livlands, Kurlands und Estlands zusammengefasst.

	Deutsche	Letten	Esten	Russen	Polen	Litauer	Juden	Andere Nationalität.
Estland	16.037	472	365 959	20 899	1.237	86	1.269	6.757
	3,0%	0,11%	88,67%	5,07%	0,29%	0 02%	0,31%	1,63%
Livland	98.573	563 829	518.594	69.614	15.137	6.594	23.728	3.301
	7.57%	43.40%	39,91%	5,37%	1,16%	0,51%	1,83%	0,26%
Kurland	51.017	505.494	—	38.276	19.688	16.531	37.689	4 839
	7,57%	75,07%	—	5,68%	2,92%	2,45%	5 59%	0,72%
Gesamt „Baltland"	165.627	1.070.295	884.553	128 789	36.057	23.211	62 686	14.897
	6,94%	44.84%	37,08%	5,39%	1,51%	0,97%	2,65%	0,61%[54]

Dazu ist noch zu bemerken, dass diese 5,39% Russen, hauptsächlich in den letzten Jahrzehnten eingewandert waren, insbesondere nach Beginn der Russifizierungszeit, und sich vorwiegend aus Militärpersonen, Beamten, Juristen, Lehrern u. s. w. zusammensetzten, also einem unstäten und fluktuirenden Element. Die eingebürgerten russischen Familien sind dagegen meist Nachkommen irgendwelcher Sektierer, die sich in früherer Zeit vor Verfolgungen hierher zurückgezogen haben, oder Kaufleute (aber nur Kleinhändler und Krämer).[55]). Alle Versuche russische Bauern anzusiedeln, schlugen völlig fehl. Sie konnten den Wettbewerb nie bestehen, fühlten sich nicht heimisch und zogen ab, sobald es irgend ging.[56]) Ebenso scharf wie diese durch Geschichte und Abstammung geschaffenen Grenzen sind die konfessionellen und allgemein-kulturellen. Die deutsche Kolonisation hat das Land in jeder Beziehung in den germanischen Kulturkreis gezogen. Die konfessionellen Verhältnisse entsprechen daher trotz der seinerzeitigen russichen Konversionsversuche ungefähr den völkischen. Nach derselben Volkszählung von 1897 zählen wir in:

	Lutheraner	Griechisch-Kath.	Röm. Kath.
Estland	89,67%	9,16%	0,50%
Livland	79,34%	14,45%	2,35%
Kurland	75,30%	3,71%	11,10%
Gesamt	79,99%	10,50%	4,5% [57])

Verhältnisse, die sich heute durch Hinzutritt eines Teiles des Gouvernement Witebsk (Lettgallen) zur Lettländischen Republik unbedeutend zu Gunsten der röm. kathol. Konfession verschoben haben.

Doch auch ein tiefer völkerpsychologischer Gegensatz besteht. Er ist entwicklungsgeschichtlich begründet. Lebens- und Sinnesart der Ostsee-

[54]) K. R. Kupffer, Balt. Landeskunde, Riga, 1911. S. 522.

[55]) V. Tornius, Die Baltischen Povinzen, Leipzig und Berlin, 1918. S. 20.

[56]) K. R. Kupffer, Ostbaltisches Gebiet. S. 37.

[57]) K. R. Kupffer, Balt. Landeskunde, Riga, 1911. S. 523.

anwohner sind erheblich von der des Russentums unterschieden. Die Ostsee ist es, die auch hier formend auf ihre Umgebung einwirkt. Es ist klar, dass der estnische oder lettische Fischer und Strandbauer geistig anders konstruiert ist, als der binnenländische Russe. Das Leben an der See entwickelt im Menschen ganz andere Eigenschaften, als das ewige Einerlei der Steppe. Zeichnen sich erstere durch Unternehmungslust, Tatkraft, Selbtsvertrauen aus, so ist hervorstehendster Zug des Russentums — Trägheit, Fatalismus, Aberglauben, Eigenschaften, wie sie die Eintönigkeit seiner Umgebung. die gänzliche Abhängigkeit vom Erntewetter, das er nicht zu beinflussen vermag, nach sich ziehen. Die Russen haben sich nicht als meerfähiges Volk erwiesen. Ein russischer Seemann ist ein Wiederspruch in sich. Das «navigare necesse» ist dem Russen ein fremder Imperativ. Der Geist der alten Waräger war in ihnen längst erloschen. Peter der Grosse versuchte ihn gewaltsam aufrecht zu halten, doch die von ihm erschlossenen Beziehungen zur Ostsee entarteten bald vollends. Es waren die Zaren, aber es waren nicht die Russen, die das Baltikum eroberten, und es waren beide die nachher nichts weiter für das Land taten. Die nordische Ostsee, dieses Meer der Unternehmung, hat so dem Slaventum niemals wirklich gehört: hat ihm charakterologisch-psychologisch nicht gehört. Es fehlte jedes psychologische Bindeglied, wie es z. B. in dem religiös verwurzelten Zug nach Konstantinopel, — zum Schwarzen Meer gegeben ist.

So war äusserlich auch hier, auf ethnographischem Gebiet, dem Russentum jeder Anreiz genommen in das Ostbaltikum hinüber zu greifen.— Waren innere Notwendigkeiten bevölkerungspolitischer Art gegeben, die eine Expansion hierher zur Folge haben konnten? Die natürliche Bevölkerungszunahme des Russentums ist zwar eine grössere als in West- und Mitteleuropa, und erreichte im Jahre 1914 ein Verhältnis von 2%[58]), doch lassen sich hieraus nicht ohne weiteres Schlüsse auf den entsprechenden Bevölkerungsdruck ziehen. Wesentlicher dafür sind die Zahlen der Bevölkerungsdichte. Sie betrug nach seit 1897 fortgeschriebenen Angaben im Jahre 1914 — 9,1 auf 1. q. Werst für das Gesamtreich, für Sibirien — 0,9, Mittelasiatischen Besitzungen—3,5[59]). Diese Zahlen beweisen das bestehende Missverhältnis von Territorium und Bevölkerung, eine Erscheinung, an der Russland von jeher krankte, und über die nur die ausserordentlich extensive Art der Raum- und Volkswirtschaft hinwegtäuschen konnte. Diese Erscheinung ist stets von den Russen selbst als Unglück empfunden worden; und begleitet die ganze Geschichte der Kolonisation der osteuropäischen Tiefebene. Sie wurde durch kein noch so starkes, natürliches Wachstum der Bevölkerung ausgeglichen. Einigermassen zuverlässige Bevölkerungsdaten gibt es erst aus dem 17. Jahrh. Auf Grund derselben schätzt man die

---

[58]) Statistisches Jahrbuch d. Rates d. Vereinigung russischer Industrieller und Kaufleute, St. Petersburg, 1914. S. 5.

[59]) Statistisches Jahrbuch. S. 1—6.

Bevölkerung Moskowiens in den 70-er Jahren des 17. Jahrh. auf fast 5 Millionen, was eine Dichte von kaum 26 pro q. Meile ergibt. Genauere Daten der Petrinischen Zeit ergeben um 1700 ca. 45 pro q. Meile, wärend zur selben Zeit die Lombardei 2750, Belgien 2500, und selbst Preussen 750 zählen.[60]) So ist ferner um die Wende des 18. und 19. Jahrh. die Dichte nur 102 pro q. Meile, wärend das vorpetrinische Gebiet in derselben Zeit dagegen 110 ergibt. Es ist somit einer Bevölkerungsvermehrung dieses Gebiets von 2½ Mal, eine Vermehrung der Dichte nur um 2¼ Mal gefolgt. Zur selben Zeit weisen Belgien 5000, England 3000, Preussen 15000 auf. Die Misstände dieses Verhältnisses lagen insbesondere auf wirtschaftlichem, dann aber auch auf allgemein kulturellem Gebiet. Die Wirtschaft blieb extensiv, altmodisch und holte aus dem Lande weniger heraus, als es geben konnte. Der Landüberfluss verlockte zu weiterer Austreibung, zur Rodung neuen Landes, falls das alte die Bedürfnisse nicht mehr deckte. Das intensivierende Moment einer dichten Bevölkerung fiel fort. Andererseits wurden die geistigen Kräfte, die eine Verbesserung der Wirtschaftsmethoden herbeiführen konnten, nicht angestrengt und demzufolge auch nicht entwickelt. In derselben Richtung wirkte der unproduktive physische Kräfteverbrauch im Kampf mit der Natur um Aneignung neuen Gebiets, der die geistige Entwicklung hemmte. Parallel damit gehen jedoch beginnend mit der Mitte des 16. Jahrh. die ewigen Klagen über den Landmangel. Währenddessen war Land sogar in dem Überfluss vorhanden, dass seine Benutzung nicht einmal die Anwendung geistiger Anstrengung erforderte. Der Bauer hungerte infolgedessen trotz des reichlich vorhandenen Landes. Die Behauptung des Besitzes so grosser Gebiete erforderte ferner unverhältnismässig hohe Ausgaben für militärische Zwecke und Rüstungen, und das zog nach sich eine ausserordentliche Anspannung der Steuerquellen. Beginnend mit der Moskowitischen Epoche ist Russland das typische Land des Militarismus[61]) in einem für Westeuropa völlig unbekannten Masse. Schliesslich kam noch der Kräfteaufwand zur Assimilition der eroberten fremdstämmigen Bevölkerung hinzu, umso grösser, als der Russe kein erfolgreicher Assimilator war. — Das Russentum war also nicht einmal in der Lage, den von ihm besiedelten, oder fast bevölkerungsleer errungenen Landbesitz wirtschaftlich zu bewältigen, geschweige denn, die schon besiedelt in Besitz genommenen Landstriche. Auch aus inneren Gründen lagen also keine naturgegebenen Notwendigkeiten eines Vordringens in das fremdvölkische und bereits dicht besiedelte Ostseegebiet vor. Umso mehr, als des Russentums im Osten die noch unerschlossenen endlosen Gebiete Sibiriens harren. Es könnte im Gegenteil Gebietseinschränkung, besonders wo keine lebenswichtigen Bodenschätze verloren gehen, nur wirtschaftlich und kulturell fördernd wirken. Wirtschaftlicher Fortschritt bedeutet stets Übergang zu intensiveren Kulturstufen, wie Abhilfe und Befriedigung der Bedürfnisse durch Einbe-

[60]) Downar-Sapoljssky, a. a. O., S. 58.
[61]) Downar-Sapoljssky, a. a. O., S. 61.

ziehung weiterer Räume in dasselbe System, also im wesentlichen durch ein Wachstum in die Breite.

Ähnlich wie wir es hier für das Ostbaltische Gebiet aufgezeigt haben, liegen die Verhältnisse auch an den anderen Abschnitten der russischen Westgrenze. Der Warägische Grenzsaum ist nicht nur die geopolitische Grenze des osteuropäischen Raumes, sondern auch die ethnographische Westgrenze des Grossrussentums. Längs dieser Grenze vollzieht sich die Spaltung der Russen in die 3 Stämme der Gross-, Weiss- und Kleinrussen, von denen die beiden letzteren bereits ausserhalb des Osteuropäischen Raumes, jenseits des Warägischen Grenzsaumes siedeln. Über den Westrand dieses Saumes hat das Russentum nie siedlerisch hinauszugreifen vermocht.

Auf die Gründe, die trotzdem die politische Einbeziehung dieser Gebiete bewirkten, werden wir erst später einzugehen haben.

3. Abschnitt.

Die verkehrsgeographischen Grundlagen, insbesondere.

Wenn wir mit diesem Abschnitt, der eine Fortsetzung der Erörterung der geopolitischen Grundlagen der russischen Beziehungen zur Ostsee bildet, die Betrachtung der geographischen, natürlichen Gründe, die einen russischen Drang an die Ostsee hervorrufen könnten, abschliessen, so ist festzustellen, dass die hier gegebenen Ursachen lediglich verkehrsgeographischer Natur sein konnten. Nicht dass ostbaltische Gebiet an sich war es, das den russischen Expansionsdrang zu reizen vermochte, sondern dieses Land als Brücke zu der dahinter liegenden Ostsee. Betrachten wir dieses Verhältnis hier vom rein geographischen Standpunkt aus. Wir haben uns dabei die Fragen vorzulegen: 1) Wieweit und wohin erschloss die Ostsee dem Kontinent die Verkehrswege nach aussen, 2) in welchen natürlichen Verkehrszusammenhängen stand sie mit demselben.

Der geographische Grundzug Russlands war bekanntlich seine kontinentale Weiträumigkeit. Im Gegensatz zu England war es die festländischste aller Grossmächte und abgesehen von den für Verkehrszwecke kaum in Betracht kommenden Ufern des nördlichen Eismeeres schaute es nur wie durch «Flaschenhälse» hinaus aufs Weltmeer.[62]) Den Zugang zu den Hochstrassen des Weltverkehrs vermittelten ihm nur binnenländische, halbverschlossene Meere: Ostsee, Schwarzes Meer, Japanische See. — Ist auch die Ostsee, rein geographisch betrachtet, zwar ein typisches Binnenmeer, so wäre ihre Bezeichnung, als mare clausum doch nur im Sinne des völkerrechtlichen Begriffs möglich. Der Ostseeverkehr war nämlich keineswegs ein nur baltischer Binnenverkehr. Er war weit darüber hinaus eu-

[62]) Kjellén, Die Grossmächte und die Weltkrise. 2-te Aufl. Leipzig und Berlin, 1921. S. 136.

ropäischer Verkehr, und schliesslich auch Weltverkehr. Allerdings müssen hierbei mancherlei Einschränkungen gemacht werden. Zunächst ist festzustellen, dass die Ostsee nach heutigen Begriffen keine sehr gute Verkehrsstrasse darstellt, und noch weniger eine solche sein würde, wenn man sie nicht inzwischen durch allerlei Hilfsmittel der praktischen Schiffahrt verbessert hätte.[63]) Einmal sind die Tiefenverhältnisse der Ostsee grösserem Verkehr ungünstig, selbst kleinere Fahrzeuge sind an vielen Stellen durch hochaufragende Bänke und Untiefen gefährdet. Schären, Sandbänke verstärken diese Hemmnisse. Dazu kommen metrologische Schwierigkeiten. Winde, Stürme und Nebel, die hier keineswegs weniger häufig und schwer als in der Nordsee auftreten, tragen das ihre dazu bei, das ohnehin schwierige Fahrwasser an vielen Stellen noch schwerer passierbar zu machen. Am verhängnisvollsten für einen regelmässigen und ausgedehnten Verkehr erweisen sich jedoch die Eisverhältnisse. Dank des sehr geringen Salzgehalts der Ostsee kann es in ihr überall schon bei sehr geringer Temperatursenkung leicht zur Eisbildung kommen. Als Quellen für das Eis kommen ausser dem Gefrieren des Meerwassers selbst, auch noch die aus den Flüssen dorthin gelangenden Eismassen in Frage, die leicht zusammenfrieren können. Die Flüsse des Ostsee-Gebiets frieren ziemlich regelmässig jedes Jahr zu. An der deutschen Ostseeküste erfolgt dieses im Durchschnitt etwa im Januar. Nördlich von Riga dagegen meist bereits am 1. Dezember. In Finnland um den 20. November und im nördlichen Teil des Bottnischen Meerbusens etwa am 1. Nowember.Das Aufgehen derselben ist verschieden von Süden nach Norden. Die deutschen Häfen und Flussmündungen sind bereits im März eisfrei, bis zur Höhe des Finnischen Meerbusens geht das Eis dagegen erst im April weg und in den innersten Teilen des Bottnischen Meerbusens erst im letzten Drittel des Mai, so dass hier also die Eisbedeckung sich über 4—5 Monate erstrecken kann. Nicht ganz so lange ist allerdings die Ostsee selbst mit Eis bedeckt; in den mittleren und südlichen Teilen überhaupt nur selten. Immerhin wird auch da von besonderen Eisjahren berichtet, in denen man über grosse Flächen zu Fuss hinübergehen konnte, so für die südlichen Teile aus den Jahren 1349, 1423. 1658, 1670, 1740. Im Jahre 1459 konnte man von Danzig nach Hela, von Dänemark nach Lübeck und Stralsund, ebenso aus Livland nach Dänemark und Schweden zu Fuss gehen, reiten und fahren. — Diesen natürlichen Verkehrshemmungen gesellt sich zu die völlige Absperrbarkeit der Ostsee vom hinübergehen konnte, so für die südlichen Teile aus den Jahren 1349, 1423, 1658, 1670, 1740. Im Jahre 1459 konnte man von Danzig nach Hela,-von Weltverkehr durch Schliessung des Sundes, der Belte und des Nord-Ostseekanals. Der Beherrscher dieser „Nordischen Dardanellen» besitzt den Schlüssel zur Ostsee und die anderen Ostseemächte sind von ihm abhängig. Die Ostsee kann also tatsächlich jederzeit zu einem geschlossenen Meer gemacht werden. — Die Ostsee hat denn auch schon seit Beginn dieses

[63]) G. Braun, a. a. O. S. 82.

Jahrhunderts die beherrschende Stellung die sie für Nordeuropa und dann später für den Weltverkehr im 18. Jahrhundert inngehabt hatte, an die Nordsee abtreten müssen. Lübeck und Danzig, einst die bedeutendsten Häfen Europas, haben Hamburg und Bremen Platz gemacht,und in dem Jahrzehnt vor Kriegsausbruch konnte in der Ostsee nur Stettin als Hafen grösserer Bedeutung angesprochen werden. Danzig, Lübeck, Königsberg und die übrigen Hafenplätze der Ostsee waren alle mehr oder weniger zu Lokal-Häfen herabgesunken, deren Einfluss kaum über ihre unmittelbare Nachbarschaft, jedenfalls nicht über Nordeuropa hinausreichte. Trotzdem war der Verkehr nicht bloss ein erweiterter Küstenverkehr zwischen den Uferstaaten. Die Ostsee stand, wie die Zahl der Linienreedereien nach Übersee beweist, auch in regem Verkehr mit den westeuropäischen Ländern und Übersee. So liefen z. B. von Russland drei grössere Überseelinien durch die Ostsee. Eine Linie Odessa-Libau-Riga-Reval-St. Petersburg der «Russischen Dampfschiffahrtsgesellschaft», eine Linie St. Petersburg-Port Said-Ostasien der Russisch-freiwilligen Flotte und eine Linie Libau-New-York der Russisch-ostasiatischen Dampschiffahrtsgesellschaft. Daneben vermittelten noch englische, dänische und eine holländische Linie den Verkehr Russlands von St. Petersburg aus nach Übersee.[64])

Betrachten wir nun die einzelnen Häfen als die Verkehrsmittler, abgesehen von dem für ihre Bedeutung so entscheidenden Hinterland, so müssen wir feststellen, dass die ostbaltischen Häfen diese ihre Aufgabe nicht sehr gut zu erfüllen vermochten. Sehen wir von den finnländischen Häfen — Wiborg, Helsingfors, u. s. w. die nicht als russische Häfen galten und für den Verkehr nach Russland kaum in Frage kamen, zudem eine ca. 5-monatige Eissperre hatten, ab, so waren die bedeutendsten Ostseehäfen Russlands, die diesen Verkehr trugen — St. Petersburg, Reval, Riga, Windau und Libau. Das 1703 gegründete St. Petersburg ist eine künstliche Schöpfung Peters des Grossen. Es ist als Stadt sehr ungünstig gelegen, leidet unter der sumpfigen Natur des Newa-Deltas und ist furchtbaren Überschwemmungen ausgesetzt. Der Finnische Meerbusen und die Newa bei St. Petersburg sind durchschnittlich 5 Monate jährlich von Eis gesperrt, und zwar durchschnittlich vom 28. Nov. bis zum 22. April,[65]) was der Bedeutung St. Petersburgs als Handelshafen starken Abruch tut. Sonst sind aber die Hafenverhältnisse St. Petersburgs, besonders nach Errichtung des Hafenkanals und des Seekanals nicht mehr so ungünstig. Günstiger sind diese Verhältnisse bei den baltischen Häfen. Von ihnen sind Reval durch-

[64]) R. Firle, Einfluss des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee. Berlin und Leipzig. 1922. S. 26.

[65]) Ssemjonoff-Tjanschanjskij, Russland (russ.), Band III. St. Petersburg 1900. S. 38.

schnittlich 46 Tage, Riga durchschnittlich 43 Tage (1884—1914)[66]) vereist.[67]) während Windau und Libau eisfreie, unmittelbare am Meer gelegene Häfen sind, jedoch durch verhältnissmässig ungünstige Lage zum Hinterland, (sie besitzen keine Flussverbindung) nicht sehr grosse Bedeutung erlangten. In einzelnen Jahren war auch Riga bis zu 108 Tagen verschlossen. 1912 erhielt es aber einen See-Eisbrecher von 4000 P. S. und Dank der Tätigkeit desselben war eine Schiffahrt auch trotz Vereisung des Hafens und Meerbusens in beschränktem Masse möglich und die Unterbrechung der Navigation sehr gering. Dieser Eisbrecher «Peter der Grosse», der Eigentum des Rigaer Börsenkomitees war, geriet im Kriege, er war zur Schiffsgestellungspflicht herangezogen, auf eine Miene und versank im Finnischen Meerbusen. Die lettländische Regierung hat dann 1925 in Gestalt des 5200 P. S. starken «Krischjahn Waldemar» Ersatz beschafft.

Die Ungunst dieser Verhältnisse und die Absperrbarkeit der Ostsee veranlassten Russland denn auch schon unmittelbar nach seinem Vordringen an das Baltische Meer, sein Augenmerk auf einen Hafen an der eisfreien atlantischen Küste zu richten. Namentlich Schweden fühlte sich durch diese Expansionsgelüste stark bedroht, wies doch die russische Grenze, nach der Grenzregelung von 1809 wie mit einem Zeigefinger nach Molangeo und mit drohender Faust nach Varanger[68]) am offenen Ozean. Zu dieser Hafenfrage tritt noch hinzu die Aufdeckung ausserordentlich reicher und hochwertiger Eisenerzlager im schwedischen Lappland (Kiruna), die den Anreiz dieses Gebiets für Russland natürlich verstärkten. Im Weltkriege, als der russischen Schiffahrt der natürliche Ausgang aus der Ostsee durch die deutsche Flotte versperrt war, fand man Ersatzwege in der sogenannten «Nordischen Brücke»—der Verbindung London St. Petersburg über die Skandinavische Halbinsel.[69]) Durch völkerrechtswidrige Befestigung der Alandsinseln war es Russland gelungen den Bottnischen Busen zu einer russischen Binnensee zu machen, auf der ungestört der Verkehr über das skandinavische Festland vor sich gehen konnte. Die Wege, die diese Verbindung Russlands mit dem Weltmeere herstellten, waren die Querbahnen: Narvik-Lulea, Drontheim-Sundswail, Bergen, Kristiania-Gefle und Gotenburg-Kapellskär (Stockholm). Auf finnischer Seite waren die Umschlagplätze Raumo, Björneborg, Mäntyluoto und Wasa, ganz im Norden Uleåborg. War die Bottensee durch Eis geschlossen, so mussten alle Transporte auf dem Landwege mit der Eisenbahn um den Bottnischen Busen befördert werden, über Haparanda-Torneo. Es waren dieses jedoch nur Notbehelfe. Immerhin plante man in Schweden um den vorteilhaften Vermittlungsverkehr auf derselben Höhe zu halten, diese

[66]) Gernet, a. a. O., S. 128.

[67]) Dank der Tätigkeit grosser, staatl. Eisbrecher; früher ebenfalls 5—5½ Monate.

[68]) Kjellen, a. a. O, S. 148.

[69]) Norlander & Sario, Die nordische Brücke, Stuttgart 1917.

Verbindung Russlands mit dem Weltverkehr auch im Frieden aufrecht zu erhalten, und Durchfuhrland zwischen England und Russland zu bleiben. Diese Pläne laufen hinaus zwischen Åbo in Finnland und Kopelskär nordöstlich von Stockholm eine grosse Dampffährenverbindung herzustellen und desgleichen eine weitere Dampffährenverbindung zwischen Gotenburg und der englischen Küste (Hull oder Imingham) zu schaffen, wodurch die Zeitentfernung Åbo-London von 114 Stunden auf 74 Stunden verküzt werden soll.[70]) Immerhin bleiben diese Wege infolge ihrer Kostspieligkeit doch nur ein Notbehelf, wenn es auch sehr interessant ist daraus zu ersehen, wie die Ostsee als Verbindung zum offenen Meer von Russland als unzulänglich empfunden wurde. Einen anderen Ausgang zum offenen Ozean hat Russland im Norden in den Häfen Archangelsk am Weissen Meer, Alexandrowsk und Murmansk am Eismeer. Der erstere davon wurde im Jahre 1553 durch die Engländer Richard Chauceller und Sir Hugh Willoughby entdeckt[71]) und ist kein sehr guter Ersatz, da er ebenfalls von Oktober-November bis Mai-April geschlossen ist[72]) und etwas zu sehr abseits vom Weltverkehr liegt.[73]) Anders dagegen Alexandrowsk an der Murmanküste am Nordufer der Halbinsel Kola, bzw. Murmansk an der Kolabucht, das russische Klondyke. Diese sind infolge des dort vorbeigehenden Golfstromes im grossen und ganzen eisfreie und für Schiffe jeder Art zugängliche Häfen, die durch die im Kriege dank Zwangsarbeit deutscher Kriegsgefangener fertiggestellte Murmanskbahn mit St. Petersburg in Verbindung stehen. Damit hatte Russland ein recht günstiges Aus- und Einfallstor zum Weltmeer errungen, das der damalige russische Verkehrsminister Trepow als die «wichtigste Eroberung Russlands» im Weltkriege bezeichnete.[74]) Alexandrowsk selbst mit seinem eisfreien Katharinenhafen hat sich dabei nicht sehr bewährt, dagegen das etwas südlicher in der Kolabucht gelegene Murmansk (1916 gegr.) ganz vorzüglich. Diese Häfen haben im Kriege für die Versorgung Russlands eine sehr grosse Rolle gespielt und können dieses bei Ausbau der Verbindungswege mit dem Hinterland auch in Zukunft tun. Russland hat also hier im hohen Norden Häfen, die ihm bei entsprechendem Ausbau wohl Ersatz für die Nachteile der baltischen zu bieten vermögen.

---

[70]) Wallroth, Die Grundlagen des Ostseehandels und seine Zukunft. Berlin 1917. S. 34.

[71]) Schlözer, Die Hansa III, Berlin 1853. S. 155.

[72]) Obst, Russische Skizzen, Berlin 1925. S. 30.

[73]) Nach Anlage eines modernen Hafens an der Dwinamündung würde Archangelsk allerdings nur vom Januar bis Mai vom Eise blockiert sein, d. h. gleich St. Petersburg höchstnes durch 5 Monate. («Die Ostsee» H. 11. S. 249.)

[74]) Firle, a. a. O., S. 55.

Es verbleibt uns nun noch, einen Blick auf das verkehrsgeographische Hinterland der Häfen zu werfen, das für ihre wirtschaftliche Bedeutung ja von so grosser Bedeutung ist. Wenn wir zunächst das natürliche, durch die Flüsse erschlossene Hinterland der baltischen Häfen [75]) betrachten, so ergibt sich kein sehr günstiges Bild. Das Ostbaltische Gebiet ist zwar reich an kleinen Flüssen und Flüsschen, aber deren Verkehrsbedeutung ist minimal. Wohl liegen Libau, Windau, Pernau und auch Reval an der Mündung von Flüssen und auch sonst ergiessen sich in die Ostsee viele Gewässer des Ostbaltischen Gebiets, doch haben sie alle keine Bedeutung für den Verkehr. Es sind kleine Flüsschen, wie sie dem Charakter der Moränenlandschaft entsprechen, die lange vereisen und auch sonst nicht schiffbar sind. Libau, der südlichste Hafen, liegt an der Bartau, einem Abfluss des Libauschen See's, hat sonst jedoch keine Verbindung zum Hinterland. Eine bessere, natürliche Verbindung zum Hinterland besitzt Windau, in dem Windaufluss. Dieser gehört zu den bedeutendsten des Gebiets und umfasst bei einer Gesamtlänge von 300 Klm. ein Stromgebiet von ca. 11.200 qklm.[76]) Die Windau ist jedoch, und auch das lediglich für flachgehende Flussdampfer, nur bis Goldingen schiffbar, wo ein Wasserfall, die sogenannte «Rummel» den Flussverkehr unterbricht. Im grossen und ganzen kann daher nur von einer „wilden» Flössung die Rede sein. Regulierungen des Flusses, schon von den kurischen Herzögen in's Auge gefasst, haben bisher noch zu keinem Ergebnis geführt. Die Pernau, an deren Mündung die gleichnamige Hafenstadt liegt, ist ebenfalls nicht schiffbar, desgleichen die Brigitten, die sich unweit Revals in's Meer ergiesst. Auch die übrigen grösseren Flüsse — Livländische oder Treyder Aa, (die durch den Aa-Dünakanal mit der Düna in Verbindung steht), und die Kurländische Aa, die sich beide in den Rigaschen Busen ergiessen, haben keine, oder nur rein lokale Verkehrsbedeutung. Erstere ist nur bei Hochwasser der Flössung zugänglich, letztere auf einer Strecke von ca. 100 Klm. dagegen auch von kleinen Passagierdampfern befahrbar. Alle diese Flüsse gehören zudem ganz dem ostbaltischen Gebiet an, und keiner stellt eine Verbindung zu der osteuropäischen Tiefebene und dem russischen Stromnetz her. Als einziger Fluss, der auf den ersten Blick diese Verbindung herzustellen scheint, verbleibt somit nur die Düna, an deren Mündung der bedeutendste Hafen des Baltikums — Riga gelegen ist. Sie ist der grösste Fluss des ostbaltischen Gebiets, mit einer Länge von fast genau 1000 Klm. und einem Entwässerungsgebiet von ca. 85.400 qklm.[77]) Sie entspringt aus dem Dwinez-See am Südrande der Waldaihöhe. Dem heutigen lettländischen Staatsgebiet gehört sie auf einer Strecke von 350 Klm. an. Auch sie ist

[75]) Unter der Bezeichnung «Baltische Häfen» wollen wir hier und im folgenden die ehemaligen Ostseehäfen Russlands, unter Ausschluss St. Petersburgs, verstehen, also nur die Häfen der «deutschen Ostseeprovinzen».

[76]) Kupffer, Baltische Landeskunde. Riga 1911, S. 60.

[77]) Kupffer, a. a. O., S. 50.

jedoch wegen der zahlreichen Stromschnellen, des starken Falles und des felsigen Flussbettes nicht schiffbar. Nur von ihrer Mündung bis Riga, also auf einer Strecke von etwa 13 Klm, ist sie für Seeschiffe zugänglich, was den ständigen Bagger- und Stromregulierungsarbeiten zu verdanken ist, die von dem Rigaer Börsenkomitee betrieben werden. Die übrige Strecke, bis Jakobstadt, ist nur bei Hochwasser, und auch dann nur mit vielen Gefahren von grossen flachbodigen Fahrzeugen (Strusen) befahrbar. Sie kommt praktisch auch nur für Holzflössung in Betracht. Hinzu kommt, dass es sich dabei immer nur um eine Talfahrt handelt. Eine Bergfahrt ist auf der Düna, der geschilderten Verhältnisse wegen, völlig ausgeschlossen. So können wir denn in diesem bedeutendsten Strom ebenfalls keine Verbindung zum grossrussischen Binnenlande sehen. Schon in der Wortbildung seines Namens liegt inbegriffen, dass man den Fluss im wesentlichen als eine Trennungslinie, nicht als Verkehrsbrücke auffasste (Düna — von duo, zwei — der trennende Fluss!)[78]) So lange denn auch bloss die Düna «die Mutter des Rigaer Handels» war, konnte von einer irgendwie namhaften Ausdehnung desselben nicht die Rede sein.[79]) Erst seit der Eröffnung der ersten hier einmündenden Eisenbahn im Jahre 1861 waren die Vorbedingungen eines wirtschaftlichen Aufschwunges gegeben. Viel Hoffnungen sind auf eine Regulierung der Düna und eine Verbindung derselben einerseits mit dem Flussystem der Wolga, andererseits mit dem des Dnjepr gesetzt worden. Letztere Verbindung war bereits durch einen 7 Klm. langen Kanal, der den Nebenfluss der Düna — die Ulla, mit der Beresina, einem Nebenfluss des Dnjepr verbindet und in den Jahren 1797—1804 vom Grafen Sievers geschaffen wurde. Sie war jedoch nur für Holzflössung bestimmt, ist teilweise schon verfallen und ein Ausbau erwies sich als aussichtslos.[80]) Statt dessen plante man die Verbindung durch einen Kanal Smolensk-Witebsk herzustellen, womit dann ein lückenloser Wasserweg Riga-Cherson, und die Verbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meer hergestellt wäre. Technische Schwierigkeiten stehen diesem Projekt nicht entgegen, wohl aber finanzielle, zu denen heute noch politische treten. So bedeutsam die Herstellung dieser Verkehrsstrasse wäre — sie kann für absehbare Zeit doch nur Projekt bleiben. Dasselbe muss auch von dem Plan der Wolga-Dünaverbindung gesagt werden. Die politischen Verhältnisse wirkten dahin, dass die Hafenbedeutung St. Petersburg's durch derlei Bauten nicht geschmälert werde, wie ja auch schon vor dem Verlust der baltischen Häfen diese seitens der Regierung zugunsten St. Petersburgs benachteiligt wurden. — Betrachten wir nun den wasserwirtschaftlichen Zusammenhang St. Petersburgs mit seinem Hinterlande, so sehen wir,

[78]) L. Arbusow, a. a. O., S. 2.

[79]) Gernet, B. von, Rigas Handels- & Verkehrsentwicklung. Jena 1919. S. 1.

[80]) Percy Meyer, Lettland auf dem Weltholzmarkt, Riga 1924. S. 33.

dass erst hier, wie auch raumpolitisch und etnographisch, die natürliche Verbindung der Ostsee mit der Landmasse zu verwirklichen war. Die Bedeutung St. Petersburg als Handelshafen beruhte nicht zum geringsten auf dieser seiner Verbindung mit dem Wolgasystem, der grössten Verkehrsarterie Russlands. Wolga und Newa stehen mittels dreier Wasserwege in Verbindung: das Wyschnij-Wolotschek-System, das älteste, heute aber kaum mehr benutzte, das Tichwin-System, das kürzeste aber nur für Holztransporte geeignete, und das Marien-System, welches die Hauptmasse des Verkehrs bewältigt.[81]) Dieser Grosschiffahrtsweg St. Petersburg-Astrachan steht ferner mit der Suchona und durch diese mit der Nördlichen Düna in Verbindung, so dass also ein Wasserweg durch die ganze Breite des osteuropäischen Flachlandes gegeben ist, dessen Mündung in St. Petersburg liegt. Etwa $^3/_4$ der russischen Flussdampfer-Flotte diente dem Verkehr auf diesem System.

Dass das seiner ganzen Natur nach von Russland so grundverschiedene Finnland in keinen natürlichen Verkehrszusammenhängen mit dem russischen Raum steht, braucht kaum noch erwähnt zu werden. Auch die von Südosten her der Ostsee zuströmenden Flusssysteme der Weichsel, des Bug und der Memel (oder Njemen) von denen ersteres durch die Rokitnosümpfe, letzteres durch den Oginsky-Kanal mit Pripjät und Dnjepr verbunden waren, berühren nicht den Raum der eigentlichen osteuropäischen Tiefebene und befanden sich mit ihren Mündungen von jeher auf fremdem Staatsgebiet. Wir können somit abschliessend sagen, dass das natürliche, verkehrsgeographische Gravitationsfeld der Ostsee einmal an sich, infolge der geringen Verkehrsbedeutung seiner Flüsse, nicht gross ist, zweitens aber, dass es nirgends, mit Ausnahme der durch das künstliche Kanalsystem bewirkten Newa-Wolga Verbindung, in den osteuropäischen Raum hineinragt und so keine natürliche verkehrsgeographische Gravitation desselben zur Ostsee zu bewirken vermag. Diese Einflusssphäre beschränkt sich auf die ehemals russischen Randgebiete, die heutigen Randstaaten — Polen, Lettland, Estland, Finnland, Litauen und das autonome Weissrussland. Von den Flüssen als den geopolitischen Leitlinien eines notwendigen Wachstums Russlands, kann daher zumindestens inbezug auf das ostbaltische Gebiet, so sehr es vielleicht für Kernrussland zutreffen mag, nicht gesprochen werden. Gerade auf diese Flüsse trifft zu, was von den west- und mitteleuropäischen nicht gesagt werden kann, dass sie vielmehr etwas Trennendes, Hemmendes sind. —

Eine Verbindung des russischen Raumes mit der Ostsee und den westlichen Randgebieten ist daher erst auf künstlichem Wege mittels der Eisenbahnen zustandegekommen. Ihnen haben wir uns nun kurz zuzuwenden. Es kommt ihnen umso mehr eine ausschlaggebende Bedeutung zu, als die Binnenschiffahrt in Russland auch jetzt noch sehr unentwickelt ist. Die erste der Bahnen, die das grossrussische Hinterland mit der baltischen

[81]) R. Pohle, St. Petersburg, Berlin 1917. S. 14.

Küste der Ostsee verband, war die 1861 eröffnete Linie Riga-Dünaburg, die in den Jahren 1866, 1868 und 1871 über Orel nach Zaryzin an der Wolga weitergeführt wurde. 1871 wird Libau über Murawjewo und Koschedary mit Wilna und Kowno verbunden und 1874 die Linie bis nach Romny, im Zentrum des Schwarzerdegebiets, fortgeführt. Durch die 1868 und 1873 hergestellte Bahn Riga-Mitau-Murawjewo steht diese Linie auch in Verbindung mit Riga. Durch die Linien Moskau-Kreuzburg und Tuckum-Windau (1901) und Kreuzburg-Tuckum (1904) wird der Weg Windau-Rybinsk hergestellt, der durch drei andere Bahnen auch mit Riga in Verbindung steht und sehr wichtig ist, ebenso wie der Anschluss an die Sibirische Eisenbahn. Damit sind die Verbindungen nach Zentral- und Süd-Russland erschöpft. Nach Norden hin stellte die Verbindung die 1870 eröffnete Bahn St. Petersburg-Reval-Baltischport her (Baltische Bahn); ihr folgt 1887 durch die Strecke Riga-Walk-Pskow die Verbindung Rigas mit St. Petersburg, 1894 die Verbindung dieser Linie über Walk-Dorpat-Taps mit der Baltischen Bahn.[82]) Durch diese Schienenwege stand und steht das ostbaltische Gebiet in Verbindung mit dem gesamtrussischen Bahnnetz. Von den kleineren und Schmalspurbahnen, die lediglich lokalen Charakter trugen, können wir hier absehen. Diese Verbindung kann nicht als sehr gut bezeichnet werden. Am günstigsten ist allenfalls die Verbindung Rigas ausgebaut. Es ist bezeichnend für den russischen Bahnbau, dass die Anlage des Schienennetzes weit mehr von strategischen Erwägungen diktiert war als von wirtschaftlichen und viele Strecken wirtschaftlich fast nutzlos waren.[83]) So erklärt sich vor allem auch die ausserordentliche Dichte der Bahnen in Polen, die je näher den Grenzen (im sogen. «Vortheater») wieder abnimmt, da man Polen strategisch als Glacis betrachtete, das sofort in Feindeshand fallen konnte. So war in dem ausserhalb der Verteidigungszone liegenden Gouvernement Kalisch die Bahndichte auf 100 qklm. Fläche nur 0,71 Klm. und im Gouvernement Polotzk 0,58 Klm. bzw. auf 100.000 Einwohner Kalisch nur 7,1 Klm. In Russland hatte nur ein einziges Gouvernement, das östliche Kasan noch niedrigere Zahlen als Kalisch.[84]) Solches wiederholte sich auch an den anderen Grenzabschnitten. Die Eisenbahndichte im Baltischen Gebiet betrug 2,35 Klm. pro 100 qklm. Flächenraum, in Polen 2,46, südl. Grossrussland 2,38, wärend der Reichsdurchschnitt einschl. Finnlands 1,1 betrug, wärend er sich in Deutschland z. B. auf ca. 11,5 Klm. beläuft.[85]) Bei den weiten, ganz unerschlossenen Gebie-

[82]) W. Tuckermann, Verkehrsgeographie der Eisenbahnen des europäischen Russland. Essen 1916. S. 27 ff.

[83]) So leitet sich z. B. auch die von der in West und Mitteleuropa gebräuchlichen Spurweite (1435 mm.) verschiedene Spurweite der russischen Bahnen (1524 mm.) her, wenn bei der ursprünglichen Anwendung derselben auch Gründe mehr zufälliger Natur mitgewirkt haben.

[84]) Tuckermann, a. a. O., S. 65.

[85]) Tuckermann, a. a. O., S. 35 ff.

ten, die dabei mit ins Gewicht fallen, ist dieser Zahl aber eine für Vergleichsschlüsse nicht grosse Bedeutung beizumessen. Die verhältnismässig hohe Bahndichte der Baltischen Provinzen wird dagegen wieder durch die privaten Lokalbahnen, die keine Verbindung zu Grossrussland bedeuten, günstig beeinflusst. Im Verhältnis zu westeuropäischen Verhältnissen werden wir diese Zahlen jedenfalls als ausserordentlich gering zu bezeichnen haben. Wir müssen diese Bahnen als blosse Zweigstrecken des russischen Hauptnetzes betrachten, wobei die wichtige Windau-Rybinsker Bahn dazu noch eine Privateisenbahngesellschaft war. Was die relative Wichtigkeit der einzelnen russischen Schienenwege für die Zufuhr zu den baltischen Häfen anlangt, so trat um 1913 besonders die Windau-Rybinsker Bahn (18% der Gesamtzufuhr nach Riga) sowie die Riga-Pskower und Baltische Bahn (mit ca. 10%) hervor. Nach diesen folgten sodann die Nikolaibahn, die Riga-Oreler, Rjasan-Uralsker, Libau-Romnyer, Jekaterinen-Samara-Slatouster Bahn, die Nordbahnen, Südostbahnen, die St. Petersburg-Warschauer, Moskau-Brester, Moskau-Kiew-Woronescher, die Sibirische Bahn, die Südbahnen, die Taschkenter, die Riga-Mitau-Murawjewo Bahn u. s. w.[86]) Mit wenigen Ausnahmen alles Bahnen, die zum Baltland durch die den Anschluss dorthin vermittelnden Linien in recht ungünstigem, da mit Umwegen verbundenem, Verkehrszusammenhang standen. Es waren gewissermassen Ausläufer des Innerrussischen Netzes,[87]) dessen Zentrum Moskau darstellte, und dessen dichteste Maschen nach Süden und in die strategisch wichtigen süd-westlichen Grenzgebiete liefen. Ein ganz in sich geschlossenes, selbständiges System stellen die finnländischen Bahnen dar, die mit dem Russischen Netz nur über St. Petersburg und den sogen. Karelischen Isthmus in Verbindung stehen. Bemerkenswert ist, dass die St. Petersburger Endstation der finnischen Bahnen am Nordufer der Newa gelegen war und erst in jüngster Zeit durch eine Brücke über die Newa mit der Nikolai-Bahn in Verbindung gesetzt wurde.[88]) Es geschach dieses vorwiegend aus strategischen Gründen, um so den schnelleren Abschub von Truppen und Kriegsmaterial aus dem Herzen Russlands in dieses wichtige Grenzland bewirken zu können. Aus den Änderungen der Kriegszeit in diesem System ist zu erwähnen, das Litauen heute Bahnen der Normalspurweite hat und ebenso ein Teil der lettländischen Bahnen auf diese umgestellt ist, so die Linie Libau-Meiten-Riga, während die anderen die russische Spurweite beibehalten haben.

---

[86]) B. von Gernet, Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Jena 1919. S. 94—95.

[87]) Mit den Hauptmagistralen — St. Petersburg - Warschau - Wien, Moskau - Warschau, (Dreieck St. Petersburg - Moskau - Warschau!) Moskau - Kiew - Odessa, Moskau - Charkow - Sewastopol, Moskau - Sibirien.

[88]) R. Pohle, a. a. O., S. 20.

Abschliessend können wir sagen, dass die Eisenbahnen, für deren Anlage natürliche Grenzen und Hindernisse kaum mehr in Frage kommen, es sind, die die Verbindung des russischen Raumes mit der Ostseeküste herstellen; dass aber diese Verbindung keine so engmaschige war, dass sie dieses Küstengebiet mit dem russischen Raum zu einer natürlichen Einheit zu verschmelzen vermochte. Auch hier ist festzustellen, dass St. Petersburg inbezug auf dass russische Binnenland die verkehrsgeographische günstigste Lage unter den Ostseehäfen hat. Es ist der westliche Brückenkopf des russischen Bahnsystems, in den dessen wichtigste Magistralen ausmünden. Die hier am tiefsten in den Kontinent eindringende Ostsee hat einzig an dieser Stelle ihre unmittelbare Berührung mit dem russischen Raume gefunden und hängt mit ihm hier wie an einem Scharnier zusammen.

Für unsere Frage nach der Stellung Russlands an der Ostsee sind jedoch die hier skizzierten verkehrsgeographischen Gegebenheiten an sich noch nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Sie sind lediglich Werkzeuge, Mittel zum Zweck. Die Entscheidung liegt in der Frage, ob wirkliche Verkehrsbedürfnisse irgendwelcher Art gegeben sind, denen diese vorhandenen Verkehrsmittel dann dienstbar gemacht werden könnten. — Wir haben in diesem einleitenden Teile bei der Untersuchung der natürlichen Grundlagen eines russischen Strebens an die Ostsee festgestellt, dass ein solches lediglich auf Motiven verkehrspolitischer Art basieren könnte, sollte es eine geopolitische Rechfertigung besitzen, — alle anderen natürlichen Gegebenheiten sprachen dagegen. Wir haben sodann gewissermassen einen anatomischen Aufriss des gegebenen Verkehrsapparats versucht. Wir werden uns nun in dem zweiten Teile der Arbeit mit der Quasi-Physiologie dieses Verkehrs selbst, den Verkehrsbedürfnissen zu befassen haben, und zwar des Wirtschaftsverkehrs. Erst daraus werden sich dann die entscheidenden Schlussfolgerungen für die Beantwortung unserer Fragen gewinnen lassen. Immerhin berechtigen uns aber bereits die aus dieser Voruntersuchung gewonnenen Ergebnisse zu der Annahme, dass schon die geographischen Beziehungen und die aus denselben sich ergebende Stellung Russlands an der Ostsee kaum auf natürlichen Voraussetzungen ruhende waren.

ZWEITER TEIL.

Die Ostsee und der russische Wirtschaftsorganismus.

1. Abschnitt.

Vorbemerkung über die Struktur der russischen Volkswirtschaft im allgemeinen.

Um die Frage nach der Bedeutung der Ostsee im russischen Wirtschaftsleben richtig zu beantworten, muss man sich zuerst ein Bild von dem allgemeinen Charakter der russischen Volkswirtschaft machen. Russland ist noch heute und wohl auch in absehbarer Zukunft ein ausgesprochenes Agrarland. Über 80% seiner Bevölkerung sind in der Landwirtschaft im engeren Sinne, über 90% im weiteren Sinne, d. h. einschliesslich der Steppenviehzucht, Waldwirtschaft u. s. w. beschäftigt.[1]) Es ist dabei vorwiegend ein Bauernland, denn 90% der Ackerbaufläche besteht aus Bauernland. Hier liegt der Schwerpunkt des russischen Volkswirtschaftssystems. Dazu kommt der ausserordentliche Reichtum an natürlichen Bodenschätzen. Russland ist mit industriellen Rohstoffen so glücklich bedacht, wie nur irgend ein Land der Erde. Es verfügt über ungeheure Kohlenlager im südrussischen Donezgebiet, im polnischen Dombrowa - Becken, im Moskauer Kohlenrevier. Die Naphtaquellen des Kaukasus gehören zu den ergiebigsten der Welt. Eisenerze finden sich in ausgezeichneter Beschaffenheit in der Nähe des Donez-Gebiets (Kriwoi-Rog), ferner im mineralreichen Ural, sodann abgesehen von verschiedenen sibirischen-Lägern auf der Krimhalbinsel Kertsch. Die Grundlagen für eine erhebliche Eisenindustrie sind somit jedenfalls in Russland durchaus gegeben. An Kupfer, dessen Produktion auf den Ural und Kaukasus entfällt, führte Russland vor dem Kriege nur noch ca. 20% seiner eigenen Produktion ein, und die Ausbeute stieg in 4 Jahren um 100%. Auch an Blei, an Zinkerzen, Kobalt-, Nickel- und Antimonerzen, Quecksilber, Schwefel, Asbest, Graphit und Platin besteht in Russland kein Mangel. Selbst Gold und Silber sind reichlich vorhanden. Alle diese Bodenschätze liegen, mit Ausnahme des polnischen Kohlenbecken, in dem etwa 20% der russischen Kohle gefördert wurden, und einiger anderer im Süden auf ukrainischem Gebiet belegenen, auf eigentlich russischem Boden. Die Wollindustrie fand eine ausreichende Grundlage in der

[1]) Hettner, a. a. O., S. 167.

russischen Schafzucht und selbst die Baumwollindustrie war 1912 schon in der Lage 57% der Rohbaumwolle aus dem russischen Turkestan und Transkaukasien zu beziehen. Diese natürlichen Grundlagen führten denn auch vor dem Kriege zur Entstehung einer kräftig aufblühenden national-russischen Industrie, eine Entwicklung, die von der Regierung durch eine ausgesprochene Hochschutzpolitik in jeder Weise gefördert wurde. Insbesondere entwickleten sich schnell die Textil- und Eisenindustrie, die zusammen $^2/_3$ der industriellen Produktion Russlands umfassten. Daneben spielten aber bereits auch die Naphta-, Zucker- und sonstigen Nahrungsmittelindustrien, die Holz-, Papier- und Kautschukindustrie eine bedeutende Rolle, und waren Ansätze einer Maschinen- und chemischen Industrie vorhanden. Die Standorte dieser Industrie waren mehrere ausgeprägte Industriezentren, von denen die bedeutendsten ebenfalls auf national-russischem Boden gelegen waren. Das bedeutendste war das Moskauer-Industriegebiet, in dem sich $^2/_3$ der russischen Textilindustrie konzentrierten und das inbezug auf Absatzverhältnisse und Rohstoffbezug am günstigsten gelegen war. Der der Grösse nach folgende St. Petersburger Industriebezirk hatte eine wesentlich ungünstigere Lage, und ist eine Schöpfung Peters des Grossen. Sein Charakter ist bestimmt durch das Überwiegen der Metallverarbeitung für Staatszwecke, d. h. hauptsächlich für die Bedürfnisse des Heeres, der Marine und der Eisenbahnen. Es fehlt also der organische Zusammenhang mit der eigentlichen Volkswirtschaft. Wir haben weiter das südrussische Donezrevier, das Westfalen Russlands, das 70% des russischen Eisen- und Kohlenbedarfs deckt, sodann das Uralgebiet, das Kaukasusgebiet (Naphta), und das Kleinrussische Gebiet mit dem Zentrum Kiew. Als peripherisch gelegene Gebiete kommen hinzu das Polnische, dessen Lage zu den russischen Absatzmärkten recht ungünstig ist, ein Nachteil, den man durch billige Preise auszugleichen versuchte. Zudem bot das dichtbevölkerte Polen einen guten, unmittelbaren Markt. Ebenfalls peripherisch war die Lage des baltischen Industriegebiets, welches wir, gleich dem polnischen nicht zu den nationalrussischen Industriegebieten rechnen können. Besonders entwickelt war hier die Holzbearbeitung (ca. 15% der gesamtruss. Produktion), Papierfabrikation (ca. 11%) und die chemische Industrie (ca. 12%), während die anderen Zweige eine unbedeutendere Stellung in der gesamtrussischen Industrie einnahmen.[2])

Wenn diese industriellen Ansätze bis zum Kriege noch nicht vermocht hatten, dem Lande den vorwiegend agraren Charakter zu nehmen, so lag das wesentlich in den Besonderheiten dieser Agrarverhältnisse begründet. Russland war ein Land bäuerlichen Kleinbesitzes. Die Durchschnittsgrösse desselben betrug nach einer Erhebung des Jahres 1905 nur 12½ ha.[3]) Die Bewirtschaftung dieses Besitzes erfolgte zudem aus Gründen,

[2]) Goebel, Russische Industrie (Sering, Russlands Kultur und Volkswirtschaft). Berlin, 1913. S. 184—185.

[3]) Wallroth, a. a. O., S. 20.

TARTU ÜLIKOOLI RAAMATUKOGU

die zum Teil in der niedrigen Kulturstufe der Bevölkerung, anderseits aber in der bis zur Stolypinschen Agrarreform des Jahres 1906 bestehenden «Mir»—Verfassung, derzufolge z. B. in 47 Gouvernements des europäischen Russland nur 18% des Bodens in Privateigentum, 82% dagegen in Gemeindebesitz standen, in einer derart unrationellen und extensiven Weise, dass die Erträge weit unter dem standen, was der Boden tatsächlich zu erzeugen vermochte. Eine im Jahre 1900 im Gouv. Woronesch angestellte Untersuchung über 263 Bauern-Budgets ergab demzufolge als durchschnittliche jährliche Einnahme einer russischen Bauernfamilie etwa 1300 Mk., dabei zur guten Hälfte in Naturalien bestehend, wovon rund 7 bis 8 Menschen ihren Unterhalt bestreiten mussten.[4]) Nach Abzug der Wirtschaftsbedürfnisse verbleiben nach Berechnungen des ehemaligen Finanzministers Witte etwa 26 Mk. für die jährlichen persönlichen Bedürfnisse des Einzelnen. Das gibt einen Begriff von der geringen Kaufkraft der erdrückenden Masse der russischen Bevölkerung und damit auch die Erklärung für die ungünstigen Entwicklungsbedingungen der russischen Industrie. Die Entscheidung über deren Zukunft liegt also wesentlich hier — auf der Absatzseite. Erst die Individualisierung des Landbesitzes, begonnen und sehr erfolgreich fortgeführt durch die Agrarreform des Jahres 1906, könnte Wandel schaffen. Diese Entwicklung hat, so paradox es erscheinen mag, auch im heutigen kommunistischen Russland, trotz anfänglicher Rückschläge, ihren Fortgang genommen, und zwar in einem entsprechend revolutionären Tempo.[5]) Wenn auch die Zahl der schon vorhandenen Einzelhöfe (bis 1914 waren es etwa 2.390.000) in ihrem Verhältnis zum noch in Gemeindebesitz befindlichem Lande sich heute nicht übersehen lässt, so geht die Entwicklung doch unaufhaltsam in dieser Richtung weiter, und es dürfte dadurch wohl eine vollständige Umwälzung der wirtschaftlichen Verhältnisse Russlands zu gewärtigen sein. Eine Umwälzung, die nicht nur über die politische Zukunft Russlands entscheiden kann, sondern auch dessen wirtschaftliche Zukunft bestimmen wird. Dadurch erst wird der russischen Industrie ein ihre Entwicklung verbürgender innerer Markt geschaffen, und der Übergang Russlands zum Agrar-Industriestaat angebahnt. In diesen Betrachtungen ist bereits das über den Handel und seine Bedeutung im russischen Wirtschaftsleben zu sagende vorweggenommen. Russland ist der Typus eines Übergangslandes von der Natural- zur Verkehrswirtschaft.[6]) In ganz Russland, mit Ausnahme der westlichen Fremdgebiete und in mancher Beziehung Sibiriens, konsumiert der Bauer fast ausschliesslich das, was er selbst produziert hat. Dieser naturalwirtschaftliche Charakter hat sich natürlich in den Jahren des Krieges, der Revolution und im

[4]) Wallroth, a. a. O., S. 29.

[5]) A. de Vries, Die Ssowjetunion nach dem Tode Lenins, Reval, 1924. S. 124.

[6]) K. Wiedenfeld, Russlands Stellung in der Weltwirtschaft. S. 255. (Sering, Russlands Kultur und Volkswirtschaft, Berlin und Leipzig, 1913.)

heutigen kommunistischen Russland noch ausserordentlich verstärkt. Daraus resultiert, dass der Handel, sowohl der innere, als der äussere, in Russland eine verhältnismässig sehr geringe Rolle spielt. Es ergab sich im Jahre 1900 im europäischen Russland ein durchschnittlicher, innerer Handelsumsatz von Mk. 118 pro Kopf der Bevölkerung.[7]) Ebenso gering ist der Umsatz im auswärtigen Handel. So betrug im Jahre 1913 der Kopfanteil der Bevölkerung am Aussenhandel in Russland etwa 35 Mk. Dagegen in Deutschland etwa 300, Finnland — 200, Schweden — 280, Dänemark — 535, Grossbritannien — 500, Holland (im Jahre 1911) — 1600, Kanada — 600, Brasilien — 120. Russland steht also in dieser Beziehung fast an letzter Stelle und wird nur noch von Britisch-Indien mit einem Umsatz von rund 20 Mk. unterboten. Man hat ferner berechnet, dass vom Gesamtwerte des Welthandels vor dem Kriege auf Russland nur ca. 3½% entfielen[9]), es also im Welthandel an 7. Stelle, d. h. weit hinter Belgien und Holland stand. Oesterreich-Ungarn mit 3,1%, bzw. Italien mit 2,9% Beteiligungen standen ihm nur wenig nach. Über dieses Verhältnis darf die absolute Höhe der Zahlen des russischen Aussenhandels nicht hinwegtäuschen. Diese ergaben für das Jahr 1913 eine Ausfuhr von 1.520,1 Mill. Rubel (1 Rbl. = 2,16 Mk.), eine Einfuhr von 1.374,0 Mill. Rubel, mithin einen Umsatz von 2,894,1 und einen Ausfuhrüberschuss von 146,1 Mill. Rubel.[10]) Betrachten wir des näheren die russische Einfuhr und Ausfuhr, so sehen wir, dass letztere sich im selben Jahre zusammensetzt zu 55,2% aus Lebensmitteln, 36,9% aus Rohstoffen und Halbfabrikaten, 2,3% Tieren und 5,6% Fabrikaten.[11]) Den überwiegenden Anteil bildet die russische Getreideausfuhr und gerade hier muss festgestellt werden, dass diese nicht einer tatsächlich vorhandenen Überschussproduktion entsprang, sondern künstlich durch den Druck der Steuerschraube hervorgerufen wurde. Zwecks Befriedigung der Staatsbedürfnisse, die in Richtung einer ständig anwachsenden Macht- und Expansionspolitik lagen, musste der Bauer, um die ungeheure Steuerlast tragen zu können, Getreide verkaufen, selbst wenn das eigene Nahrungsbedürfnis nicht gestillt werden konnte, was bei den häufigen Missernten oft der Fall war. Wir haben also für den Charakter der russischen Ausfuhr das Bild, dass auf der einen Seite der Bauer hungerte, wärend auf der anderen Seite der Getreideexport den Hauptanteil der russischen Ausfuhr bildet. Eine Anomalie, die den un-

---

[7]) Handel und Industrie des europ. Russlands nach Gebieten. Ausgabe des Ministeriums für Handel und Industrie St. Petersburg 1900 (russ.).

[8]) Statistisches Jahrbuch des Rates der Vereinigung russ. Industrieller und Kaufleute. St. Petersburg, 1914. S. 832.

[9]) Hettner, a. a. O., S. 327.

[10]) Übersichten des russ. Aussenhandels 1914. St. Petersburg, 1915. S. 1. (russ.).

[11]) Übersichten, a. a. O., S. 2- 3.

gesunden und künstlichen Charakter dieses Exports zur Evidenz beleuchtet.[12]) Hieraus ergibt sich auch wesentliches für den Charakter der Einfuhr. Wurde schon oben festgestellt, dass die Entwicklung der nationalrussischen Industrie durch das Fehlen eines entsprechenden innerrussischen Marktes (infolge der geringen Kaufkraft der bäuerlichen Massen und des vorwiegend naturalwirtschaftlichen Gepräges der Volkswirtschaft) gehemmt wird, umsoviel mehr entscheidet diese mangelnde Kaufkraft über die Bedeutung der Einfuhr. Die Aufnahmefähigkeit des russischen Marktes für dieselbe ist minimal. Dieses kann nicht wunder nehmen, wenn man die oben angeführten Daten des bäuerlichen Ertrages, von dem noch ein grosser Teil weggesteuert wird, in Betracht zieht. So ist es erklärlich, dass z. B. Deutschland vor dem Kriege in den drei Ostseeländern, Dänemark, Schweden und Finnland mehr als $^2/_3$ derjenigen Ausfuhr unterbrachte, die sich nach dem fünfzehnmal so stark bevölkerten Russland richtete[13]), und dass Deutschland dorthin im Jahre 1913 lediglich 8,7% seiner Gesamtausfuhr richtete.[14]) Was die Zusammensetzung dieser russischen Einfuhr anlangt, so bestand sie im Jahre 1913 zu 32,8% aus Fabrikaten, 48,6% Rohstoffen und Halbfabrikaten, 17,3% Lebensmitteln und 1,3% Tieren.[15]) Die hauptsächlichsten Einfuhrsartikel bildeten in Gruppe I. — Maschinen aller Art, in Gruppe II. — die Kohle. Nun muss festgestellt werden, dass die Kohle lediglich für den Bedarf der fremdvölkischen Westgebiete und St. Petersburgs bestimmt war, die Einfuhr von Maschinen aber die Industrialisierung des Landes beschleunigt und damit, ganz allgemein gesprochen, einem Selbstmorde der Einfuhr gleichkommt. In der Tat ist die Grundlage der russischen Einfuhr, mit Ausnahme weniger Produkte oder Erzeugnisse, die in Russland selbst nicht vorhanden und nicht erzeugt werden können, lediglich der geringe Entwicklungsgrad der nationalrussischen Industrie. Und dieser wiederum beruht nicht auf natürlichen, unabänderlichen Voraussetzungen, sondern auf der Kapitalarmut des Landes und seiner technischen Zurückgebliebenheit. Solange diese nicht behoben werden, wird natürlich eine Einfuhr desselben Charakters notwendig bleiben. Die agrare Entwicklung und die Wirtschaftspolitik Russlands führen jedoch dahin, hier Wandel zu schaffen. Zudem bahnte sich in Russland schon vor dem Kriege eine Entwicklung in dieser Hinsicht an, die ebenfalls sehr bezeichnend ist. Die russische Industrie war, vom russischen Standpunkte aus gesehen, in beträchlichem Masse eine «importierte Industrie», die auf Maschinen, Kapital und Technikern, die aus dem Auslande bezogen waren, beruhte. Man sprach vom «Importindustrialis-

---

[12]) Wiedenfeld, a. a. O., S. 252.

[13]) Wallroth, a. a. O., S. 30.

[14]) Statist. Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1921/22. Berlin, 1922. S. 225.

[15]) Übersichten, a. a. O., S. 2—3.

mus». [16]) Vom Standpunkte des Auslandes gesehen, trat an Stelle des Warenexports immer mehr und mehr ein Kapitalexport nach Russland. Die Produktionsbedingungen in Russland mit den wesentlich billigeren Arbeitskräften, der Überfülle an Rohstoffen, die an Ort und Stelle günstiger verarbeitet werden konnten, veranlasste viele Industriezweige in den westeuropäischen Exportländern ihre Produktionsstätten unmittelbar nach Russland zu verlegen. Hinzu kommt auch, dass die russische Hochschutzzoll-Politik diese Entwicklung begünstigte. Ein krasses Beispiel ist z. B. die Lodzer Textilindustrie, vor dem Kriege zu Russland gehörig, die als direkte Fortsetzung der alten, ostdeutschen Tuchindustrie bezeichnet werden muss.[17]) — Die russische Industrie besierte zu einem sehr erheblichen Teil auf ausländischem Kapital, wobei englisches, französisches und belgisches Kapital sich vorwiegend im Süden betätigte, davon englisches in den Naphtaquellen des Kaukasus, belgisches und französisches in den Bergwerks- und Hüttenunternehmungen des südrussischen Donezgebiets. Deutsches Kapital finanzierte vorzugsweise die industriellen Unternehmungen Polens, des Gouvernements Moskau, der baltischen Provinzen, und war ferner an unzähligen, über das ganze Reich verstreuten Betrieben, meist in Verbindung mit persönlicher Arbeit Deutscher in Russland verstreut.[18]) Genaue zahlenmässige Angaben lassen sich darüber leider nicht erbringen. Immerhin tritt darin eine sehr bedeutsame Entwicklungsrichtung zu Tage. Es ist also als Tatsache festzustellen, dass von einer Verflechtung Russlands in die Weltwirtschaft im Sinne des Handelsverkehrs nur in einem sehr begrenzten Masse die Rede sein kann. Es trifft dieses wohl in gewissem Masse auf die westlichen, fremdvölkischen Randgebiete und den Süden zu, von einer weltwirtschaftlichen Durchsetzung des übrigen Russland kann aber, mit Ausnahme der Grosstädte, kaum die Rede sein. Die Industrien der russischen Westgebiete, die heute nicht mehr zu Russland gehören, konnte man wirtschaftlich wesentlich als die Vorposten des Westens auf russischem Gebiet auffassen, auf das sie sich begeben hatten, um den Bann der russischen Zollmauer zu durchbrechen. —

Ohne die Analyse des russischen Aussenhandels, die den folgenden Abschnitten vorbehalten bleibt, hier fortzusetzen, können wir zusammenfassend nun folgendes Bild dieser Verhältnisse gewinnen: auf der einen Seite eine Unterkonsumtion weitester Kreise der Bevölkerung und ein infantiles Stadium der nationalrussischen Industrie infolge mangelnder Kaufkraft dieser Bevölkerung. Auf der anderen Seite ein relativ gewaltiger Export von Lebensmitteln und industriellen Rohstoffen und entsprechender Import von Industrieerzeugnissen. Die Grundlagen einer solchen Wirtschaftsdynamik

---

[16]) V. Wittschewsky, Russlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik von Peter dem Grossen bis auf die Gegenwart. Berlin 1905. S. 300.

[17]) Wiedenfeld, a. a. O., S. 250.

[18]) O. Goebel, Russische Industrie (Sering, Russlands Kultur und Volkswirtschaft.) Berlin & Leipzig 1913. S. 201.

sind ungesund. Es ist daher als zweite Tatsache festzustellen, dass die wirtschaftliche Entwicklung schon vor dem Kriege dahin ging, diesen anormalen Zustand zu beseitigen. In diesem Zeichen stand die russische Wirtschaftspolitik, soweit sie von wirklich wirtschaftlichen Motiven geleitet wurde. Die Entwicklungslinie Russlands lag und liegt zweifellos in der wirtschaftlichen Autarkie. Für ein so riesiges Kontinentalreich, wie das russische, dessen Verkehrsverhältnisse die Teilnahme an der Weltwirtschaft erschweren, ist nicht die Richtung auf Weltwirtschaft im Sinne eines internationalen Handelsverkehrs, sondern auf wirtschaftliche Selbstversorgung der gewiesene Weg. Wir haben hier ein Gebiet vor uns, das infolge seiner gewaltigen Ausdehnung, seiner grossen und schnell wachsenden Bevölkerung und seiner bedeutenden industriellen Hilfsquellen, denen unerschöpfliche Nahrungsquellen zur Seite stehen, das Ziel eines abgegrenzten, nationalen Wirtschaftsgebiets an sich ebenso gut verfolgen kann, wie etwa die Vereinigten Staaten von Amerika. Die westlichen Fremdgebiete Russlands bilden dabei keinen notwendigen oder lebenswichtigen Bestandteil dieses russischen Selbstversorgungsgebiets. Sie besitzen nichts, was nicht auch im eigentlichen Russland vorhanden wäre. An Rohstoffen sind sie arm, landwirtschaftlich — Zuschussgebiete, und ihre Industrien waren ungern gesehene Konkurrenten der nationalen, zentralrussischen Industrie.[19]) So ergibt sich, dass auch die wirtschaftlichen Grenzen Russlands, wenn man von solchen sprechen kann, mit den gefundenen, etnographischen und raumpolitischen ungefähr übereinstimmen und die westrussischen Randgebiete jedenfalls nicht einbeziehen. Als die eigentlichen Träger und lebenswichtigen Bestandteile dieses autarken Wirtschaftskörpers müssen vielmehr die innerrussischen Industriegebiete, Sibirien mit seinen unerschlossenen Hilfsquellen und der agrare Süden, das Schwarzerdegebiet bezeichnet werden, auf denen auch bis jetzt das national-russische Wirtschaftsgebäude errichtet war. Wenn wir als die natürliche, wirtschaftliche Entwicklungslinie Russlands die Autarkie bezeichnen, so ist damit natürlich nicht dessen gänzliche Abschliessung von jeglichem Weltverkehr zu verstehen. Eine Einfuhr auf gewissen Gebieten wird immer verbleiben, wenn auch nicht in dem Ausmasse wie bisher. Die Ausfuhr kann dagegen durch Steigerung der landwirtschaftlichen Produktivität sogar erheblich wachsen. Damit gewinnen wir auch einen flüchtigen Ausblick auf die Bedeutung der verschiedenen Verkehrswege im Lichte dieser zukünftigen Entwicklung. Der Charakter der Ostsee war für Russland von jeher der einer Einfuhrstrasse, während in der Ausfuhr bei weitem das Schwarze Meer überwog. Dieses Verhältnis dürfte sich nun künftig noch mehr zugunsten des Schwarzen Meeres verschieben, auf dem der Druck, der für eine Ausfuhrproduktion vorwiegend in Frage kommenden südrussischen Überschussgebiete liegt, während die Einfuhr erheblich zurückgehen dürfte. — Russland krankte bisher auch wirtschaftlich an seiner Grösse. Es konnte diese

[19]) Hettner, a. a. O., S. 188.

nur durch extensive Wirtschaft bewältigen, es verlor die Fähigkeit zu intensiver Wirtschaft. Darin, in diesem wirtschaftlichen Missverhältnis, lag auch der Anreiz zu einer extensiven Aussenpolitik, zum Streben nach gigantischer Machtexpansion, welches es schliesslich an den Rand des Abgrundes gebracht hat. Nur in der Richtung einer Vertiefung seiner wirtschaftlichen Kultur, der Vermehrung seiner inneren wirtschaftlichen Kräfte und damit dem Wege zur wohlverstandenen wirtschaftlichen Autarkie liegt die gesunde Entwicklungstendenz der russischen Volkswirtschaft, eine Tendenz, die durch keinerlei künstliche Experimente, als welche wir die wirtschaftliche Seite der gegenwärtigen kommunistischen Episode aufzufassen haben, in ihrer Entfaltung aufgehalten werden kann.

Damit haben wir in einer Allgemeinheit, wie sie im Sinne dieser Vorbemerkung lag, die Grundlagen der russischen Volkswirtschaft und ihrer natürlichen Entwicklung aufgedeckt. Wir werden uns diese Ergebnisse stets vor Augen halten müssen, wenn wir nun an die eingehende Untersuchung des russischen Aussenhandels, insbesondere soweit er auf dem Wege der Ostsee vor sich ging, herantreten.

2. Abschnitt.

Die Ostsee im russischen Ausfuhrhandel.

Unsere Voruntersuchung hat uns bereits zu der Feststellung geführt, dass, ganz allgemein gesehen, auch die natürlichen wirtschaftlichen Grenzen Russlands das Ostseegebiet kaum einschliessen. Wir haben diesen Satz nunmehr durch eine Untersuchung des russischen Aussenhandels zu belegen. Wir sahen, dass das Ostseegebiet einzig als Verkehrsvermittlung für Russland von Interesse sein kann. Dieser Verkehr ist aber vorwiegend Handelsverkehr. Die hier zu gewinnenden Ergebnisse können wir daher als entscheidende werten. Es handelt sich im wesentlichen um die Untersuchung — ein wie grosser Teil des tatsächlichen russischen Wirtschaftsaustausches vermittels der Ostsee bewältigt wurde und welcher Natur derselbe war. Wir betrachten dabei in diesem Abschnitt zunächst die aktive Seite dieses Wirtschaftsverkehrs — die Ausfuhr. Der nächste ist der Einfuhr gewidmet.

1. Die Gliederung der Ausfuhr nach Grenzabschnitten und Warenarten.

Wir müssen uns in unseren Untersuchungen im wesentlichen auf die Vorkriegs-Gegenwart und die jüngere Vergangenheit beschränken. Insbesondere massgebend für uns ist das Jahr 1913, als das letzte Jahr eines normalen Wirtschaftsablaufes in Russland, und zugleich als Höhepunkt der bisherigen wirtschaftlichen Entwicklung Russlands. Eine Einbeziehung weit zurückliegender Zeiträume ist zudem für die Erhellung unserer wirtschaftlichen Zusammenhänge nicht von Bedeutung. — Wir betonten im vorigen Abschnitt die geringe Rolle, die der auswärtige Handel im Gesamtsystem

der russischen Volkswirtschaft spielt. Der Charakter desselben ist dabei in der Vergangenheit und Gegenwart im wesentlichen derselbe geblieben. Es wurde bereits oben[20]) die Zusammensetzung der Ausfuhr nach den Hauptwarengattungen für das Jahr 1913 angeführt. Dieses Prozentualverhältnis ist im wesentlichen stabil. So setzte sich die Ausfuhr Russlands zusammen aus:

Warengatung	1894—98	1899—1903	1904—1908	1909—1913
Lebensmittel	59,5%	58,7%	59,9 %	60,5%
Rohstoffe und Halbfabrikate	34,9%	34,4%	33,0%	33,2%
Tiere	2,1%	2,2%	1,7%	1,8%
Fabrikate	3,5%	4,7%	5,3%	4,5%
	100%	100%	100%	100% [21])

Wir sehen also ein ausgesprochenes Vorwiegen der Lebensmittel, Rohstoffe und Halbfabrikate, was bei der Struktur der russischen Volkswirtschaft nicht wunder nehmen kann. — Auf die einzelnen Warenarten innerhalb dieser Kategorien verteilte sich dabei die Ausfuhr im Jahre 1913 wie folgt:

Warenart	Wert der Ausfuhr in Tausend Rubeln	%
1. Getreide, aller Art	594.501	39,1
2. Holz und Holzmaterial	164.93)	10,8
3. Eier	90.146	6,0
4. Flachs	86.818	5,7
5. Butter	71.558	4,7
6. Häute und Felle	53.182	3,5
7. Nafta produkte	50.086	3,3
8. Baumwollgewebe	43 895	2,9
9. Oelkuchen	38.687	2.7
10. Tiere	34.359	2,24
11. Zucker	27.556	1,8
12. Lein und andere Oelsaten	21.234	1,4
13. Hanf	20.369	1,3
14. Mangan-Erz	14 575	0,9
15. Platin	14.117	0,9
16. Wolle	10.664	0,7
17. Futtersaaten	9.769	0.64
18. Fleisch, aller Art	9.632	0,63
19. Borsten	8.871	0 58
20. Tabak	7 733	0.51
21. Flachsheede	7.371	0,5
22. Wild und Geflügel	7.048	0,46
23. Gummiwaren	5.855	0,4
24. Kaviar	4.245	0,3
25. Metalle, unedle	3.615	0,24
26. Sonstige Waren	118.786	7,8
Insgesamt Tausend Rubel . .	1.520.100	100% [22])

[20]) S. 54.

[21]) Übersichten 1914. S. II. und III.

[22]) Übersichten 1914.

49,9% der russischen Gesamtausfuhr bildeten somit Getreide und Holzmaterialien. Es ist dazu zu bemerken, dass die Getreideausfuhrziffer infolge der schwankenden Ernten sehr unstabil ist. Das Jahr 1913 bedeutet eine Senkung der Ausfuhrkurve. Es betrug der Wert des ausgeführten Getreides zum Beispiel 1911 — 739.466 Tsd. Rubel = 46,5% der Gesamtausfuhr, und 1909 — 52,5%. Die anderen Warenposten zeigen dagegen eine regelmässigere Entwicklung, so dass wir uns mit dieser Stichprobe aus dem Jahre 1913 begnügen können. — Diese Zahlen an sich besagen uns jedoch noch wenig über die Bedeutung dieser Ausfuhr in der russischen Volkswirtschaft. Wir werden sie zu diesem Zwecke erst in Beziehung zum Nationalprodukt dieser Volkswirtschaft setzen müssen. Infolge der Unvollkommenheit der russischen Produktionsstatistik, was bei der Grösse des Landes nicht erstaunlich ist, lässt sich diese Beziehung leider nicht für alle Warenarten aufdecken. Auch müssen wir uns auf die Periode 1900/12 beschränken, da neuere Daten nicht gegeben sind. Demnach erhalten wir folgende Verhältnisse: (Siehe Seite 60)

Was den Artikel Holz anbelangt, so sind vollständige Produktionsdaten nicht zu erlangen. Es ist jedoch augenscheinlich, dass bei dem unermesslichen Holzreichtum Russlands die Ausfuhr dieses Artikels nur einen sehr geringen Anteil des Gesamtprodukts darstellt. Dasselbe folgt, wie aus obiger Tabelle hervorgeht, auch für den Hauptausfuhrartikel — das Getreide, und mehr oder weniger gleichfalls für die übrigen Warenarten. Diese Tatsache — das geringe Prozentualverhältnis der Hauptausfuhrwaren zum Nationalprodukt, ist neben dem geringen Kopfanteil der Bevölkerung am Aussenhandel, ein zweiter Beweis für die verhältnismässig geringe Bedeutung desselben im Organismus der russischen Volkswirtschaft.

Wir wenden uns nun der Frage, wie sich diese Ausfuhr auf die einzelnen Grenzabschnitte Russlands und die einzelnen Ausfuhrpunkte verteilte, zu.

Die ersten genaueren Daten über den russischen Aussenhandels liegen aus dem Jahre **1802** vor. Aus Gründen, die hauptsächlich auf der Beschwerlichkeit des Landtransports und der politisch ungeklärten Verhältnisse am Schwarzen Meer beruhten, spielt dabei in dem damals an sich sehr unbedeutenden Aussenhandel die Ostsee eine überragende Rolle. Es entfielen nämlich von der Gesamtausfuhr im Werte von 75.933.000 Rubel auf:

Ostsee	74,1%
Weises Meer	7,6%
Europäische Landgrenze	8,4%
Schwarzes und Asowsches Meer	4,7%
Finnland	0,2%
Sonstige Grenzen	5,0%[24])
	100%

Überhaupt dominiert in jener Frühzeit ganz ausgesprochen die See-Ausfuhr. So bertrug 1802/04 der Anteil der Landausfuhr nur 12% der Gesamtausfuhr, Mitte des 19. Jahrh.

[24]) Übersichten, 1902. St. Petersburg 1904.

Warenart	Einheit	Produktion				Ausfuhr				Verhältnis der Ausfuhr zum Produkt[23])			
		1900	1908	1910	1912	1900	1908	1910	1912	1900	1908	1910	1912
Getreide, aller Art . .	Tsd. Pud	—	4.040.101	4.803.021	5.038.062	—	362 590	797.517	486.958	—	9%	16,6%	9%
Flachs . . .	Tsd. Pud	—	48.013	29.062	45.793	—	14.513	13.272	19.313	—	30%	45,6%	42,1%
Häute und Felle . .	Tsd. Pud	61.586,5	74.645	—	—	14 186	25 521	—	—	23%	34,3%	–	—
Naphtaprodukte . .	Tsd. Pud	—	528.600	588.400	565 300	—	48.620	52.402	51.190	—	9%	9%	9%
Baumwollgewebe . .	Tsd. Pud	132.241	216.238	—	—	11 718	20.479	—	—	8,9%	9%	–	—
Zucker . . .	Tsd. Pud	—	104 888	97.447	1911 148.207	—	18 228	9.089	1911 27.695	—	17,6%	9,3	1911 18%
Hanf . . .	Tsd. Pud	—	28.536	18.376	24.468	–	2.952	2.217	3.166	—	10,3%	12%	13%
Mangan-Erz .	Tsd. Pud	–	—	44.654	1911 43 123	—	—	41.751	1911 38.759	—	—	93,5%	90%

[23]) Statistisches Jahrbuch.

—17% und Ende desselben (1896—98) — 27% [25]). Dieses Verhältnis verschiebt sich im Laufe der Zeit, mit dem Anwachsen des Landverkehrs dank dem Eisenbahnbau, und dank besonderer Verhältnisse in Russland, immer mehr zu ungunsten der Ostsee. So beträgt das Verhältnis der Ausfuhr zu Wasser und zu Lande:

1851 — 7,4 : 1; 1861 — 6,2 : 1; 1871 — 3,8 : 1; 1881 — 2,3 : 1.[26])

Die Verteilung auf die einzelnen Grenzabschnitte ist dagegen:

	1851	1861	1871	1881
Weisses Meer	5,3	4,2	3%	2,08
Ostsee	59,0	42,4	38%	38,46
Schwarzes u. Asowsches Meer	23,7	39,5	39%	29,46
Landgrenze	12 0	13,9	20%	30,0[27])

Diese Entwicklung verläuft in der Folgezeit immer weiter zu Ungunsten der Ostsee, um in den letzten Jahren vor dem Kriege mit einem Anteil von ca. 30% stabil zu bleiben, wovon uns die Tabelle I. ein Bild gibt. Es ist dabei zu bemerken, dass die unbedeutende Erhöhung dieser Ziffer in den Jahren 1912 und 1913 auf die Dardanellensperre in den Balkankriegen zurückzuführen ist. Massgebend ist also die Zahl des Jahres 1911. In der massgebenden russischen Geographie, herausgegeben von Ssemenow-Tjanschanskij, sehen im 3. Bande die Verfasser derselben die charakteristische Linie in der Entwicklung des russischen auswärtigen Handels der letzten 50 Jahre darin, dass die Umsätze des Schwarzen Meeres und der Landgrenzen bedeutend schneller wachsen, als die der Ostsee. Sie sehen ferner die Möglichkeit, dass der Norden, also das Weisse Meer, dieser alte Konkurrent der Ostsee in seinem sich wieder belebenden Aussenhandel einen grossen Teil der sibirischen Zufuhren auf sich ablenkt. Sie knüpfen daran die Frage, ob die Bedeutung St. Petersburgs als Ausfuhrhafen wirklich schon vorüber sei und stellen recht resignierte Betrachtungen darüber an.[28]) Ausser diesen Ausfuhrstellen begann während des Krieges auch noch der eisfreie Eismeerhafen Alexandrowsk eine Rolle zu spielen. Diese Verteilung der Ausfuhr ist erklärlich, wenn wir uns den Charakter der Ausfuhrwaren ins Gedächtnis zurückrufen. Besteht doch 40—50% der russischen Ausfuhr aus Getreide, dessen Produktionsgebiet ganz ausgesprochen zum Schwarzen Meer gravitiert.

Veranschaulichen wir uns die Verteilung der einzelnen Warengruppen und Warenarten in der russischen Ausfuhr näher an Hand weiterer Tabellen. Wir können dabei für die Tabelle der Verteilung der Warenarten

[25]) Kowalewsky, Russland. St. Petersburg 1900. S. 635.

[26]) Matthaei, Russlands Hilfsquellen, 2. Bd. S. 250.

[27]) Matthaei, a. a. o., S. 250.

[28]) Ssemenow, Russland, Geographische Beschreibung unserer Heimat. Bd. 3. S. 236.

Tabelle I.

Die Verteilung der russischen Ausfuhr auf die einzelnen Grenzabschnitte.

Grenz-abschwarz	1890		1895		1900		1905		1910		1911		1912		1913		1914	
	Wert in 3)Tsd. Krd.Rbl.	%	Wert in Tsd. Krd Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rol.	%	Wert in Tsd. Rbl	%	Wert in Tsd. Rbl	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd..Rbl.	%
Weisses Meer	5.673	0,9	8.632	1,9	15.220	2,1	22.479	2,0	25.910	1,7	28.034	1,7	27.700	1,8	36 400	2,3	70.500	7,4
Ostsee[1])	186.612	26 4	175.563	25,5%	236 861	33,0	325.439	30,0	450.815	31,1	481.101	30,0	512.400	33,7	479,000	31,5	266.600	27,9
Europ. Landgrenze[2]) . .	165.12	24,3	174.213	25,2	180.253	25,2	218.637	20,2	279 464	19,8	373.932	23.5	407.600	26,8	348.100	23,0	200.300	20,9
Schwarzes- u. Asow-Meer	319.612	45,6	308.851	44,9	256.121	35,8	451 309	42,4	627 687	43,0	630.947	40,0	480.500	31,7	557 400	26,6	328.800	34,5
Klein- u. Mittelasiatische Grenze . . .	16.927	2,5	20.792	3,0	21 803	3,0	28.590	2,5	43.525	3,0	51.291	3 2	60.300	4,0	64 600	4,3	58 500	6.0
Ostasiatische u. Pazifische Grenze . . .	1.153	0,2	1.032	0,2	6.180	0,9	30.941	2,9	21 684	1,4	26 116	1,6	30.300	2,0	34.600	2,3	31 400	3,3
Gesamt-Ausfuhr	705.097	100	679.082	100	716.418	100	1.077.324	100	1.449.085	100	1.591 411	100	1.518.800	100	1.520.100	100	956.100	100
Europ.Grenze	627.265	89,0	108.477	88,0	609.486	85,0	951.209	88,0	1.271.637	88,0	1.394.248	88,0	1.317.400	86,0	1.288 000	85,0	761.800	80,0
Asiatische Grenze[4]) . .	77.931	11,0	80 605	12,0	106,832	15,0	126 115	12,0	177.448	12,0	197.163	12,0	201.400	14,0	232.100	15,0	194.300	20,0

Quelle: Übersichten des russischen Ausserhandels, hrsg. vom Finanzministerium. 1914. St. Petersburg 1915.

1) incl. der Ausfuhr nach Finnland.

2) mit Deutschland, Oesterrerh-Ungarn, Rumänien u. Finnland.

3) bis 1900. sind die Angaben der amtl. Publication in Kredit-Rubeln gegeben, die bis zur Einführung der Goldwährung (1897) in Umlauf waren.

4) Unter Einbeziehung der kaukasischen Schwarzmeerküste.

Tabelle II.

Ausfuhr der Hauptwarengruppen nach Grenzabschnitten.

Grenzabschnitte	Vergleichs-Einheit	1912				1913				1914			
		Lebensmittel	Rohstoffe und Halbfabr.	Tiere	Fabrikate	Lebensmittel	Rohstoffe und Halbfabr.	Tiere	Fabrikate	Lebensmittel	Rohstoffe und Halbfabr.	Tiere	Fabrikate
Weisses Meer . .	Mill. Rbl.	1,0	26,7	—	—	2,6	33,8	—	—	19,1	51,3	—	0,1
Ostsee	Mill. Rbl.	209,4	292,7	1,7	8,5	214,1	251,4	2,3	11,2	128,2	129,9	1,2	7,3
Europ. Landgrenze .	Mill. Rbl.	186,9	179,6	27,1	13,9	138,7	167,0	28,9	13,6	78,4	97,8	11,3	11,8
Schwarzes und Asow. Meer	Mill. Rbl.	391,9	79,8	1,3	7,5	451,8	98,1	1,8	5,8	263,3	60,1	0,6	2,7
Klein- und Mittelasiatische Grenze	Mill. Rbl.	24,6	4,6	0,7	30,6	25,0	4,9	1,2	33,6	23,5	5,4	1,3	28,5
Ostasiatische u. Pazifische Grenze .	Mill. Rbl	7,7	5,6	0,2	16,8	7,7	5,6	0,1	21,0	7,9	4,6	0,1	18,7
Gesamtausfuhr	Mill. Rbl.	821.5	589,0	31,0	77,3	839,9	561,0	34,4	84,9	523,4	349,1	14,5	69,1
Europäische Grenze	Mill. Rbl.	740,4	518,5	30,1	28,5	747,9	477,7	33,0	29,4	433,8	293,8	12,9	21,3
Asiatische Grenze*)	Mill. Rbl.	81,1	70,5	0,9	48,8	92,0	83,3	1,4	55,5	89,6	55,3	1,6	47,8

*) Unter Einbezeichung der kaukasischen Schwarzmeerküste.

Quelle: Übersichten des russ. Aussenhandels.

Herausgegeben vom Finanz-Min. 1914. St. Petersburg 1915.

Tabelle III.

A) **Ausfuhr der Hauptwarenarten nach Grenzabschnitten im Jahre 1913.**

Warenart / Grenzabschnitt.	Vergleichseinheit	Getreide 1)		Holz- und Holzmaterial		Eier		Flachs		Butter		Häute und Felle		Naphtaproducte		Baumwollgewebe	
		Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%
Weisses Meer .	Pud	2.302.780	0,35	88.099.838	18,9	—	—	42.674	0,26	10	—	6.890	0,2	37.459	0,06	—	—
Ostsee[2])	Pud	78.010.728[3])	12,00	224.194.065	48,0	7.841.088	52.9	11.628.097	70,0	4.504.164	94,4	2.464.254	72,6	6.133,042	10,60	198	0,02
	%	21,02		60,42		2,11		3,13		1,21		0,66		1,65		—	
Europ. Landgrenze[2])	Pud	84.664.166	13,00	136.164.450	29,8	7.013.304	46,9	4.954.727	29,7	225.426	4,9	800.877	23,6	1.151 827	1,90	79.407	7,50
Schwarzes- und Asow-Meer .	Pud	482.858.395	74,20	12.047.873	2.6	26.000	0,19	—	—	7.572	0,16	48.257	1,4	48·174.586	83,44	23.886	2,30
Sonstige Grenzen	Pud	3.043 639	0.45	3.206 018	0.7	1.446	0,01	6 501	0,04	25.767	0,54	74.180	2,2	2.317.417	4,00	946.634	90,18
Gesamt-Russland (Menge) . . .	Pud	650.879.708	100	463.812.244	100	14.881.837	100	16.631.999	100	4.762,939	100	3.394.458	100	57.814.331	100	1.050.125	100
	%	44,21		31,50		1,01		1,12		0,32		0.23		3.93		0,07	
Gesamt-Russland (Wert)	Rubel	594,501.147	100	164.930.111	100	90.645 691	100	86.817.524	100	71.558.097	100	54.159.299	100	50.085.959	100	43.894 694	100
	%	39,1		10,8		6,0		5,7		4,7		3,5		3,3		2,9	

B)

Warenart / Grenzabschnitt.	Vergleich-einheit	Oelkuchen		Zucker		Lein- u. andere Saaten		Hanf		Mangan-Erz.		Summa		Gesamtausfuhr. (Menge)		Gesamtausfuhr. (Wert.)	
		Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%	Pud	%	Tausend Pud	%	Tausend Pud	%	Tausend Rubl.	%
Weisses Meer .	Pud	187.145	0,42	—	—	15.664	0.07	—	—	—	—			91.944	6.25	36.400	2.3
														100			
Ostsee[2]) . . .	Pud	12.511.227	28,00	1.093	0.01	4.136.237	20,90	1.310.568	40,0	—	—	—	—	371.449	25,23	479.000	31,5
	%	3,37		—		1,11		0,35		—		95,03		100			
Europ. Landgrenze[2]) . .	Pud	15.913.096	35,40	2.911.624	32,27	7.791.117	39,34	1.953.110	59,77	2.918.752	4,0			309.611	21,03	348.100	23,0
														100			
Schwarzes-u. Asow-Meer . .	Pud	160.24.903	35,70	2.270.65	2,42	7.403.639	37,39	—	0,7	69,960 724	96,0			676.000	45,92	557.400	36,6
														100			
SonstigeGrenzen	Pud	225.999	0,48	5.855.292	65,30	454.914	2,30	7.403	0,23	—	—			23.081	1,57	99 200	6,6
														100			
Gesamt - Russland (Menge) .	Pud	44.862.370	100	8.995.074	100	19.801.571	100	3.271.081	100	72.879.476	100	—		1.472 085	100	—	—
	%	3,05		0,61		1,34		0.22		4,95		92,56		100		—	—
Gesamt - Russland (Wert)	Rbl.	38.686.741	100	27.558.788	100	35.016.247	100	20.368,697	100	14.574.699	100	1.262.597	100	—	—	1 520.100	100
	%	2,7		1,8		2,3		1,3		0,9		85,0		—	—	100	

Quelle: Ubersichten des ausw. Handels. Herausgegeben vom Finanz-Min. für 1913. St. Petersburg 1914.

1) incl. Mehl, Grütze, Reis, Kleie, Mais, Hülsenfrüchte, und sonstige Brotfrüchte.

2) incl. der Ausfuhr nach Finnland.

3) ohne die Ausfuhr nach Finnland — 68,408,195 Pud. = 10,5% der gesamtrussischen Getreideausfuhr = 18,44% der gesamten Ostseeausfuhr.

Anmerkung: Die amtliche russische Statistik des Aussenhandels weist nur die Mengen-Verhältnisse für die einzelnen Ausfuhrartikel nach. Einen Vergleich der Wertverhältnisse konnten wir daher leider nicht vornehmen.

das Jahr 1913 wählen, in welchem, wie erwähnt, die Ostseeverhältnisse sogar noch in einem günstigeren Licht erscheinen.

Wir sehen auch hier eine Bestätigung unserer Ausführugen. Die Untersuchung der Tabelle III. erstreckt sich dabei auf 92,56% der Menge und 85% des Wertes der Gesamtrussischen Ausfuhr. Von dem dominierenden Getreideexport entfallen auf die Ostsee nur 12,0%. Nimmt man nicht, wie wir es getan haben, die gesamte Menge der hier in Betracht kommenden Arten, sondern nur die 4 Hauptarten: Roggen, Weizen, Gerste und Hafer, so ergibt sich,[29]) dass in % des Gesamtexports ausgeführt wurden:

	1900	1905	1910	1911	1912	1913
Über die Ostseehäfen .	35,1	19,2	16,7	14,9	13,7	11,8
„ „ Schwarzmeerhäfen	57,0	65,6	78,0	76.6	76,9	82,8
„ „ Landgrenze .	6,9	5,3	4,1	6,2	7,2	4,2

Das absolute Übergewicht der Schwarzmeerhäfen in diesem dominierenden Artikel der russischen Ausfuhr, tritt also dabei noch augenscheinlicher zutage. — Wir ersehen aus der Tabelle III., dass die typischen Ausfuhrwaren des Ostseeabschnittes — Holz 60,42%, Getreide im weitesten Sinne — 21,02%, Oelkuchen — 3,37%, Flachs — 3,13%, Naphtaprodukte — 1,65%, Butter — 1,21%, Lein- und andere Saaten — 1,11%, Häute und Felle — 0,66%, Hanf — 0,35% waren. Sie stellen zusammen 95,03% der gesamten Ausfuhrmenge der Ostsee dar. Ausser diesen Artikeln kamen noch in Betracht — Wild und Geflügel. (1913 — 88,9% der Gesamtausfuhrmenge), Fleisch (1913 — 68,3%), Borsten, Haare und Mähnen, Zigaretten etc. Doch ist ihr absoluter Betrag so gering, dass sie für unsere Betrachtung ausscheiden können. Es handelt sich also im wesentlichen um industrielle Rohstoffe und Lebensmittel, die ihrer Natur nach Massenartikel sind, [30]) und für deren Versand daher der Seeweg der günstigere ist. Die allgemeine Ausfuhrkurve dieser Waren zeigt dabei einen allmählich und im Verhältnis zur Steigerung der gesamtrussischen Ausfuhr ansteigenden Verlauf. Unregelmässigkeiten zeigt lediglich die Getreideausfuhr, die in Abhängigkeit von den schwankenden Ernteerträgen steht. Allerdings hebt sich dabei die allgemeine russische Ausfuhrkurve in den letzten Jahren weniger, als die der Einfuhr, oder zeigt sogar geringe Senkungen (1913 — Ausfuhr — 0,5%, Einfuhr — 17,7% zum Vorjahr). Die Aktivität der Handelsbilanz gestaltet sich dadurch immer ungünstiger. Ursache — die Verminderung des Absatzes einiger landwirtschaftlicher Erzeugnisse.

Ganz allgemein ist also festgestellt worden, dass der Ausfuhranteil der Ostsee seit Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückgegangen ist und im Jahre

[29]) Gernet, a. a. o., S. 30.

[30]) Wir können uns aus diesem Grunde auch in Tabelle III mit der Darlegung der Mengenverhältnisse der Ausfuhr begnügen. Die entsprechenden Wertverhältnisse werden zudem von der russischen Statistik in einer solchen Detaillierung garnicht erfasst.

1913 etwa 31,5% dem Werte, und 25,23% der Menge nach betrug. Betrachten wir nun nach Tabelle III. die Ausfuhr der einzelnen Warenarten.

1. Die Getreide-Ausfuhr bildete den wichtigsten Bestandteil der russischen Ausfuhr. Deren Unsicherheit und sonstigen Eigentümlichkeiten sind bereits erörtert worden. Trotz Ausbau des Schienenweges Riga-Zaryzin, der die Ostsee auch an dieser Stelle mit dem Schwarzerdegebiet in Verbindung setzte, ist der Anteil derselben unaufhaltsam zurückgegangen. Dieses muss überhaupt von der gesamten Getreide-Ausfuhr Russlands vermerkt werden. In der Weltgetreideversorgung mit Weizen rangierte Russland nur noch an 3. Stelle hinter Nordamerika und Argentinien. Insbesondere der Rückgang der russischen Roggenausfuhr ist auf die rapide Zunahme der russischen Bevölkerung zurückzuführen; Misswachs und ausländische Konkurrenz trugen das ihre dazu bei. — Von einem Ostsee-Anteil von 23,9%, ja 1876/80 — sogar 38,6% sind 1913 nur noch 11,8% des gesamten Getreideexports verblieben.[31]) Rapide stieg dagegen der Anteil der Schwarzmeerhäfen (siehe die Textabelle S. 53.): von 57% im Jahre 1900 auf 82,2 im Jahre 1913. Der Export über die Landgrenze geht dagegen langsam zurück. An einem Artikel, der dem Werte wie der Menge nach ca. 40—50% der russischen Ausfuhr darstellt, ist die Ostsee also nur mit einem ganz minimalen Anteil beteiligt, ein Verhältnis, dass sich im Laufe der Zeit immer mehr zuungunsten der Ostsee verschieben dürfte. Der Menge nach bildet die Getreideausfuhr der Ostseehäfen 1913 — 21% ihrer gesamten Ausfuhr.

2. Holz. Die Holzausfuhr bildet den bei weitem vorwiegenden Bestandteil der Ausfuhr auf dem Ostseewege. Der Holzexport Russlands war in ständigem Wachstum begriffen, nicht nur absolut, sondern auch relativ So bildete die Holzausfuhr 10,8% des Wertes der russischen Ausfuhr und 31,5% der Menge (1913). Es lagen hier grosse Zukunftsmöglichkeiten, beruhend auf der Unermesslichkeit der vorhandenen Waldbestände. Russland besitzt an Waldfläche mehr als alle übrigen europäischen Staaten zusammen und bestritt vor dem Kriege reiclich ein ¼ des gesamten Holzimports Europas.[32]) Ganz gewaltig war die Bedeutung der Holzausfuhr innerhalb der Ostseeausfuhr. So bildete sie zum Beispiel 1913 — 60,4% der gesamten Ausfuhrmenge. Dem Werte nach war diese Bedeutung allerdings geringer — und zwar nur etwa ein Drittel dieses %-Satzes. (Von

[31]) Es ist zu bemerken, dass wir hier nur die Daten der 4 hauptsächlichsten Getreidearten — Weizen, Roggen, Hafer und Gerste — anführen. Ferner können die Verhältniszahlen hier, wie auch bei den Warenarten der Tabelle V nur für die Gesamtausfuhr des Europäischen Russland gebracht werden. Tabelle III bezieht sich auf Gesamtrussland Die vorkommenden unerheblichen Abweichungen zwischen Tabelle III und V sind hierauf zurückzuführen. Sie beeinflussen das Bild jedoch zugunsten der Ostsee.

[32]) Percy Meyer, a. a. o., S. 20.

der Rigaer Ausfuhr bildete der Holzexport dem Werte nach 18%, der Menge nach — 66,5%)[33]). Was den Anteil der Ostsee am russischen Holzexport anbelangt so betrug dieser im Jahre 1913 — 48%, 1910 — 50%. Also ein sehr bedeutender Anteil. Immerhin müssen wir uns bei der Beurteilung dieses Verhältnisses folgendes vor Augen halten. Unter den Ostseehäfen, die diesen Verkehr vermittelten, traten, wie später zu zeigen ist, die baltischen Häfen allmählich in den Hintergrund, und der weit überwiegende Teil entfiel auf die St. Petersburger Ausfuhr. So ging die Ausfuhr Rigas, die im Jahre 1910 noch 22,36%, 1911 sogar 25% betragen hatte, 1913 auf 17% zurück. Andererseits machte sich die Konkurrenz des Weissen Meeres immer stärker bemerkbar. Auch die Ausfuhr Finnlands war im raschen Wachsen begriffen. So blieb Rigas Ausfuhr 1913 bereits hinter Archangelsk zurück, dessen Ausfuhr stark im Wachsen begriffen war. Dieser Rückgang betraf alle Zweige des Holzhandels, besonders aber die Ausfuhr von Sägewaren. Die Ursachen dieser Entwicklungsrichtung sind nicht zufälliger Art. Die Erklärung für die Verschiebung der Holzausfuhr zuungunsten der baltischen Häfen liegt nämlich in dem Umstande, dass die Produktion in den hierher gravierenden Zufuhrgebieten nur wenig steigerungsfähig ist, und eine Erweiterung dieses Zufuhrgebiets kaum möglich sein dürfte.[34]) Diese Ursachen sind also nicht zu beseitigen und es ist daher nur natürlich, wenn das Schwergewicht der Holzausbeutung sich nach den unermesslichen Waldbeständen des Nordostens verlegt, und nach Häfen gelenkt wird, welche diesen neuen Gebieten dank flössbarer Flüsse und kürzerer Bahnlinien leichter zugänglich sind. Sehr erheblich war auch der Eisenbahntransport über die westliche Landgrenze. (ca. 30%). Namentlich die Ausfuhr nach Deutschland nahm vorwiegend diesen Weg, und ca. 35% der russischen Holzausfuhr richtete sich nach diesem Lande. Besonders schwerwiegend war aber die Konkurrenz Archangelsk's das vor dem Kriege die Zahl der Rigaer Sägemühlen (20) bereits erreicht hatte. Es war schliesslich nur eine Frage der Zeit, wann Archangelsk mit seinem unermesslichen im Stromgebiet der nördlichen Düna belegenen Waldhinterlande die Führung an sich reissen würde. Ja heute ist dieses bereits der Fall, doch kann man die Verhältnisse nicht ganz mit einander vergleichen, da politische Momente hereinspielen. So wurden von den aus Russland exportierten Holz und Holzwaren verschifft:

	1913 Mill. T.	1923 Mill. T.
Gesamtmenge	7,551	1,233
Davon über die Weissmeerhäfen	18,9%	50%
Ostsee	48,0%	29%
Westl. Landgrenze	29,8%	21%
Schwarzes un Asowsches Meer	2,6%	—
Sonstige	0,7%	—

[33]) Percy Meyer, Lettland auf dem Weltholzmarkt. Riga 1924. S. 18.
[34]) Rigaer Handelsarchiv für 1914, II. S. 11o, ibidem für 1913 II. S. 115.

Die Weissmeerhäfen haben also die unbedingte Führung erlangt. Der Export richtet sich dabei vorwiegend nach England — 55,6%, Deutschland — nur 6%, Lettland — 12%, Estland — 6%, Holland — 14,8%, Frankreich — 0,4%.[35])

Auch auf diesem 2. bedeutendsten Gebiete der Ostseeausfuhr sehen wir also eine stark rückläufige Tendenz und das Schwinden der natürlichen Vorausetzungen eines grösseren Holzexports über die baltischen Häfen.

3. Eier. Es handelt sich hierbei um einen recht bedeutungsvollen und ansteigenden Posten der russischen Ausfuhr. Im Jahre 1913 betrug der Eierexport dem Werte nach 6%, der Menge nach allerdings nur 1% der russischen Ausfuhr. Es fragt sich allerdings, in welchem Verhältnis er zu den Konsumtionsmöglichkeiten dieses Artikels in Russland selbst stand. Der russische Eierexport hatte auch mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, die darauf beruhten, dass die Qualität der russischen Eier dem französischen und italienischen Produkt weit unterlegen war und ferner auf Mängeln der Organisation des Ausfuhrhandels. Besonders der lange Transport aus den süd-östlichen Rayons, für den meist Spezial-Waggons fehlten, minderte die Qualität der Ware stark. Das russische Produkt wurde daher auf dem Weltmarkte sehr niedrig kotiert. Die Ausfuhr über die Ostseehäfen hält sich, nachdem sie erst in den 70-er Jahren in sehr bescheidenem Masse begonnen hat, in der Höhe von ca. 50%. Der Rest entfällt fast vollständig auf die Landgrenze mit Deutschland und Oesterreich. Dieser Landverkehr dürfte wegen seiner schnelleren Beförderungsmöglichkeiten, bei der leichten Verderblichkeit des Produkts, überhaupt eine wachsende Bedeutung gewinnen. Innerhalb der Ostseeausfuhr spielte die Eierausfuhr dem Werte nach eine recht erhebliche Rolle, der Menge nach betrug sie allerdings nur 2,11%.

4. Flachs. Auch hier handelt es sich um einen wichtigen Posten der russischen Ausfuhr, der, wenn auch von Schwankungen und Rückschlägen begleitet, im allgemeinen in gesunder Entwicklung begriffen war, 1913 bildete er dem Werte — 5,7% der Menge — 1,12% der russischen Ausfuhr. Die Ostsee ist dabei in hervorragender Weise beteiligt, bewältigte sie 1913 doch 70% dieser Ausfuhr. Es ist dabei zu bemerken, dass diese Zahl, wie auch die der vorherigen Jahre einen gewissen Rückgang gegen die Rekordperiode 1906/10 darstellt. Es machte sich ausserdem sehr stark der Mittbewerb Königsbergs und Breslaus in dem Ostsee-Versorgungsrayon bemerkbar. Ausser der Ostsee kam für die Flachsausfuhr nur noch die Landgrenze in Frage, über die ca. 30% derselben gingen. Bemerkenswert ist, dass die Ausfuhr von Flachs über Archangelsk 1914 um das 6½-fache des Vorjahres gestiegen war.[36]) Innerhalb der Ostseeausfuhr

[35]) E. Obst, Russische Skizzen. S. 31.

[36]) Percy Meyer, der lettländische Flachshandel, Riga, 1924, S. 27.

betrug der Flachs der Menge nach 3,13%, dem Werte nach jedoch erheblich mehr.

5. Butter. Der Butterexport bildete der Menge nach 0,32% dem Werte nach jedoch 4,7% der gesamtrussischen Ausfuhr und befand sich seit Beginn des Jahrhunderts in günstiger Entwicklung. Es handelte sich dabei fast ausschliesslich um sibirische Butter. Der Inlandskonsum war allerdings ein sehr geringer, so gelangten von dem gesamten auf der sibirischen Bahn 1913 versandten Butterquantum von 4,827,000 Pud, nur 10,4% auf den inländischen Märkten zum Absatz. Fast das gesamte Quantum gelangte zur Ausfuhr über die Ostsee und zwar vorwiegend die Häfen St. Petersburg und Windau. Innerhalb der Ostseeausfuhr betrug dieser Posten 1,2% der Menge nach.

6. Häute und Felle. Sie machen etwa 3,5% des Wertes und 0,23% der Menge der russischen Ausfuhr aus. Auch hier ist die Entwicklung recht günstig, obwohl von Rückschlägen unterbrochen, wie zum Beispiel auch im Jahre 1913. Es handelt sich im wesentlichen um Kalb-Lamm- und Ziegenfelle, sowie Pferde- und Rinderhäute. Der Anteil der Ostsee (Riga und Libau) ist gross 1913 — 72,6%, während der Rest über die Landgrenze geht. Vom Ostseeexport bildet dieser Artikel mengemässig 0,66%. Der Export über die Landgrenze wächst allerdings relativ schneller als der auf dem Seewege.

7. Naphtaprodukte, bilden einen recht erheblichen Anteil der russischen Ausfuhr (1913 — 3,3% des Wertes, 3,93% der Menge) obwohl sie mengemässig zurückgegangen sind (1904/08 — 5,25%). Der Anteil der Ostsee ist hier dagegen ein sehr geringer 1913 — 10,6%. Etwas grösser ist derselbe, wenn man einen Teil der Naphtaprodukte-Mineral-Schmieröle, die etwa 25,5% derselben bilden — herausgreift. Der Anteil der Ostseehäfen daran bildet etwa 20%, und dieses auch nur dank der Entwicklung der Rigaer Mineralölraffinerien. Er betrug in Jahren um 1910 nur ca. 10,2%. Der grösste Teil der Naphtaausfuhr auf diesem Wege richtete sich zudem nach Finnland (1910 — ca. 42%, 1913 — 50%). Der Menge nach bildet diese Ausfuhr etwa 1,65% der Ostseeausfuhr. Die überragende Mehrheit der Ausfuhr ging dagegen, entsprechend den Produktionsstätten über die Häfen des Schwarzen Meeres, namentlich Batum. 1913 — 83,44%. Die Ostseeplätze spielen also hinsichtlich dieses Artikels eine sehr unbedeutende Rolle.

8. Baumwollgewebe. 1913 der Menge nach 0,07% dem Werte nach 2,9%, ein Artikel, dessen Ausfuhr sich in fortgesetztem Ansteigen befand. Seine Ausfuhr verdoppelte sich von 1904/08 bis 1913. Entsprechend den in Asien belegenen Absatzmärkten ist von einer Ausfuhr über die Ostsee jedoch kaum die Rede. 90% gehen über die asiatische Grenze. In der Ostseeausfuhr spielt der Artikel keine Rolle. In Anbetracht der grossen Bedeutung der russischen Textilindustrie und ihrer schnellen Entwicklung, lagen hier grosse Entwicklungsmöglichkeiten des Exports, dessen Richtung jedoch einzig Asien ist.

9. Oelkuchen. Ein in rascher Entwicklung begriffener Exportartikel mit einem Anteil von 3,05% der Menge und 2,7% des Wertes. Der Anteil der Ostsee betrug 1913 — 28%, befindet sich jedoch im ständigen Sinken, dem ein entsprechendes Steigen der Ausfuhr über die Schwarzmeerhäfen und die europäische Landgrenze gegenübersteht. Betrug zum Beispiel die Ausfuhr über die Ostsee noch 1906 — 50,1%, so sank sie bis 1913 auf 28%. Der Rückgang erklärt sich hauptsächlich durch das Ausbleiben der russischen Zufuhren. Die Rigaer Oehlmühlenindustrie allein konnte die Ausfuhr nicht weiter entwickeln. Der Export über die Landgrenze stieg 1912/13 von 30% auf 35,7%. Noch beträchtlicher war der Export der Schwarzmeer- und Asowhäfen.

10. Zucker. Die Ausfuhr dieses Artikels schwankt: das Jahr 1913 bedeutet einen Rückschlag von ca. 50%, doch kann im allgemeinen auch eine Aufwärtsentwicklung vermerkt werden. Der Anteil des Jahres, der wie gesagt um 50% gefallen ist, betrug 1,34% der Menge und 2,3% des Wertes. (1911 — 4,2% des Wertes). An dieser entwicklungsfähigen Ausfuhr ist die Ostsee garnicht (0,01%) beteiligt. Die Ausfuhr geht vielmehr über die europäische und vorwiegend asiatische (65,3%) Landgrenze, Innerhalb der Ostseeausfuhr spielt dieser Artikel keine Rolle.

11. Lein- und andere Saaten. Den überwiegenden Teil dieser Ausfuhr bilden die Leinsaat und andere Oelsaaten. Charakteristisch dafür ist seine Abhängigkeit von den schwankenden Ernteerträgen. Ein zweites störendes Moment bildete das Überhandnehmen der ausländischen Konkurrenz. Ausser Nordamerika und Ostindien, war es insbesondere Argentinien, das den Weltmarkt in überreichlicher Weise versorgte, und diese ausländische (überseeische) Ware war der russischen überlegen. Da andererseits die einheimische Oelmühlenindustrie ihre Kuchen- und Oelproduktion erweiterte, kamen für den Export nur geringe Quantitäten in Frage. Überhaupt musste wegen des stetig wachsenden innerrussischen Konsums für die Zukunft mit einer Einschränkung des Leinsaatexports ins Ausland gerechnet werden.[37]) Der Leinsaatexport Russlands war im Jahre 1913 um 50% im Verhältnis zum Vorjahr zurückgegangen, eine Bewegung, der auch die anderen Saaten folgten. Ihr Gesamtanteil an der Menge der russischen Ausfuhr betrug 1,34%, am Wert 2,3%. Die Verteilung auf die Grenzabschnitte zeigt einen Anteil der Ostsee von nur 20,9%. Das Gros ging über die Landgrenze (39,3%) und das Schwarze Meer (37,4%). Wenn wir als für diese ganze Gruppe charakteristisch die Leinsaat herausgreifen, so lässt sich noch folgendes ermitteln. Während über die Ostseehäfen in früheren Jahren 75% und mehr (1912 — 77,2%) der russischen Ausfuhr verschifft wurden, weist das Jahr 1913 eine Beteiligung von knapp 50% auf. Also ein ganz gewaltiger Rückgang, umso beachtlicher als auch der russische Gesamtexport um ca. 50% abgenommen hatte. In absoluten Zahlen: Ausfuhr 1912 — 7½ Mill. Pud, 1913 — 3 Mill. Pud.

[37]) Gernet, a. a. O., S. 36.

Dagegen weisen die Südhäfen eine erhebliche Zunahme auf. Ihr Anteil 1913 betrug 26% gegen 11% im Vorjahr.[38]) Innerhalb der Ostseeausfuhr betrug der Saatenexport 1,11% der Menge.

12. Hanf. Ähnliches gilt auch von der Hanfausfuhr. Betrug der Anteil im Jahre 1913 0,22% der Menge und 1,3% des Wertes der russischen Ausfuhr, so war hier doch keine Entwicklung zu verzeichnen. Der Hanfexport Russland hat seit 1866 keine Ausdehnung erfahren. Diese Stagnation des russischen und des Ostsee-Hanfgeschäfts ist dadurch zu erklären, dass sich der Verbrauch russischen Hanfes am Weltmarkt nicht verstärkt hat, und zwar infolge der Konkurrenz transozeanischer Faserstoffe, sowie wegen der häufigeren Verwendung von stählernen Trossen an Stelle der aus Hanf gefertigten. Ferner ist der Konsum in Russland selbst umfangreicher geworden, wobei der Hanfbau sich nicht dementsprechend erweitert hat. Es handelt sich also um einen im Niedergang begriffenen Zweig der Ausfuhr. — Der Anteil der Ostsee daran betrug 1913 — 40,0% was auch eine gewisse Senkung, in diesem sonst ziemlich stabilen Posten bedeutet. Die übrige Ausfuhr geht fast restlos über die westliche Trockengrenze und zwar in steigendem Masse: 1912 — 55%, 1913 — 60%. Innerhalb der Ostseeausfuhr spielt der Hanf keine grosse Rolle — 1913 — 0,35% der Menge.

13. Mangan - Erz. Dieser Ausfuhrartikel spielte eine recht bedeutende Rolle, da Russland die Hälfte der Weltproduktion an Mangan-Erz lieferte. Ein grosser Teil davon gelangte zur Ausfuhr — 50% und mehr. In letzter Zeit war aber auch hier ein Rückgang zu verzeichnen, verursacht durch die Steigerung dieser Produktion in anderen Ländern, namentlich Chili. Absolut war jedenfalls die Ausfuhrziffer noch im Steigen begriffen. Ihr Anteil am gesamtrussischen Export betrug 1913 4,95% der Menge, 0,9% des Wertes. Die Ostsee war hieran allerdings garnicht beteiligt. 96% dieser Ausfuhr gingen, gemäss der Lage der Produktionsstätten über die Schwarzmeerhäfen, der Rest über die europäische Landgrenze.

Damit haben wir die wesentlichsten Warenarten, an deren Ausfuhr die Ostsee beteiligt ist, untersucht. Sie decken sich, wie erwähnt, im wesentlichen auch mit den Waren, die den Hauptanteilt der gesamtrussischen Ausfuhr bilden, und umfassen 92,50% ihrer Menge, 85% ihres Wertes, also fast ihre gesamtheit. Der Rest zersplittert sich in viele kleine Einzelposten und ist nicht weiter von Belang. Um einige solcher, an denen die Ostsee stark beteiligt ist, zu erwähnen: Wild- und Geflügel — = 0,05% der russischen Ausfuhrmenge, 0,46% des Wertes. Der Anteil der Ostsee daran spielt seit 1900 eine grosse Rolle und betrug 1913 — 88,9% (1908 — 97,6%, also sinkend). Fleisch = 0,63% des Wertes, 0,09% der Menge. Der Export desselben begann erst in den letzten Vorkriegsjahren eine Rolle zu spielen. Anteil der Ostsee 1913 — 68,3%, (1911 — 94,1%). Flachshede, sinkende Tendenz der Ausfuhr, 1913 — 0,13% der Menge. Davon

[38]) Rigaer Handelsarchiv 1914, II. S. 77.

Ostsee — 71,6%. Hanfhede, — 0,06%, Ostsee davon — 17%, Erbsen — 1,02%, Ostsee — 17%, Borsten — 0,01%; Ostsee — ca. 10%. Ähnlich verhält es sich mit vielen anderen unbedeutenden Posten, als Haaren, Mähnen, Zigaretten, Käse, Därme und Mägen, Gummiwaren und so weiter.

Unsere Analyse des russischen Exports zusammenfassend kommen wir zu folgendem Ergebnis hinsichtlich der Beteiligung der Ostsee daran. Wir stützen uns dabei auf die Angaben der Tabelle III.

An 53,77% der Menge, bezw. 48% des Wertes der gesamtrussischen Ausfuhr (Getreide, Naphta, Baumwollgewebe, Zucker, Mangan-Erz) ist die Ostsee garnicht oder nur in sehr geringem Masse beteiligt. Beim Getreideexport, dem Hauptartikel der russischen Ausfuhr überhaupt, liegt zudem eine ausgesprochen sinkende Tendenz vor. An 37,12% der Menge, bezw. 23,1% des Wertes der gesamtrussischen Ausfuhr (Holz, Eier, Oelkuchen, Lein- etc. Saaten, Hanf) ist die Ostsee mittelmässig beteiligt. Bei dem dominierenden Artikel dieser Gruppe — Holz, liegt zudem eine ausgesprochen rückläufige Tendenz, beruhend auf natürlichen Grundlagen, vor. Ähnliches ist von Hauf, Kuchen, Saaten festgestellt worden. An nur 1,67% der Menge, bezw. 13,9% des Wertes der gesamtrussischen Ausfuhr (Flachs, Butter, Häute und Felle) ist ein bedeutender Anteil der Ostsee festzustellen.

An keinen sonstigen Warenarten des Rests, der in viele kleine Posten zerfällt, ist die Ostsee in nennenswerter Weise beteiligt, bezw. fällt dieser Posten ins Gewicht. Dieser Rest von 7,44% der Menge und 15% des Wertes würde also fast vollständig der Gruppe I.des sehr geringen Ostsee-Anteils zufallen.

Ein weiteres sehr interessantes Streiflicht fällt auf die Ostseeausfuhr, wenn wir uns auch hier den geringen Anteil der Ausfuhr an der Produktion vergegenwärtigen. Von den Artikeln, an deren Ausfuhr die Ostsee in hohem Masse partizipiert, stellt diese Ausfuhr — bei Flachs 28% (1913), Häute und Felle 28% (1908), Hanf 5% (1913), ferner Getreide 1% (1913), Naphta 0,9% (1913) der Gesamtproduktion dieser Artikel dar. Der grösste Nachdruck ist jedenfalls auf den geringen Anteil am Getreideexport und die rückläufige Tendenz des Holzexports zu legen, auf welchem das Schwergewicht der Ostsee-Ausfuhr basierte. In Summa ergibt sich im Jahre 1913 ein Gesamtanteil der Ostsee von 25,23% der Menge und 31,5% des Wertes der russischen Ausfuhr.

Für die Zwecke unserer Untersuchung müssen wir uns nun noch die Verteilung dieser Ausfuhr auf die einzelnen Ostseehäfen vergegenwärtigen. Es handelt sich dabei um die Feststellung, wieviel der Ausfuhr insbesondere auf den Anteil St. Petersburgs entfiel, wieviel dagegen von den eigentlichen «baltischen» Häfen bewältigt wurde. Es ergeben sich daraus wertvolle Ausblicke hinsichtlich der Frage, inwieweit dem Ausfuhrbe-

dürfnis durch diesen russischen Hafen genügt werden kann. Die wesentlichsten Häfen nächst St. Petersburg sind Riga, Libau, Windau, Reval mit seinem Vorhafen Baltischport und Pernau. Die Verteilung der Ausfuhr auf dieselben zeigt die Tabelle IV. Es liegen ihr eigene Untersuchungen auf Grund des amtlichen russischen Materials zugrunde. Geringe Abweichungen, die diese Tabelle gegenüber den von B. v. Gernet, dem Leiter der Handelsstatistischen Sektion des Rigaer Börsencomitees, in seinem verdienstvollen Buch «Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs» Jena 1919, zusammengestellten und ähnlichen Übersichten erklären sich daraus, dass Gernet einmal nur den Anteil der Ostseehäfen an der europäischen Ausfuhr Russlands in Betracht zieht, während meiner Untersuchung die gesamte Ausfuhr Russlands zu Grunde liegt. Daraus ergeben sich bei Gernet naturgemäss etwas höhere Zahlen für die Ostsee. Andererseits operiert Gernet bei den baltischen Häfen mit den Daten der betreffenden Lokalstatistiken, während bei St. Petersburg und den sonstigen Ausfuhrstellen die amtliche Statistik verwandt wird. Die Lokalstatistik muss zweifellos zuverlässigere Daten als die allgemeine amtliche Statistik liefern, immerhin müssen wir hier bei unserer Untersuchung, wo es auf die Relation dieser Zahlen ankommt, einen einheitlichen Masstab zugrunde legen, sollen nicht die baltischen Häfen mit ihrer besonders in Riga, dank der Tätigkeit der handelsstatistischen Sektion des Rigaers Börsenkomitees vorbildlichen Lokalstatistik, in einem günstigeren Lichte erscheinen. Die zuverlässigste dieser einheitlichen Quellen, ist die amtliche russische Aussenhandelsstatistik, die wir daher für geeignet halten dieser Tabelle zugrunde zu legen. Unzuverlässigkeiten sind hier jedenfalls gleichmässig auf alle Posten verteilt, sodass die Relation nicht gestört wird, wie das bei Verwendung verschiedener Quellen für die einzelnen Punkte der Fall ist. In der Tabelle V — die diese Untersuchung auch auf die einzelnen Warenarten erstreckt, müssen wir uns bei einigen Posten dagegen auf die Wiedergabe der Relationszahlen der Rigaer Lokalstatistik beschränken. Daraus folgt, dass aus den zwei erwähnten Gründen der Anteil der Ostsee gegenüber der Tabelle III oft etwas grösser erscheint, andererseits aber die Angaben für St. Petersburg von vorneherein ungünstiger sind als die der anderen baltischen Häfen, denen Lokalstatistiken zugrunde liegen. Dieses müssen wir uns bei Anwendung dieser Tabellen vor Augen halten. Doch sind die Unstimmigkeiten ausserordentlich geringfügig, so dass keinerlei Bedenken gegen diese Verwendung vorliegen. Bedauerlich ist dagegen, dass die russische Statistik nur die Mengenverhätnisse der Waren nachweist, eine Ermittelung des Wertverhältnisses bei einzelnen Warenposten also nicht möglich ist. Immerhin ist dieser Mangel dank der Einförmigkeit der Ausfuhr, bei der es sich fast durchweg um Massenartikel handelt, nicht von grosser Bedeutung.

Betrachten wir zunächst die Tabelle IV. Sie zeigt uns, dass innerhalb der Ostsee die Häfen St. Petersburg und Riga, die bei weitem dominierende

Tabelle IV.

Anteil der einzelnen Ostsee-Häfen an der gesamtrussischen Ausfuhr[1]).

Hafen	1890		1895		1900		1905		1910		1911		1912		1913		1914	
	Wert in Tsd Krdtrbl.	%	Wert in Tsd. Krdtrbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%
St. Petersburg mit Kronstadt	67.549	9,53	64.740	9,40	81.708	11,31	98,421	9,10	122.619	8,46	127.179	8,00	108.268	7,12	134.198	8,81	60.826	6,37
Riga . .	53.167	7,44	55.777	8,10	60.582	8,36	124.794	11,60	178.089	12,30	179.896	11,20	214.528	14,11	202.815	13,34	108.941	11,40
Reval mit Baltischport . .	19.610	2,78	16.084	2,35	32.143	4,62	23.323	2,10	25.057	1,70	27.856	1,70	21.615	1,42	21.928	1,44	18.628	1,95
Pernau . .	4.339	0,61	3.884	0,50	3.906	0,54	3.304	0,30	5.657	0,40	5 643	0,35	5 187	0,34	3.874	0,25	2.379	0,24
Windau . .	952	0,13	1.237	0,20	1.604	0,22	28.180	2,60	70.675	4,90	81.599	5,12	95.179	6,26	73.689	4,84	54.081	5,66
Libau . . .	38.659	5,38	32.827	4 80	55 828	7,80	46.044	4,20	46.625	3,20	57.287	3,53	64.728	4,26	40.627	2,70	20.562	2,16
Sonstige . .	2.336	0,53	1.014	0,15	1.090	0,15	1.373	0,10	2.093	0,14	1.641	0,10	2.895	0,19	1.869	0,12	1.181	0,12
Gesamt-Ostsee . . .	186.612	26,4	175,563	25,5	236.861	33,0	325.439	30,0	450.815	31,1	481.101	30,0	512.400	33,7	479.000	31,5	266.600	27,9

[1]) Inbegriffen die Ausfuhr nach Finnland.

Quelle: Übersichten des ausw. Handels f. 1914. Herausgegeben vom Finanz-Ministerium St. Petersburg 1915.

Rolle spielen und etwa 70% dieser Ausfuhr bestreiten. Was zunächst St. Petersburg anlangt, so hat es eine ausgesprochene Vorzugsstellung zum russischen Hinterlande, da es an der Mündung des gewaltigen russischen Stromsystems liegt, das fast das gesamte europäische Russland umfasst. Ein Nachteil liegt allerdings darin, dass St. Petersburg ca. 5 Monate von Eis gesperrt ist, obwohl hier moderne Eisbrecher Abhilfe schaffen können und auch der 369 klm. nach Westen gelegene Hafen Reval während dieser Zeit zum Vorhafen St. Petersburgs wird. Ein hochentwickeltes Eisenbahnnetz sorgt des weiteren für gute Verbindung zum Hinterlande. Immerhin spielte St. Petersburg vor dem Kriege nicht die Rolle in der Ausfuhr, die es hätte spielen können. Seine Bedeutung war vielmehr in seiner riesigen Industrie zu suchen und im Einfuhrhandel[39]). Wir sehen denn auch, dass die Ausfuhrkurve St. Petersburgs sich nur wenig entwickelt und um einen Anteil von ca 10% an der gesamtrussischen Ausfuhr schwankt. Der Menge nach setzte sich die Ausfuhr St. Petersburg zusammen aus:

Holz	66%
Getreide	23,5%
Oelkuchen	3,4%
Naphta	2,5%
Eier	1,5%
Butter	0,6%
Übriges	2,5%
	100,0% [40])

Zieht man diese Ausfuhr St. Petersburgs von der Ostseeausfuhr ab, so bleiben für den Anteil der eigentlichen «baltischen» Häfen nur etwa 20% der russischen Ausfuhr übrig, ein Anteil, der, wenn man noch den Charakter und die Tendenzen dieses Exports in Betracht zieht, als nicht allzu erheblich bezeichnet werden kann.

Den ersten Platz unter den Ostsee-Ausfuhr Häfen nahm Riga ein, welches sich besonders in den letzen Vorkriegsjahren stark entwickelt hatte. Stand es früher hinter St. Petersburg erheblich zurück, so übertraf es dasselbe jetzt recht beträchtlich. Sein Anteil am russischen Export betrug 1913 etwa 13%, 1911 — 11,2%. Diesen Aufschwung verdankt Riga lediglich dem Anschluss (1861) an das russische Eisenbahnnetz und der Energie seiner deutschen Kaufherrenschaft. Solang einzig die Düna die «Mutter des Rigaer Handels» war, beschränkte sich dieser auf nur wenige Warenarten und trug vorwiegend lokales Gepräge. Die Düna ist nicht schiffbar und kommt nur für die Holzflössung in Frage, alle hochwertigeren Erzeugnisse des Landes gelangten dagegen auf dem Schienenwege nach Riga. Erst seitdem die Eisenbahnen die Lebensader des Rigaer Handels bilden,

[39]) Pohle, St. Petersburg. Berlin 1917. S. 17.
[40]) Übersichten f. 1913.

datiert dessen Aufschwung. Es lässt sich statistisch dartun wie mit der Eröffnung jeder neuen Linie der Handel Rigas emporschnellte. Es ging im Laufe der Zeit allerdings ein Wandel in dem Charakter dieses Exports vor sich. Und zwar gingen die alten Rigaer Stapelartikel, wie Getreide, Saaten und Hanf, ausgenommen Holz und Flachs, immer mehr zurück, um anderen hochwertigeren Erzeugnissen der Landwirtschaft (Eier, Häute und Felle, Wild un Geflügel) Platz zu machen. So betrugen dem Werte nach in % der Rigaer Ausfuhr:

	1866/70	1891/95	1913
Holz	—	24,3%	18,0%
Flachs und Hede	41,7%	23,9%	20,1%
Eier	—	6,9%	15,7%
Häute und Felle	1,0%	6,1%	18,2%
Getreide	—	17,3%	7,0%
Wild und Geflügel	—	0,1%	2,8%
Ölkuchen	—	3,8%	1,2%
Lein und Hanfsaat	16,3%	7,3%	0,7%
Hanf und Tors	16,7%	3,7%	3,1%
Butter	—	0,3%	1,8%
Mineralschmieröle	—	0,7%	0,9%
Gummiwaren	—	0,8%	5,0%
Sonstige Waren	—	4,8%	5,5%
		100%	100%[41])

Der Menge nach dominierte allerdings ganz ausgesprochen die Holzausfuhr, betrug diese doch 1913 — 66,5% der Rigaer Ausfuhr. — Was nun die anderen Häfen anlangt, so ist ihre Rolle eine viel unerheblichere. Am bedeutendsten ist der eisfreie Hafen Windau, gewissermassen ein Vorhafen Rigas. Er verdankt seine seit der Jahrhundertwende einsetzende Entwicklung der Eröffnung der Moskau—Windau—Rybinsker Eisenbahn (1901), die ihm erst den Anschluss an ein Hinterland bot. Sein Anteil betrug 1913 — 4,84%, 1900 — 0,2%. In seiner Ausfuhr dominieren: Holz — 52%, Hafer — 16%, Butter — 13%, Flachs — 9%, Rest — 10%. Geringer, und in den letzten Jahren im Rückgang begriffen war die Bedeutung Libaus, trotzdem dasselbe ebenfalls eisfrei ist. Der Grund lag vorwiegend in dem allmählichen Versiegen seines südöstlichen Hinterlandes. Die Hauptposten seiner Ausfuhr bilden 1913 — Holz — 38,6%, Hafer — 30%, Oelkuchen — 10%, den Rest von 21,4% bilden vorwiegend Saaten und Tischlereierzeugnisse. — Noch unerheblicher ist die Rolle Revals mit seinem Vorhafen Baltischport. Hier ist ein ständiger Rückgang der Ausfuhr festzustellen. Es machte sich eben die Nähe St. Petersburgs geltend, welches die Ausfuhr auf sich konzentrierte, insbesondere da Reval keinerlei besondere Vorzüge besitzt und auch kein eigenes wirtschaftliches Hinterland von Bedeutung hat. So bewältigte es denn 1913 nur noch 1,4% der Ausfuhr, und lebte gewissermassen von den Brocken St. Petersburgs. Seine Ausfuhr bestand im selben Jahre zu 60,3% aus Getreide, 10,3%—Holz-

[41]) Gernet, a. a. o. S. 14/15.

artikel, 7,1% — Flachs, 10,3% aus Roggenmehl nach Finnland. Die restlichen 12% waren vorwiegend Leinsaat und Asbest. — Ein ebenso ausgesprochenes Bild des Niederganges wies das kleine Pernau auf. Auch hier fehlt jedes Hinterland, jegliche Grundlage eines nennenswerten Aussenhandels. 1913 betrug sein Anteil — 0,25%. Die Masse seiner Ausfuhr bildeten Holz — 60%, den Rest Papiermasse, Schlacken, Flachs und Oelkuchen. — Die übrigen Ostseehäfen, es handelt sich da in der Hauptsache um Narwa, spielen überhaupt keine Rolle und haben auch keine Entwicklungsmöglichkeiten. Ihr Anteil schwankt um 0,1%. —

Die beiden wesentlichen Häfen sind also St. Petersburg und Riga. Pernau und Reval waren als Vorhäfen von St. Petersburgs aufzufassen, bezugsweise von lokaler Bedeutung. Libau und Windau stehen in einem ähnlichen Verhältnis zu Riga, das im wesentlichen auf ihrer Eisfreiheit beruht. Es sind sonst bescheidene Holzhäfen ohne eigenes Hinterland. Libaus Bedeutung fällt mit Rückgang der Getreidezufuhren aus dem Süd-Osten. Auch die mengenmässige Verteilung der Ostseeausfuhr bestätigt dieses Bild. So ergibt sich nach den „Übersichten» für 1913 ein Anteil der Häfen von:

St. Petersburg	11%
Riga	8,23%
Windau	1,70%
Libau	2,30%
Reval und Baltischport . .	0,90%
Pernau	0,40%
Sonstige	0,70%
Zusammen . . .	25,23%

am Gesamtrussischen Ausfuhrhandel. Es dominiert hiernach St. Petersburg, das fast die Hälfte der gesamten Ostseeausfuhr bewältigt. Den baltischen Häfen verbleiben also nur etwa 14% der Ausfuhr.

Wenden wir uns nach dieser Gesamtwürdigung der Ostseehäfen nun noch kurz der Betrachtung des Charakters ihrer Ausfuhr nach Warenarten, wie sie in der Tabelle V dargestellt wird, zu. Wobei wir uns immer die für die gesamte Ostsee gefolgerten Verhältnisse vergegenwärtigen müssen.

In dem überhaupt zurückgehenden Getreidehandel dominiert seit jeher St. Petersburg. Das beruht auf seiner Ausfuhr von Hafer, der in dem unmittelbaren Hinterlande St. Petersburgs angebaut wird. Das für Riga charakteristische Weizengeschäft ist dagegen immer mehr an die Südhäfen übergegangen. Ausser der Unsicherheit desselben infolge Missernten, spielen auch noch wirtschaftspolitische Gründe (Gleichstellung Rigas mit den preussischen Ostseehäfen 1894, Getreideausfuhrverbot von 1891 u. s. w.) hier eine Rolle. Selbst die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes hat da keine Hebung zu bewirken vermocht. Roggen musste sogar in beträchtlichen Masse aus Deutschland nach Riga importiert

Tabelle V.

Ausfuhr der Hauptwarenarten nach Ostsee-Häfen.

In % der Gesamtausfuhr Russlands an den betr. Artikel über die europäische Grenze.

1. Getreide.

Jahre	St. Petersburg mit Kronstadt	Riga	Libau	Windau	Reval mit Baltischport	Pernau	Zusammen
1866 70	15,2	2,8	0,5	0,1	0,1	0,1	18,8
1871/75	13,8	5,9	1,6	0,3	1,9	0,4	23,9
1881/85	15,7	5,5	9,5	0,1	3,5	0,2	34,5
1886/90	11,0	4,6	8,3	0,1	2,9	0,2	27,1
1891/95	5,6	3,1	6.5	—	1,9	0,1	17,2
1896/900	10,1	2,9	6,8	—	3,8	0,2	23,8
1901/05	6,9	1.9	5,9	0,5	1,8	—	17,0
1906/10	5,3	2,2	3,2	1,2	1,0	—	12.9
1911	5,4	2,1	4,2	1,9	1,3	—	14,9
1912	3,5	2,0	5,0	2,6	0,6	—	13,7
1913	4,6	2,7	2,1	0,9	1,5	—	11,8
			2. Holz und Holzmaterrial.				
1910	17,00	22,36	2,19	4,63	0,24	0,90	47,32
1913	22,7	17,0	3,0	3,0	0,16	0,75	46,61
			3. Eier.				
1905	11,9	41,6	1,1	0,1	0,1	—	54,8
1907	12,1	36,7	1.5	0,1	—	—	50,4
1910	15,5	40,0	0,8	0,2	—	—	56,5
1911	14,0	35,2	0,5	0,2	—	—	49,9
1912	15,0	35,6	0,7	0,2	—	—	51,5
1913	16,1	37,4	0,7	0,4	—	—	54,6
			4. Flachs.				
1906/10	0,6	48,5	0.2	12,1	8,6	4,2	74,2
1911	—	43,8	0,2	11,5	6,5	4,3	66,3
1912	0,1	41,6	0,1	18,4	5,8	2,6	68,6
1913	0,1	50,5	0,1	12,3	5,1	3,0	71,1
			5. Butter.				
1903	6,0	51,9	2,7	32,9	1,9	—	95,4
1907	15,5	32,9	—	49 2	0,2	—	96,9
1910	20,9	8,8	—	70,1	—	—	99,8
1911	18,4	6,5	—	73,0	—	—	97,9
1912	20,9	5,3	0,1	71,9	0,4	—	98,6
1913	22,5	4,8	0,3	70,1	0,1	—	97,8

Jahre	St.Petersburg mit Kronstadt	Riga	Libau	Windau	Reval mit Baltischport	Pernau	Zusammen
			6. Häute und Felle.				
1903	15,3	42,8	18,0	0,3	4,5	—	80,9
1908	10,1	62,7	6,6	—	3,2	—	82,6
1912	3 6	50,9	24,2	0,8	0,5	—	80,0
1913	3,5	54,9	16,8	0,6	0,5	—	76,3
			7. Naphtaprodukte.				
1910	4,5	1,6	—	—	0,4	—	6,5
1913	7,1	2,5	0,8	—	0,2	—	10,6
			8. Ölkuchen.				
1902	16,2	15,0	15,5	0,1	0,7	—	47,5
1905	13,2	16,7	15.3	0,7	0,2	—	46,1
1908	19,0	11,8	15,0	2,0	0,5	—	48,3
1910	15,1	11,7	9,3	3,5	2,9	0,4	42,9
1912	15,3	9,0	10,8	3,1	0,8	0,4	39 4
1913	12,2	6,2	7,2	0,7	0,2	0,3	26,8
			9. Lein-Saat.				
1905	26,2	28,4	13,0	0,1	4,1	2,2	74,0
1908	22,6	23,1	10,2	1,3	7,5	3,0	67,7
1910	24,6	27 3	8,0	3,3	4,9	1,6	69,7
1913	9.9	17,2	14,2	2,6	4,8	1,1	49,8
1911	16,0	35,7	8.6	2,2	10,8	2,0	75,3
			10. Hanf.				
1905	—	35,1	2,3	4,7	0,2	—	42,3
1908	—	43,2	0,6	2,4	—	—	46,2
1910	—	42,3	2,4	1,8	—	—	46,5
1911	—	32,4	1,8	1,2	—	—	35,4
1912	0,1	40,2	1,7	2,2	—	—	44,2
1913	—	39,1	0,5	0,8	—	—	40,4

Quellen: Gernet, Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs-1919. Übersichten des russischen Aussenhandels. Rigaer Handelsarchiv für die entsprechenden Jahre.

werden[42]). Erheblicher war die Getreideausfuhr Libaus, das ebenfalls vorzugsweise Hafer exportierte, im ganzen haben wir jedoch auch hier nur eine weitere Bestätigung der wachsenden Bedeutungslosigkeit der Ostsee in diesem bei weitem wichtigsten Zweige der russischen Ausfuhr.

Sehr interessant ist die Verteilung der im Bereich der Ostsee vorwiegenden Holzausfuhr. Auch hier dominiert St. Petersburg, während die Holzausfuhr Rigas in sehr erheblichem Rückgang begriffen war. Die Ursache liegt darin, dass die Produktion in den Zufuhrgebieten Rigas nicht mehr steigerungsfähig war und das Schwergewicht der Holzausfuhr sich nach dem Nordosten mit seinem unerschöpflichen Waldreichtum verlagerte. Dieser Rückgang war für Riga so gross, dass im Jahre 1913 die Differenz gegen das Vorjahr bereits 8% ausmachte[43]). Bemerkenswert ist, dass dabei die Gesamt-Holzausfuhr Russlands eine stark steigende Tendenz aufweist, welcher Zuwachs jedoch fast ganz auf Archangelsk entfällt. Rigas Ausfuhr, die vor 3 Jahren noch fast ein Viertel der Gesamtausfuhr betrug, war 1913 auf nur 17% zurückgegangen, um 1914 auf 15% zu sinken. Besonders gross war die Einbusse in dem Hauptzweige des Rigaer Holzhandels, den geschnittenen Hölzern. Die Differenz zum Vorjahre betrug hier 13%[44]) bei gleichzeitiger Steigerung des russischen Gesamtexports. Dieser Entwicklung paralell ging ein stetiges Steigen der St. Petersburger Holzausfuhr. Dieselbe hat sich von einem Umfange von 68 Mill. Pud im Jahre 1909, 78,6 Mill. Pud 1911 zu 104,7 Mill. Pud im Jahre 1913 entwickelt, was eine Zunahme von ca. 65% in 4 Jahren bedeutet. — Die übrigen Häfen kamen auch hier so gut wie garnicht in Betracht, allenfalls noch Windau und Libau mit einer lokalen Ausfuhr von je etwa 3%. Im Eierexport stand Riga an der Spitze der Ostseehäfen (1913 — 37,4%) und dieser Handelszweig wurde für Riga von immer grösserer Bedeutung. St. Petersburg folgte in einigem Abstande, die anderen Häfen kamen auch hier kaum in Betracht. Es ist allerdings festzustellen, dass die Ausfuhrkurve Rigas eine leichte Abnahme aufweist, während die St. Petersburgs im Steigen begriffen ist. In der Flachsaufuhr dominierte ganz unstreitig Riga, obwohl die Bedeutung des Flachsexports im Rigaer Gesamthandel zurückgegangen ist (1866/70 — 41,7%, 1913 — 20,1%) und die Entwicklung von Rückschlägen begleitet war. Sehr ernst war auch der Mitbewerb Breslaus und Königsbergs, die aus dem Rigaer Versorgunsrayon über den Grenzpunkt Wirballen sehr beträchtliche Mengen bezogen. Die grosse Ausfuhrquote Rigas bestand auch nur zu einem sehr geringen Teil aus Rigaer Eigenhandelsware. Von den 1913 verschifften 8,3 Mill. Pud. waren nur 1,6 Mill. Pud. sogen. Motschenezflachs (wassergerösteter), der allein den

---

[42]) Gernet, a. a. o. S. 28.

[43]) Rigaer Handelsarchiv 1914. II. S. 101.

[44]) Rigaer Handelsarchiv f. 1914. II. S. 107.

Gegenstand des Rigaer Eigenhandels bildete, während das übrige Quantum sogen. erd- oder taugerösteter Flachs war (Slanetzflachs) und den Rigaer Hafen nur als Transitware passierte. Neben Riga kam hauptsächlich Windau in Betracht, doch muss es mehr als Hilfshafen Rigas während der Vereisung des letzteren angesehen werden. Diese Rolle spielte früher Libau, doch geriet sein Flachsgeschäft durch Anschluss Windaus an das Bahnnetz, ganz in Verfall. Das St. Petersburger Flachs-Geschäft ist ebenfalls kaum zu nennen. Die dortigen Exporteure bedienten sich vornehmlich Revals als Vorhafen. Pernau besass nur lokale Bedeutung. Sehr interessant ist die Verteilung der Butter Ausfuhr, da sie ein Streiflicht auf die russische Aussenhandelspolitik überhaupt wirft. Dominierte um die Jahrhundertwende ganz entschieden das Rigaer Buttergeschäft 1903 — 51,9%), was der Initiative seiner Kaufmannschaft zuzuschreiben war, so ist dieses Geschäft nun zu gänzlicher Bedeutungslosigkeit herabgesunken (1913 — 4,8%). Im Jahre 1908 erstand nämlich Riga ein sehr gefährlicher Konkurrent in St. Petersburg, was dem Einfluss der damals neu eröffneten Nordbahnen zuzuschreiben war. Diese verkürzten nämlich den Weg von Sibirien zur Ostsee sehr erheblich — die Entfernung Sibirien — Petersburg ist um 550 klm. kürzer als die von Ssibirien nach Riga. Dieses Aufrücken St. Petersburgs hatte somit seinen ganz natürlichen Grund. Bereits 1907 aber machte sich des weiteren die Konkurrenz Windaus gelten, das seitdem die Führung im Buttergeschäft an sich gerissen hat und sogar St. Petersburg überflügelte. Hier haben wir es dabei nicht mit natürlichen Grundlagen dieser dominierenden Stellung zu tun, sondern Windau verdankt seinen Aufschwung künstlichen Manipulationen der Moskau - Windau - Rybinsker Eisenbahn-Geselschaft, die den Export auf diesen teureren und weiteren (um 175 klm.) Weg lenkten. Diese Massnahmen bestanden in der Gewährung von Refaktien (Rückvergütung eines Teiles der Frachtzahlung), welche unlautere Geschäftspraktik nur deshalb ausgeübt werden konnte und wurde, weil zu den Aktionären der genannten Bahn Personen aus höchsten und einflussreichsten Kreisen gehörten.[45]) Wenn also das im Steigen begriffene St. Petersburg erst weit hinter Windau rangierte, so ist das nur diesen Machenschaften zuzuschreiben, in gewissem Grade freilich auch seiner zu behebenden Rückständigkeit in bezug auf Lade- und Kühlvorrichtungen. Neben St. Petersburg und Windau kommen die anderen Häfen garnicht in Frage. — Der Export von Häuten und Fellen konzentrierte sich vornehmlich in Riga, ferner in Libau. St. Petersburg folgt erst in beträchlichem Abstande. Die übrigen Häfen kommen nicht in Betracht. — In der Ausfuhr von Naphtaprodukten dominierte St. Petersburg ganz ausgesprochen. Der Export dieser Artikel über die Ostsee ist jedoch ganz unbedeutend und etwa 50% davon gingen nach Finnland. Riga verdankt seine an zweiter Stelle stehende Ausfuhr

[45]) Gernet, a. a. o. S. 43.

an Naphtaprodukten der seit 1910 im Aufschwung begriffenen Tätigkeit seiner Mineralölraffinerien. Es handelte sich dabei im wesentlichen um Mineralschmieroele. Nur St. Petersburg steht dankt dem Wolgasystem in Verbindung mit den Produktionsquellen dieser Erzeugnisse. Im Oelkuchenexport dominiert von jeher St. Petersburg. An zweiter Stelle steht Libau, an dritter Riga, dank seiner einheimischen Oelmühlenindustrie. Der Anteil aller Ostseehäfen an diesem Ausfuhrartikel war jedoch, wie bereits ausgeführt, im Snken begriffen. Vom russischen Saatenexport spielte in der Ostseeausfuhr nur der Leinsaatexport eine bedeutende Rolle. Der Anteil dieser am Saatenexport war 1913 nur ca. 20%; am Leinsaatenexport allein jedoch ca. 50%, wenn auch in stetem Rückgang begriffen. Riga stand an der Spitze, wenn es auch sein früheres bedeutendes Übergewicht allmählich verloren hatte. So steht Libau ihm nur ein wenig nach, gefolgt von St. Petersburg, während der Anteil der anderen Häfen geringer ist. Besonderen Abbruch taten der Ausfuhr die Entwicklung der Libauer und Rigaer Oelmühlenindustrie. Als letzten belangvollen Zweig der Ostseeausfuhr haben wir nun noch den Hanfexport zu betrachten. Es kommt hier überhaupt nur Riga in Frage. Der Export über die anderen Häfen war ganz minimal und trug einen rein zufälligen Charakter. Dass dieser Export Rigas jedoch auch immer mehr stagnierte, ist bereits erwähnt worden. Ebenso trat als Konkurrent Königsberg auf, das einen Teil des Rigaer Versorgungsrayons auf sich ablenkte. Auch der Landexport stammte grösstenteils aus dem Rigaer Versorgungsgebiet. Es machte sich also eine sichtliche Bevorzugung des Landweges gegenüber der Ostsee geltend. Die Ausfuhr Rigas ist also im Rückgang begriffen, wie denn überhaupt die Bedeutung des gesamtrussischen Hanfexports zurückging.

Damit haben wir die wesentlichsten Warenarten, um die es sich bei der Ausfuhr der Ostseehäfen handelte, umrissen. (Die kleineren Posten wie Wild und Geflügel, Fleisch und so weiter, die berreits oben erwähnt wurden, können hier unberücksichtigt bleiben.). Als Gesamtbild ergibt sich, wie bereits hervorgehoben, dass fast die ganze Ausfuhr sich in zwei Häfen konzentriert, von denen der eine natürliche Verbindung zum russischen Hinterlande besitzt, der andere diese erst künstlich und nicht in so hohem Masse erhalten hat. Alle anderen Ausfuhrstellen haben zweitklassige Bedeutung und sind Trabanten dieser ersteren. Die Bedeutung dieser beiden Haupthäfen hielt sich ungefähr die Wage. Doch ist festzustellen, dass bei den wesentlichsten Artikeln des Ostseehandels, namentlich der Holzausfuhr, St. Petersburg dominiert. Wenn es gelingt, seine ungünstigen Eisverhältnisse durch moderne technische Hilfsmittel, wie Riesen-Eisbrecher und so weiter noch besser zu bewältigen als bisher, so dürfte diese seine dominierende Tendenz noch stärker in die Erscheinung treten. Das gesamte russische Hinterland hat gerade an dieser Stelle seinen besten Ausweg an das Meer erhalten.

Die Ausführungen dieses Abschnittes noch einmal zusammenfassend,

können wir also sagen, dass das Schwergewicht des russischen Ausfuhrhandels keineswegs auf der Ostsee ruhte. Als die wichtigsten Vermittler der Ausfuhr treten der Natur der ausgeführten Waren nach vielmehr das Schwarze Meer und die europäische Landgrenze hervor, gewinnt andererseits die asiatische Grenze, (in ganz natürlicher Entwicklung), eine von Jahr zu Jahr wachsende Bedeutung. Auf dem Schwarzen Meer ruht, mit unabwendbarer Nowendigkeit, die ganze Last der Getreideausfuhr, dieses wichtigsten Postens im russischen Export. Die Landgrenze gewinnt mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes immer mehr an Bedeutung. Die Ostseeausfuhr dagegen stagnierte, oder ging zurück. Die Tendenz war gegen sie. Darüber dürfen die absolut noch hohen Zahlen derselben nicht täuschen. Auch durch den sich allmählich ändernden Charakter dieser Ausfuhr wird ihre abnehmende Bedeutung klar. Traten doch allmählich die alten Stapelwaren wie Getreide, Hanf, Flachs und so weiter, auf denen die Vorzüge eines Wassertransports im wesentlichen beruhen, zurück, um hochwertigeren und weniger umfangreichen Artikeln Platz zu machen, für die der Seeweg keine unbedingte Notwendigkeit ist. — Wir haben somit in allem die Bestätigung, dass die Ostsee für die Ausfuhr Russlands keine allzu wesentliche Bedeutung besass. Ihre Bedeutung beruhte vielmehr in dem Einfuhrhandel. Ehe wir uns jedoch der Betrachtung dieses zuwenden, müssen wir noch zwei wichtige Fragen betrachten, die weiteres Material zur Beurteilung der Export-Bedeutung der Ostsee liefern. Es sind dies die Fragen nach dem Herkunftsgebiet der über die Ostsee ausgeführten Waren einerseits, andererseits nach der Richtung dieses Verkehrs. Von ihnen haben die beiden folgenden Abschnitte zu handeln.

2. Die Herkunftsgebiete der russischen Ostsee-Ausfuhr (Der Produktionsradius der Ostsee).

Die Gesichtspunkte, von denen aus wir an die Betrachtung dieser Frage heranzugehen haben sind folgende. Wir haben festzustellen, wo sich die Produktionsstätten der für die Ausfuhr in Frage kommenden Waren befinden und wie ihre Lage zu den die Ausfuhr vermittelnden Grenzgebieten ist. Insbesondere ist zu ermitteln, ein wie grosser Teil der Ausfuhr aus den Gebieten stammte, die als heutige Randstaaten ein wirtschaftliches und politisches Sonderleben führen. Hinzu kommt eine Betrachtung der Produktionsverhältnisse in den ermittelten Exportgebieten, namentlich daraufhin, inwieweit eine wirklich gesunde Grundlage einer Exportmöglichkeit gegeben war, und in welche Richtung derartige Exportbedürfnisse wiesen. Ganz allgemein ausgedrückt, laufen diese Fragestellungen dahin zusammen, ob der tatsächlich stattgehabte Ostsee-Export aus einem natürlichen, oder einem nur künstlich geschaffenen wirtschaftlichen Hinterlande stammte, und wie demzufolge die Entwicklungstendenzen zu beurteilen waren.

Vorauszuschicken ist, dass eine wirklich ausgebaute Zufuhrstatistik,[46]) die neben der Produktionsstatistik als Hauptquelle dieser Ausführungen zu dienen hat, nur für Riga gegeben ist. In Reval sind Ansätze dazu vorhanden, während sie den anderen Ostseehäfen, so namentlich St. Petersburg ermangeln. Wir müssen uns daher im wesentlichen auf das in den «Beiträgen zur Statistik des Rigaschen Handels» 1866 ff. und den „Ergebnissen der Rigaer Handelsstatistik» 1866/03, herausgegeben vom Rigaer Börsenkomitee, aufgeführte Material stützen. Es ist dieses insofern ohne Bedenken möglich, als die Ausfuhr- und Zufuhrverhältnisse aller Ostseehäfen infolge der Gleichartigkeit ihrer Ausfuhrwaren eine gewisse Analogie aufweisen, und Riga, neben St. Petersburg für viele Waren der bedeutendste Hafen ist, neben dem die anderen oft garnicht weiter in Betracht kommen. — Wir gliedern unsere Betrachtung hier am zweckmässigsten auch nach den einzelnen Warenarten. Es ist dabei nicht zu vergessen, dass die Ausfuhr über andere Grenzabschnitte meist aus denselben Quellen gespeist wurde, wie die der Ostsee. Die dafür gefundenen Zahlen müssen uns daher auch hier vor Augen bleiben, da sich genaue Zahlen über die Ausfuhr aus den einzelnen Gouvernements nach den verschiedenen Richtungen leider nicht beibringen lassen, ebenso wenig wie das Verhältnis derselben zum Eigenbedarf.

Die Zufuhr aller Ostseehäfen erfolgt fast ausschliesslich auf den Eisenbahnen, da ihnen eine andere Verbindung mit dem weiteren Hinterlande fehlt. Die kleinen baltischen Flüsse kommen lediglich für die Holzflössung oder für einen unbedeutenden Lokal-Verkehr auf kurzen Strecken in Betracht. Die Verhältnisse der Düna, dieser grössten Verkehrsader des Gebiets sind bereits im ersten Teil der Arbeit eingehend dargestellt worden. Eine Bergfahrt auf derselben ist überhaupt nicht möglich, eine Talfahrt nur für Holz. Das durch die Düna und deren Zuflüsse dem Ostseehandel erschlossene Zufuhrgebiet ist daher für diesen, mit alleiniger Ausnahme des Holzexports, von sehr beschränkter Bedeutung.[47]) Der Aufschwung des Rigaer Handels datiert erst seit dem Anschluss an das russische Bahnnetz, und dem Ausbau der örtlichen Bahnen. Die Verteilung der Zufuhr Rigas auf die verschiedenen Verkehrsmittel zeigt die folgende Gegenüberstellung:

	18 6/70	1913[48])	
Auf den Eisenbahnen	7.371.837	133.049.801	Pud
Auf der Düna	4.984.704	3.379.149	„
Auf der Düna	1.517.795	8.984.248	Stück
Auf der kurl. Aa	2.208.616	6.897.245	Pud
Auf der kurl. Aa	13.315	788.907	Stück

[46]) Auf diese indirekten Quellen, die nachweisen, wieviel der betreffenden Ware von den einzelnen Eisenbahnlinien und Stationen stammte, müssen wir uns stützen, da direckte Angeben nicht gegeben sind.

[47]) Gernet, a. a. o. S. 103.

[48]) Gernet, a. a. o. S. 5.

Auf der livl. Aa	—	1.854.784	Stück
Auf der livl. Aa	—	—	Pud
Auf der See	1.799.166	12.094.784	„
	16.364.323	155.420.979	Pud
Nur Hölzer	1.531.110	11.627.939	Stück

Etwas anderes war die Stellung St. Petersburgs. Dieses hatte durch drei Kanalsysteme die Verbindung mit der grossen Wasserader Russlands — der Wolga und dem Kaspi See. Es hatte damit einen natürlichen Anschluss an reiche Produktionsgebiete der insbesondere für Massentransporte, die ja hauptsächlich von da in Frage kamen, sehr geeignet war. $^2/_3$ dieses ganzen Verkehrs wurde von dem sogenannten «Mariensystem» (s. o.) bewältigt. Die hauptsächlichsten Waren, die auf diesem Wege befördert wurden, waren Holz, Naphta, Getreide und Salz, wobei das Holz mit 300—500 klm. den kürzesten, das Getreide mit 2000 (bis 3000 klm.) schon einen längeren, das Salz mit 3000 klm den längsten Weg zurückzulegen hatte. Charakteristisch dabei ist, dass es sich hier einmal fast nur um die Zufuhr handelt, eine Ausfuhr findet so gut wie garnicht statt, andererseits sind diese Zufuhren fast ganz für den Konsum St. Petersburgs und seiner weiteren Umgebung bestimmt. Es betrugen die Ausfuhr St. Petersburgs und die Zufuhren auf den 3 Kanalsystemen:

	1905	1910	1914[49])	
Zufuhr	287.114.800	383.153.200	420.168.000	Pud
Export	108.275.000	140.854.000	58.078.000	Pud

Für den Export spielten auch hier die Eisenbahnen eine sehr wesentliche Rolle. — Betrachten wir nun die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel. Die statistischen Angaben entstammen dabei, soweit nicht besonders erwähnt, dem Statistischen Jahrbuch des Rates der Vereinigung russischer Kaufleute und Industrieller für 1914, und dem mehrfach erwähnten Buche B. von Gernets.

1. Getreide. Es bedarf keiner zahlenmässigen Belegung, dass das Nordgebiet Russlands für einen Getreideexport nicht in Frage kommt. Wir haben hier die typischen Zuschuss- oder Selbstversorgegebiete vor uns, wobei man das Ostbaltikum zu letzterem, das nördlichere Gebiet dagegen zu ersterem rechnen kann. Der Grad ist allerdings bei den verschiedenen Getreidearten verschieden. So betrug von der russischen Gesamternte des Jahres 1912 der Anteil von 10 Ostsee Gouvernements (Estland, Livland, Kurland, St. Petersburg, Pskow, Olonetzk, Witebsk, Wilna, Kowno, Nowgorod) nur:

	Gesamternte Tsd. Pud	Ostseegouv. Tsd. Pud
Weizen	1.331.655	7.416
Roggen	1.629.529	122.206
Gerste	639.938	30.117
Hafer	965.299	70.722

[49]) Pohle, St. Petersburg. S. 14.

Die eigentlichen Produktionsstätten sind die Kornkammern des Südens — das Schwarzerde-Gebiet. Daneben noch das Wolga- und Zentralrussische Ackerbaugebiet. Sie versorgten den zuschussbedürftigen Norden, und bestritten die Ausfuhr. Auf das unnatürliche der Getreideausfuhr überhaupt im alten Russland, haben wie dabei schon früher hingewiesen. Der natürliche Ausfuhrweg für diese Gebiete war das Schwarze Meer, zu dessen Häfen sie sowohl durch Bahnen, als Binnenwasserstrassen in Verbindung gesetzt waren. Eine Ablenkung nach dem Nordwesten, zur Ostsee, muss soweit sie nicht dem Konsum dieser Gebiete diente, als unnatürlich bezeichnet werden. Sie fand, wie wir sahen, auch in immer geringerem Masse statt. Eine gesundere Grundlage hatte die Haferausfuhr, die hauptsächlich über St. Peterburg erfolgte, da in jenen Nordwestgebieten ein grosser Haferanbau Platz hatte. Eine nennenswerte Ausfuhr von Getreide einheimischer Provenienz, mit Ausnahme von vielleicht Hafer und Greste, hat somit aus diesen Gebieten nicht stattgefunden. Es handelte sich vielmehr um Zuschussgebiete.

Der Weizen stammte hauptsächlich aus den Gouvernements Orenburg, Ufa, Ssamara, Ssaratoff, Tambow, also aus Südost — Russland, sowie aus Westsibirien. Die Roggenzufuhren kamen in erster Linie aus den Gouvernements Orel, Woronesch, Tambow, Ssaratow, Ssamara, Ssimbirsk und dem Gebiet der Donischen Kosaken, aber auch aus Kurland, Pskow und Smolensk. Fast ganz aus dem Ostseegebiet stammten die, übrigens wenig umfangreichen Zufuhren von Gerste und zwar aus den Gouvernements Kurland und Livland (1913 — 1.121 Tsd. Pud von 1.315 Tsd. Pud für Riga). Aus Südost- und Südwestrussland kamen nur sehr beschränkte Mengen dieses Artikels. Hafer kam vornehmlich aus den Gouvernements Orel, Tambow, Pensa, Ssaratow, in zweiter Linie aus dem Baltikum (etwa 3,5%). Die Getreidezufuhren stammten also hauptsächlich aus den Wolga und Zentralrussischen Gebieten, während das Baltikum sehr wenig daran beteiligt ist. Andererseits war dieser Export nicht gross und entbehrte der natürlichen Grundlagen. Wie stark die Anziehungskraft des Schwarzen Meeres auf den Getreideexport dieser Gebiete war, ersehen wir aus dem Umstande, dass St. Petersburg einen grossen Teil des zu seinem Konsum bestimmten Getreides, wie auch Zucker, Salz und Tabak von den Schwarzmeerhäfen erhielt[50]) und nicht auf dem Kontinentalwege.

2. Holz. Es ist bereits früher erwähnt worden, dass die Holzzufuhr hauptsächlich auf den Flüssen, namentlich der Düna von statten ging. Das bedeutet, dass der grösste Teil dieses exportierten Holzes aus den Ostseeprovinzen selbst oder den benachbarten Gouvernements stammte. Die auf der Düna geflössten Hölzer kamen zum überwiegenden Teile aus den Gouvernements Witebsk und Smolensk, worauf in weitem Abstande die Gouvernements Wilna, Livland, Kurland, Pskow und Minsk folgten. Ja

[50]) Pohle, a. a. o. S. 17.

den Jahren 1904/13 verteilten sich die jährlich durchschnittlich auf der Düna geflössten 46 Mill. Kubikfuss Holz auf folgende Produktionsgebiete:

Gouvernement	Witebsk (der westliche Teil davon — Lettgallen — heute lettl. Provinz)	32%
„	Smolensk	26%
„	Wilna (heute grösstenteils Polen)	10%
„	Livland	10%
„	Kurland	7%
„	Pskow	6%
„	Minsk (Nordwesten polnisch)	5%
„	Mohilew	2%
„	Twer	1%
„	Kowno (heute litauisch)	1%
		100%[51])

Bei der Eisenbahnzufuhr spielten für Bretter und Balken ausserdem noch die Gouvernements Nowgorod, Kaluga, Orel eine Rolle. Die Zufuhren an Sleepers stammten dagegen überwiegend aus Livland un Kowno. Das Brennholz aus Livland und Kurland, zum kleineren Teil aus Witebsk und Pskow. Es ist ebenfalls bereits erwähnt worden, dass diese Zufuhren in letzter Zeit zurückgegangen sind. Der Grund lag darin, dass die Produktion in diesen Zufuhrgebieten nicht mehr steigerungsfähig war. Die fällbaren Bestände traten von den Flussläufen immer mehr zurück, und ein Nachwachs durch Anschonung war im grossen und ganzen nicht vorhanden.[52]) Dieses Zufuhrgebiet zu erweitern war aber kaum möglich.[53]) Zwar wuchs in den letzten Jahren die Zufuhr auf den Eisenbahnen gewaltig und in den letzten Jahren vor dem Kriege betrug die Eisenbahnzufuhr Rigas schon mehr als die Hälfte der Gesamtzufuhr, die Gesamtzufuhr aber ging zurück. Um die Anfuhr von immer weiteren Strecken noch rentabel zu machen, wurden bewegliche Schneidemühlen in die Wälder verlegt, um ein hochwertigeres Erzeugnis, das den teureren Bahntransport noch vertragen konnte, zu erlangen. Auch gelang es zu Beginn des Jahrhunderts günstige Differentiatarife für Holz durchzusetzen. Dadurch wurde zwar der Produktionsradius der Ostsee fast bis an die Linie Moskau-Tschernigow erweitert, konnte aber doch auf die Dauer nicht gegenüber den unermesslichen Waldreichtümern des Nordens, die in dem Stromgebiet der nördlichen Düna belegen waren, die Oberhand behalten. Abgesehen davon, dass die Waldbestände in dem Versorgunsgebiet der Ostsee überhaupt verhältnismässig gering waren, waren sie nun auch allmählich ausgenutzt und erschöpft. Es entfallen zum Beispiel von einem Gesamtbestande an Krons- un Privatwäldern 1911 von 402.689.000 Desjati-

[51]) P. Meyer, Lettland auf dem WeltHolzmarkt. Riga 1924. S. 18.
[52]) Mertens, der Holzhandel Rigas (Die Ostsee, Heft 20).
[53]) Rigaer Handelsarchiv II. f. 1913. S. 115.

nen auf die Gouvernements Wilna, Witebsk, Kowno, Smolensk, Minsk, Mohilew, Kurland, Livland, Estland, Twer — nur 14.111.000 Desjatinen. Auf die Gouvernements Nowgorod, Pskow, St. Petersburg, Olonezk — 18.909.000 Desjatinen. Auf das Gouvernement Archangelsk dagegen allein 43.045.000 Desjatinen, Wologda — 29.360 Desjatinen, Permj — 11.215 Gerade beim Holztransport spielten die flössbaren Wasserläufe eine grosse Rolle, und der Norden ist da bei weitem besser gestellt als die Ostsee. Auch ein besserer Ausbau des Stromgebiets der Düna und die Verbindung desselben mit dem Dnjepr (die bisherige durch den Beresina-Kanal ist völlig unzulänglich), sowie eine Stromregulierung würden da kaum Wandel schaffen können, da wie angeführt, die Waldbestände in diesem Gebiet gering und im Abnehmen begriffen sind. —

Was nun den Anteil des den heutigen Randstaaten entsprechenden Gebiets an der Zufuhr und dem Export von Holz anlangt, so sind für den heutigen Randstaat Lettland auf Grund genauer Verarbeitung des in den betreffenden Börsenkomitees und Hafenverwaltungen vorhandenen Materials erschöpfende Ermittlungen möglich. Der Produktionsanteil dieses Gebiets an der Zufuhr bzw. dem Export auf dem Ostseewege im Jahre 1913 stellt sich wie folgt:

Rigas Zufuhr in Mill. Kub. Fuss	Aus Russland nach dem Bestande von 1913		Davon aus Lettland nach den Grenzen v. 1920		Mithin Lettlands Anteil in %	
	Nutzholz	Brennholz	Nutzholz	Brennholz	Nutzholz	Brennholz
Insgesamt per Eisenbahn und per Wasserweg	117,1	15,1	20,5	10,4	17%	70%
					durchschnittlich 23% der Masse	

Libau	Gesamtexport	Lettl. Anteil
Mill. Kub. Fuss	15,5 (8 M. R.)	15%[54]

Windau	Gesamtexport	Lettl. Anteil
Mill. Kub. Fuss . . .	14 (3,6 M R)	90%[54]

Für den Durchschnitt der Jahre 1904/13 ergeben Zahlen des Rigaer Börsenkomitees:

[54]) Lühr, Rigas Bedeutung im Holzhandel. In «Deutsch-Osteuropäische Hansa». Elberfeld 1922 Nr.Nr. 4 und 5.

Rigas Zufuhr 1904/13	Nutzholz		Brennholz		Nutz- u. Brennholz	
	Aus Russland	Aus Lettland	Aus Russland	Aus Lettland	Aus Russland	Aus Lettland
Aus Russland u. Lettland auf allen Zufuhrstrassen Eisenbahn, Düna, (livl- u. kurl. Aa)	75,7%	24,3%	25,6%	74,4%	70,7%	29,3%

wobei in einzelnen Jahren erheblich höhere Zahlen auf den lettländischen Produktions- und Zufuhranteil entfallen, zum Beispiel 1905 — Nutzholz — 33,9%, Brennholz — 87,2%. Zusammen — 42,6% der gesamten Holzzufuhr. — Alle 3 heute lettländischen Häfen exportierten somit zusammen 118,4 Mill. Cub. Fuss im Werte von 52,1 Mill. Rbl. und es beträgt dementsprechend der lettländische Exportanteil, geschlossen aus den Zufuhrziffern für das Jahr 1913, also Zufuhr-Export gesetzt — 30,2 Mill. Cub. Fuss Holzmasse = 25,5% der Masse, im Rechnungswerte von 11,3 Mill. Rbl. = 21% des Wertes. Es stammte also etwa ¼ des Gesamtholzexports genannter Häfen aus Lettland.[55])

Von den im Jahre 1921 aus Lettland exportierten Hölzern in der Höhe von 10,6 Mill. Cub. Fuss waren 82% lettländischer Herkunft und 18% russische Transitware, wobei erstere etwa 26% der Friedensquantität, letztere nur 3% derselben ausmachten.[56]) Zusammen also 12% der Friedensausfuhr über diese Häfen. — Ähnlich dürften auch die Berechnungen für die anderen Häfen ausfallen. In Estland handelte es sich noch mehr um eine lokale Holzausfuhr. Wir brauchen dieselbe nicht einmal näher zu untersuchen, da sie völlig belanglos war. Wir kommen für die baltischen Häfen und ihre Holzausfuhr daher zu dem Schluss, dass einmal ein erheblicher Teil derselben aus dem Randstaatengebiet selbst stammte. Andererseits aber das sonst in Frage kommende Hinterland für eine bedeutende Holzausfuhr kaum mehr in Frage kam. Dieses Ergebnis ist sehr wichtig, da Holz eben einer der bedeutsamsten, wenn nicht der schlechthin dominierende Artikel der Ostseeausfuhr war. Damit ist eine der wichtigsten Stützen des russischen Arguments von der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Besitzes der baltischen Häfen, hinfällig.

3. Eier. Die Zufuhren derselben stammten vorzugsweise aus dem Süden, dem Südosten und dem Osten Russlands, während der Südwesten eine relativ bescheidene Rolle spielte. Es kamen besonders folgende Gouvernements in Frage: Kasan, Ssimbirsk, Ssamara, Ssaratow, das Dongebiet, Tambow, Woronesch, Orel, Kursk, Charjkow, Jekaterinosslaw, Taurien, Chersson, Poltawa und Wolhynien. Aus dem Randstaatengebiet

[55]) Lühr, a. a. o.
[56]) Lühr, a. a. o.

kamen nur ganz belanglose Quantitäten, ebenso wenig aus den russischen Nachbargebieten. Die Ostsee übte also hinsichtlich der Eierausfuhr eine sehr starke Ablenkungswirkung auf die eigentlich zum Gravitationsfelde des Schwarzen Meeres gehörenden Gebiete aus. Es ist dieses wohl hauptsächlich der Initiative der Rigaer Kaufmannschaft zuzuschreiben. Der lange Weg zur Ostsee war für dieses Produkt recht ungünstig, denn es war wochenlang unterwegs, wodurch die Qualität stark litt, ein Umstand, der der guten Placierung dieser Ausfuhr auf dem Weltmarkt viel Abbruch tat (bis zu 40% Unterbewertung!). Inwieweit der Export in einem gesunden Verhältnis zum Eigenverbrauch stand, lässt sich bei diesem Artikel leider nicht ermitteln.

4. Flachs. Das Flachskulturgebiet Russlands, eines der bedeutendsten der Welt, umfasste ausser den sogenannten Ostseeprovinzen — Liv-, Est- und Kurland, eine ganze Reihe angrenzender nord-, zentral- und westrussischer Gouvernements. Im Schwarzerdegebiet wurde der Flachs hauptsächlich wegen der Saat angebaut (Lion-Kudrjasch) hier dagegen vorwiegend wegen der Faser. Auf höchster Entwicklungsstufe stand die Flachskultur in den Gouvernements Livland, Pskow, Kowno, Smolensk und Witebsk, im Twerischen (Zentralrussland) sowie im Nordwesten — Kostroma, Jaroslaw, Wladimir, Wjatka und Perm. Geringe Ernten ergab infolge klimatischer und anderer Umstände der Flachsbau in den Gouvernements St. Petersburg, Estland, Kurland, Wilna, Minsk, Mohilew, Grodno, Moskau, Nischni-Nowgorod, Olonez, Nowgorod, Archangelsk, Wologda und Kaluga.[57]). In diesem Gebiet wurden ca 70% der gesamtrussischen Flachsernte gewonnen. Auf randstaatliches Gebiet entfielen dagegen etwa 12% im Jahre 1912. Heute dagegen (1923) beträgt die Flachsernte Russlands nur 13,7 Mill. Pud., die der Randstaaten (Lettland, Estland, Litauen und Polen) 25,1 Mill. Pud, also fast das Doppelte der russischen.[58]) Besondere Berühmtheit hatte der livländische Flachsbau, der neben dem Flanderns vorbildlich in der ganzen Welt dastand. Ueberhaupt war der Flachsbau hier sehr verbreitet. Schon 1840 gab die Livländische gemeinnützige und ökonomische Sozietät in einer Dorpater Bekanntmachung unter anderem folgendes zu wissen: «Der Flachs ist das vorzüglichste landwirtschaftliche Handelsprodukt der Ostseeprovinzen, den klimatischen und Boden-Verhältnissen dieser Länder ganz eigentümlich, die ergiebigste Quelle des landwirtschaftlichen Betriebes vieler Gegenden, wo der Anbau den Wohlstand der Gutsbesitzer und des Landvolkes begründet hat . . .»[59]) Ein recht beträchtlicher Anteil der Ostsee-Flachsausfuhr stammte daher ebenfalls aus dem heutigen Randstaatengebiet. So wurden in der Flachssaison 1910/11 aus Riga, dem bedeutend-

---

[57]) P. Meyer, der lettländische Flachshandel, Riga 1924. S. 21.

[58]) Bosseches, Das wirtschaftliche Gesicht der Sowjet-Union. Wien 1925. S. 207.

[59]) P. Meyer, a. a. o. S. 9.

sten Flachsausfuhrplatz des Gebiets, insgesamt 7.002.012 Pud Flachs und Flachshede exportiert; davon waren baltischer Provenienz 1.752.083 Pud = 25%. Letztere — der livländische Kronflachs, Hofsflachs , kurischer Flachs und einige andere Sorten — waren die hochwertigen Erzeugnisse, die im Gegensatz zu dem aus Russland stammenden taugerösteten Slanetzflachs, den alleinigen Gegenstand des Rigaer Eigenhandels bildeten.— Für die Flachsausfuhr hatte die Ostsee also wirklich ein natürliches Hinterland von beträchlichem Umfang, wenn schon wie gesagt ein grosser Teil davon auf heutiges Fremdgebiet fällt. Sehr bemerkenswert ist, dass es den baltischen und russischen Ostseehäfen trotzdem nicht gelang, den ganzen Export dieses Artikels auf sich zu konzentrieren. Eine sehr starke Ablenkung ging besonders von Königsberg und Breslau aus, deren Bezüge über die Landgrenze 1912 und 1913 ca. 3. Mill., bzw. 2,25 Mill. Pud umfassten, also sehr beträchtlich waren. Auch der Eigenverbrauch von Flachs in Russland war im Steigen begriffen 1880—1899 Tsd. Pud. 1912 — 4720 Tsd. Pud nach der Fabrik-Statistik. Auch verdient die sehr günstige Lage St. Petersburgs zu dem grösseren Teil dieses Hinterlandes hervorgehoben zu werden, wenn auch der frühe Schiffarhrtsschluss dort eine im Verhältnis zu den baltischen Häfen, solange diese in russischem Besitz waren, nur unbedeutende Ausfuhr bedingte.

5. Butter. Bei den Butterzufuhren spielten die wichtigste Rolle die Sibirische Bahn und die Lokalbahnen. Sie stammte also, vornehmlich aus Sibirien und aus den Randgebieten. Von 463.761 Pud die im Jahre 1913 nach Riga gelangten, kamen 196.111 von der Sibirischen Bahn, 203 724 von den Stationen des Randstaatengebiets. Auch hier war also eine Ausfuhr über die Ostsee natürlich. Der günstigste Ausfuhrpunkt ist jedoch St. Petersburg, denn die Strecke Sibirien — St. Petersburg ist um 550 klm. kürzer als die nach Riga und 725 klm. näher denn Windau. Wenn trotzdem letzteres das Ausfuhrzentrum für Butter war, so lag das an den bereits geschilderten Machenschaften der Windau — Rybinsker Bahngesellschaft. Es ist das zugleich ein interessantes Beispiel dessen, welche Gründe und Zufälligkeiten bei der Leitung der Ausfuhr über bestimmte Ausfuhrstellen mit hineinspielten, und dieselbe von den naturgegebenen und wirtschaftlich zweckmässigsten oft weit ablenkten.

6. Häute und Felle, kamen vorzugsweise aus den Gouvernements Livland, Kurland, Witebsk, Mohilew, Moskau, Nischni-Nowgorod, Saratow, sowie aus Sibirien. Von im Jahre 1913 angeführten 2.086.796 Pud dieser Ware kamen 171.061 aus dem Randstaatengebiet. Nähere Daten über die Produktionsverhältnisse lassen sich hier nicht anführen. Immerhin ist zu bemerken, dass der Eigenverbrauch von Häuten und Fellen stark zunahm — 1900 wurden davon für ca. 61.586.500 Rbl. verarbeitet, 1908 — für 74.045.000 Rbl., und die hauptsächlichsten Viehbestände Russlands sich im Südosten befanden. Von einem natürlichen Hinterlande der Ostsee inbezug auf diesen Artikel kann man daher schwerlich reden.

7. Ganz natürlich erscheint die geringe Beteiligung der Ostsee am Napthaexport. Die Produktionsstätten desselben lagen ausschliesslich im Süd-Osten Russlands (Baku, Transkaspien, Grosnij und so weiter). Nach St. Petersburg gelangten einige Mengen auf dem Wolgawege, andere sogar auf dem Seewege über das Schwarze-Meer — so auch nach Riga, waren aber meist für die dortige Industrie oder Finnland bestimmt. Der Export Rigas an Napthaprodukten basierte im wesentlichen auf den Rigaer Mineralölraffinerien.

8. Oelkuchen. Deren Zufuhren kamen vorwiegend aus den Gouvernements Witebsk, Twerj, Smolensk, Orel, ferner aus Kurland, Mohilew, Kaluga, Tula und Tombow. Sie gingen, wie wir bereits angeführt haben, in der Hauptsache nach St. Petersburg. Die baltische Ausfuhr beruhte vornehmlich auf der Libauer und Rigaer Oelmühlenindustrie während das Geschäft in russischer Ware an diesen Plätzen verhältnismässig klein war. Die dominierende Rolle spielte dabei die Leinkuchenherstellung, wie denn auch 90% der Rigaer Ausfuhr darauf entfallen. Die schwächeren Ausfuhrziffern der Jahre 1911/13 sind dem Nachlassen in den Zufuhren russischer Ware zuzuschreiben, was besonders 1913 als die russischen Mühlen unter Rohmaterialknappheit litten; zutage trat. — Wir sehen, dass die baltischen Häfen auch hier kein eigentlich ins Gewicht fallendes russisches Hinterland besassen.

9. Oelsaaten. Auch die Zufuhr der Leinsaat und anderer Oelsaaten erfolgte im wesentlichen aus heutigem Randstaaten — oder benachbartem Gebiet. Es kamen namentlich die Gouvernements Livland, Kurland, Kowno, Mohilew, Minsk, Witebsk und Smolensk und Pskow in Frage. Von den 1913 per Eisenbahn nach Riga gebrachten 2.999.575 Pud Oelsaaten stammten 1.195.282 aus dem Baltikum = 40%. Hinzu kam noch eine Zufuhr auf der Düna von 156.345 Pud, natürlich ebenfalls aus diesem Gebiet. Vor dem Kriege galt im ganzen Westen die Rigaer, Pernauer, Revaler und Pskower Leinsaat, damals allgemein als «russische» bezeichnet als die beste. Die für den Export disponiblen Quantitäten gingen jedoch allmählich, aber stetig zurück. Dazu trug viel die Erweiterung der Oelkuchenproduktion der Oelmühlenindustrie bei, aber auch der ganz allgemein stetig wachsende innerrussische Konsum dieses Artikels. Es musste daher bereits damals mit einer künftigen und wachsenden Einschränkung des Oelsaatenexports gerechnet werden.

10. Hanf. Dass auch der Export dieses Artikels aus den baltischen Häfen zum Stillstand ja sogar Rückgang gekommen war, haben wir bereits früher gesehen. Dasselbe galt vom gesamtrussischen Export. Die Gründe, soweit sie auf russischer Seite lagen, waren die, dass der Konsum in Russland selbst umfangreicher wurde, während der Hanfbau sich nicht dementsprechend erweiterte. Die Aufmerksamkeit des russischen Ackerbauers war infolge der höheren Preise in erster Linie der Flachskultur gewidmet. — Die Zufuhren dieses Artikels kamen hauptsächlich aus den Gouvernements Kursk, Tschernigow, Smolensk, Orel, Mohilew und Minsk.

Aus dem unmittelbaren Ostseegebiet kam so gut wie gar keine Zufuhr in Frage. Auf die gesamtrussische Hanfernte des Jahres 1912 von 24.4689.000 Pud entfallen in den 8 Gouvernements — Livland, Kurland, Wilna, Kowno, Witebsk, Nowgorod, Pskow, Olonez — nur 236.500 Pud, während in den Gouvernements St. Petersburg und Estland eine Hanfernte überhaupt nicht stattfand. Ein natürliches wirtschaftliches Hinterland für die Ostsee scheint also auch hier nicht gegeben. Trotz der schon so geringen Zufuhr-Mengen dieses Artikels fand noch eine ernste Konkurrenz Königsberg statt, die einen Teil des aus dem Rigaer Versorgungsrayon kommenden Hanfes auf sich ablenkte. Auch ist die Lage der Produktionsgebiete viel günstiger zur Landgrenze, über die denn auch 60% der Ausfuhr ihren Weg nahmen, davon auch ein Teil aus dem eigentlichen Rigaer Versorgungsrayon, ein Beweis, dass dieser Rayon für den Artikel Hanf eben wirtschaftlich nicht bestand. —

Damit haben wir auch hier fast alle in Betracht kommenden Warenarten behandelt. Eine Ausfuhr von Baumwollgeweben, Zucker oder Mangan-Erzen über die Ostsee kam nicht in Frage, wäre auch ganz unnatürlich gewesen. Die sonst etwa noch in Frage kommenden Handelsartikel wie Wild, Geflügel und Fleisch, die jedoch nicht weiter ins Gewicht fallen, stammten aus Ost, Südost und Mittelrussland, oder wie der wichtigere Ausfuhrposten — Gummierzeugnisse aus der einheimischen Industrie Rigas und St. Petersburgs. —

Für die Gesamtausfuhr ergibt sich demnach auf Grund einer Verarbeitung des im Rigaer Börsenkomitee vorhandenen Materials folgendes Bild des randstaatlichen Anteils im Jahre 1913 daran: (allerdings nur für Lettland, doch sind dessen Verhältnisse infolge des Schwergewichts Rigas als Exporthafen massgebend).

	Gesamt Mill. Pud	Davon aus Russland Mill. Pud		Aus Lettland Mill. Pud	
Zufuhr per Eisenbahn nach Riga	113	90,5	= 80,1%	22,5	= 19,9%
Zufuhr auf der Düna, der kurl. und livl. Aa nach Riga	67,5	44	= 65,2%	23,5	= 34,8%
Zufuhr auf der See (per Kabotage) nach Riga	12	11,25	= 93,7%	0,75	= 6,3%
Gesamtzufuhr auf allen Verkehrswegen nach Riga	192,5	146	= 75,7%	46,75	= 24,3%
Export aus Riga	122	ca 92	= 75%	ca 30	= 25%

Die Verhältnisse Estlands würden das Bild wohl noch mehr zugunsten des randstaatlichen Anteils verschieben, da die Zufuhren aus Russland, soweit sie nicht nach St. Petersburgs gingen, ja vornehmlich auf Riga entfielen. Ähnliches gilt wohl auch für die anderen Ostseehäfen. Wir würden also, wenn wir sie alle in Betracht zögen einen nicht unerheblich höheren Anteil des Randstaatengebiets an der Ausfuhr erlangen, insbesondere wenn wir auch die aus dem heutigen Litauen, Polen und so weiter stammenden Zufuhren von der gesamtrussischen Summe abzögen.

Zusammenfassend können wir also folgendes sagen: ein beträchtlicher Teil der über die Ostseehäfen gelangten Waren stammte aus heute randstaatlichem Gebiet. Das wirtschaftliche Hinterland der Ostsee beschränkt sich hier also auf nicht zu Russland gehörige Gebiete. Ein anderer sehr beträchtlicher Teil der Ausfuhr stammte aus entfernten Gebieten des russischen Ostens, Südostens und Südens und wurde hauptsächlich dank der Initiative der baltischen Kaufmannschaft von seinem natürlichen Ausfuhrtor — dem Schwarzen Meer — zur Ostsee abgelenkt. Ein nur verhältnismässig geringer Teil der Ausfuhr stammte aus russischen Gebieten die dem Ostseegebiet benachbart waren. Auch in der Bedeutung der einzelnen wichtigsten Schienenwege für die Zufuhr, zum Beispiel nach Riga, hat sich im Laufe der letzten 25 Jahre eine Wandlung vollzogen. Während um 1890 in erster Linie die Riga—Oreler Bahn (20% der Totalzufuhr) sowie die Südostbahnen (18%) und in zweiter Linie die Bahnen Riga—Mitau—Murawjewo, Rjasan—Uralsk, Riga—Pskow und Baltische Bahn standen, traten im Jahre 1913 vor allem die Moskau—Windau—Rybinsker Bahn (18%) sowie die Riga—Pskow und Baltische Bahn (10) hervor, also Bahnen, die vorwiegend, oder ganz auf randstaatliches Gebiet entfallen. Auf diese folgten dann gemäss dem Umfang der auf ihnen zugeführten Warenmengen — die Nikolaibahn, die Riga—Oreler, Rjasan—Uralsker, Libau—Romnyer, Jekaterinen, = (Samara—Slatouster Bahn, die Nordbahnen, Südostbahnen, die St. Petersburg—Warschauer, Moskau—Brester, Moskau—Kiew—Woronescher, die Sibirische Bahn, die Südbahnen, die Taschkenter, die Riga — Mitau — Murawjewo Bahn und so weiter. Wir dürfen uns jedoch, wie wir gesehen haben, durch die scheinbare Grösse dieses Produktionsradius der Ostsee, der sich anscheinend bis weit nach Sibirien und dem Südosten erstreckt, nicht täuschen lassen. Ziehen wir das oben über die Produktions, und Konsumverhältnisse Gesagte hinzu, so ergibt sich, dass für viele dieser Ausfuhrwaren eine gesunde volkswirtschaftliche Basis des Exports nicht vorhanden war. Das Netz der so ausgedehnten Beziehungen der Ostsee, namentlich der baltischen Häfen, zu entfernten Gebieten Russlands muss daher in den meisten Fällen als sehr oberflächlich gesponnen und von zufälligen Gegebenheiten abhängig erachtet werden. Schon die weiten Entfernungen mancher Produktionsgebiete verboten eine Ausfuhr über die Ostseehäfen. So ist zum Beispiel sehr bemerkenswert, dass Riga von den Schwarzmeerhäfen auf dem Seewege recht erhebliche Zufuhren erhielt, und zwar enorme Quantitäten von Krimer Salz, Stahl, Weizenmehl, Zucker, Früchten, Konserven, die allerdings fast nur für den örtlichen Konsum bestimmt waren. Es ist aber bezeichnend, dass diese Waren, um nach Riga zu gelangen, den Weg über das Schwarze Meer nahmen, und nicht per Eisenbahn befördert werden konnten. Die Gesamtzufuhr Rigas zur See betrug 1913 — 12 Millionen Pud und war in stetem Wachsen. Eine wirklich enge und volkswirtschaftlich gesunde Verknüpfung mit der Ostsee zeigten vor allem nur die Ostseegebiete, die heutigen Baltischen Staaten, selbst und

die südlicheren Randstaaten. Hier übte die Ostsee eine entschiedene Anziehungswirkung auf die Exportquellen aus. Wenn man daher von einem wirtschaftlichen Hinterlande der Ostsee spricht, so muss man sich vergegenwärtigen, dass sich dasselbe in der Hauptsache auf jenes Anliegegebiet derselben beschränkt, das wir heute als die sogen. Randstaaten vor uns haben. Der Zusammenhang mit weiten Gebieten Russlands ist ein mehr indirekter, nicht fundierter und kaum natürlicher.

3. Die Verkehrsrichtung der russischen Ostsee-Ausfuhr.

Wenn wir uns nun der Betrachtung der Produktionslücken, die die russische Ostsee-Ausfuhr aufnahmen, nach denen sie gewissermassen ein natürliches Gefälle besass, zuwenden, so können wir uns dabei recht kurz fassen. Denn diese Untersuchung ist für die Zwecke unserer Arbeit verhältnismässig weniger aufschlussreich als die bisherigen Betrachtungen. Infolge der im vorherigen angegebenen Gründe wollen wir uns auch hier in der Hauptsache auf die baltischen Häfen beschränken. Auch hier lässt leider die russische Statistik ebenso wie auf den anderen behandelten Gebieten viel zu wünschen übrig.

Wohin ging zunächst, ganz allgemein gesehen, die russische Gesamtausfuhr? Wir nehmen als Stichproben auch hier, als das letzte Normaljahr, das Jahr 1913, und stellen daneben, um die Tendenzen der Ausfuhrrichtung zu erkennen, die Zeitspannen 1894/98 und 1899/03. Wir erhalten dabei das folgende Bild:

Länder	Anteil in % des Wertes 1894/98	Anteil in % des Wertes 1899/03	Anteil in % des Wertes 1913
Deutschland	24,7	24,4	29,8
Grossbritannien	22,8	21,2	17,6
Holland	9,8	10,3	11,7
Frankreich	8,4	7,8	6,6
Persien	2,1	2,9	3,8
Belgien	3,9	3,5	4,3
Italien	5,2	5,2	4,9
Oesterreich-Ungarn	5,3	3,9	4,3
China u. Mongolei	0,8	1,4	2,1
Dänemark	1,5	2,8	2,4
Türkei	2,0	2,2	2,4
Rumänien	1,4	1,4	1,4
U. S. Amerika	0,3	0.8	0,9
Schweden	1,0	1,3	0,8
Norwegen	0,7	0,8	0,4
Finnland	3,2	5,0	3,6
Sonstige Länder	6,9	5,1	3,0
Summa	100	100	100

Was uns vor allem dabei auffällt, ist die ausserordentlich geringe Anteilnahme gerade der Ostseeländer, wenn wir dabei zunächst von

Deutschland absehen, an der russischen Ausfuhr. Dieser Anteil ist nicht nur an sich sehr gering, sondern auch in stetigem Sinken begriffen. Dieses beruht im wesentlichen auf dem verhältnismässig gleichartigen wirtschaftlichen Charakter dieser Länder mit dem Russlands. Für die agrarischen Ausfuhrwaren Russlands hatten sie kaum einen Bedarf. In ihrem Gesamtimport spielt der aus Russland fast gar keine Rolle. Eine um so grössere dagegen der aus Deutschland. Norwegens Einfuhr kommt zu fast einem Drittel aus Deutschland, und in immer weiterem Sinken begriffen, zu einem knappen Viertel aus England[60]), während in der Ausfuhr England als Empfangsland erheblich überwiegt. In Dänemark und Schweden entfallen auf den Austausch mit Deutschland ebenfalls ein volles Drittel, während an zweiter Stelle der Handel mit England steht. Auch Finnland deckte seine Gesamteinfuhr zu 40% in Deutschland, während nur knapp 28% aus Russland kamen. Damit scheidet bereits diese ganze Ländergruppe, für die ein Verkehr mit Russland auf der Ostsee wirklich als das verkehrswirtschaftlich zweckmässigste anzusprechen wäre, vollständig aus. Es ist auch nicht anzunehmen, dass eine Einfuhr aus Russland für diese Länder je eine Rolle spielen könnte. — Ehe wir uns den für den russischen Export wichtigsten Ländern zuwenden, sei noch bemerkt, dass fast allgemein der Export nach den Ländern, für die der Ostseeweg in Frage kam — England, Frankreich, etc. gefallen ist, während er bei den anderen — Persien, China, Türkei etc. stark im Ansteigen begriffen war. Auf Deutschland entfielen nach den Ausweisen der russischen Statistik etwa 30%. Wir müssen dabei jedoch berüksichtigen, dass dieselbe, abweichend von der deutschen Statistik, als Herkunfts- bezw. Bestimmungsland, nicht das Land des wirklichen Ursprungs bzw. letzten Verbrauchs angibt, sondern das Land des letzten Versands, der unmittelbaren Verschickung. Die Ausfuhr nach Deutschland zeigt daher viel zu geringe Ziffern, weil der blosse deutsch-russische Durchgangsverkehr durch Holland und Belgien anstatt Deutschland, diesen beiden Ländern zugeschrieben wird. Hier ist daher allein die deutsche Statistik massgebend. Der Anteil Deutschlands an der russischen Ausfuhr betrug daher ca. 45%. Die relativ hohen Zahlen für Belgien und Holland haben wir demnach hauptsächlich unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten. Der Anteil Englands geht, wie man sieht, stark zurück. — Allgemein lässt sich sagen, dass nach den Bestimmungsländern zu urteilen für 18,9% der russischen Ausfuhr (mit steigender Tendenz), eine Ostseeausfuhr überhaupt nicht in Frage kam. Für 56,9% eine teilweise, und für etwa 21,2% (incl. England) eine solche vorwiegend in Betracht kam. Es dominiert in der Ausfuhrrichtung jedenfalls ganz entschieden Deutschland. — Untersuchen wir nun noch die Richtung der tatsächlich stattgehabten Ostseeausfuhr, so ergibt sich daraus folgende Verteilung:

[60]) Wallroth, a. a. o. S. 8.

Vom Gesamtwert des Rigaer Exports entfielen auf:

	1866/70	1913
Grossbritannien	49,9%	38,8%
Deutschland	6,0%	19,2%
Belgien	15,2%	13,7%
Frankreich	14,3%	6,3%
Holland	6,7%	6,6%
Dänemark	1,6%	2,6%
Amerika	0,2%	9,7%
Alle übrigen Länder	6,1%	3,1%
	100 %	100 %[61])

wobei zu bemerken ist, dass in den Zwischenjahren auf Deutschland schon bis 25,1%, Holland — 10,4%, Dänemark 5,1% entfallen sind. — Das Jahr 1913 und 1903 ergibt für Windau folgende Verteilung des Wertes der exportierten Waren:

	1903	1913
Deutschland	1,0%	33,0%
Dänemark[62])	32,6%	14,7%
Belgien	19,9%	10,0%
Amerika	0,5%	0,4%
England	23,9%	29,5%
Holland	3,2%	5,3%
Frankreich	17,1%	6,0%
Schweden	1,8%	0,8%
Norwegen	0,0%	0,3%
	100,0%	100,0%[63])

Für Libau ergibt das Jahr 1913:

	1913
Amerika	30,0%
England	30,0%
Deutscland	14,0%
Holland	8,0%
Frankreich	7,0%
Dänemark	5,5%
Belgien	3,5%
Schweden	1,0%
Norwegen	0,2%
Sonstige Länder	0,8%
	100,0%[64])

[61]) Gernet, a. a. o. S. 23.

[62]) Fast nur Butter.

[63]) Müller, Stat. Handbuch für Kurland u. Litauen, Jena 1918. S. 106 ff.

[64]) Müller, a. a. O. S. 112/113.

Revals Ausfuhr verteilte sich 1911 auf

	1907	1911
Grossbritannien . . .	41,0%	42,0%
Deutschland	15,0%	14,4%
Belgien	14,7%	12,3%
Holland	5,5%	23,5%
Dänemark	2,0%	0,7%
Frankreich	21,2%	5,4%
Übrige Länder . . .	0,6%	1,7%
	100,0%	100,0%[65])

Ähnliches galt auch für die anderen Ostseehäfen. Wir haben hier eine Bestätigung des russischen Gesamtbildes. Auch hier ist auffallend die völlige Belanglosigkeit der Ausfuhr nach den Ostseeländern. Es dominiert dagegen hier England, während Deutschland, selbst wenn man die Einfuhrzahlen Hollands und Belgiens hinzuzählt, erst an zweiter Stelle steht. — Der Verkehr nach den wirklich auf die Ostsee angewiesenen Ländern ist also minimal. Es herrscht vor dagegen der nach Ländern, in die eine Ausfuhr sowohl auf dem Ostseewege als auch auf anderem Wege möglich war: England, Deutschland, (Holland, Belgien), Frankreich. Ehe wir uns ein Bild davon machen, ein wie grosser Teil der russischen Ausfuhr nach diesen Ländern auf dem Ostseewege, wieviel dagegen auf anderem Wege dorthin gelangte, müssen wir uns noch über den Warencharakter derselben orientieren.

England importierte etwa 40% der russischen Holzausfuhr[66]), 10% der Getreideausfuhr (1913), 37% der Eierausfuhr, 29,5% der Flachsausfuhr, 45% der Butterausfuhr, Hanf — 29,5%. Von der Ostseeausfuhr dieser Waren 1913 entfielen dabei auf England Holz — ca. 53%[67]), Getreide — 11%, Eier — 76%, Flachs — 37%, Butter — 64 Proz., Hanf — 50 Proz. — Deutschland importierte etwa 46% der russischen Getreideausfuhr (Belgien — 2,5%; Holland — 10%), 35% der Holzausfuhr (Holland — 10%) meist über die Landgrenze, 26% der Eier (Holland — 5%, Belgien — 2,5%), 35% der Butter. Von den über die Ostsee ausgeführten Waren dieser Art gelangten nach Deutschland: Holz nur 9 Proz. (Holland — 18 Proz., Belgien — 6,6 Proz.), Getreide — 22 Proz. (Holland — 25 Proz., Belgien — 11 Proz.), Eier — 15 Proz. (Holland — 1,8 Proz., Belgien — 3 Proz.), Flachs — 0,3 Proz. (Belgien — 45 Proz.), Butter 27 Proz. (Holland — 4 Proz., Belgien — 2 Proz.), Hanf — 3 Proz. (Holland — 1,5 Proz., Belgien — 21,5 Proz.). Wir ersehen aus diesen Verhältniszahlen, ohne die absoluten, vergleichen zu müssen, dass die Ausfuhr nach England sich im wesentlichen auf die Artikel, deren Ausfuhr stark auf der Ostsee vor

---

[65]) Die deutschen Ostseeprovinzen Russlands, Berlin 1915. S. 78/79.
[66]) Lühr, a. a. o.
[67]) Gernet, a. a. o. S. 55.

sich ging, stützte. Daher auch der wesentlich höhere Anteil Englands an der Gesamtausfuhr der Ostsee, also an der Gesamtrusslands. Letztere Zahl war vielmehr in stetigem Sinken. Namentlich ging die Getreideausfuhr nach England infolge der amerikanischen und argentinischen Konkurrenz zurück. Beim Export nach England spielte die Ostsee also eine wichtige Rolle, obwohl der Anteil Englands abnahm. Anders Deutschland, wie dieselben Verhältniszahlen ergeben. Der Anteil Deutschlands an der Ostseeausfuhr ist verhältnismässig gering und kann sich mit dem Englands erst dann messen, wenn man ihm die Anteile Belgiens und Hollands, die ja vielfach nur deutsche Durchfuhr waren, hinzuzählt. Im Gesamthandelsverkehr Russlands stand dabei Deutschland weit vor England. Die Erklärung liegt darin, dass eben der überwiegende Handelsverkehr Deutschlands mit Russland sich über die Landgrenze abspielte und daher in der Statistik des Ostseeverkehrs nicht erscheint. Auch das Vorwiegen des Getreides in der Ausfuhr nach Deutschland (Roggen) deutet darauf hin, dass die Ostsee dabei keine bedeutende Rolle spielen kann. Am bedeutendsten war der Ostseeexport nach Deutschland in Häuten und Fellen: 40%, Oelkuchen — 12,5%, und Saaten — 23,5%. — Von den beiden in der russischen Ausfuhr vorherrschenden Ländern führte also das bei weitem belangvollere den grössten Teil der russischen Ausfuhr auf dem Landwege ein, und nur im Verkehr mit England herrschte die Ostsee vor. Dasselbe gilt, wie wir sahen, für Holland und Belgien. Damit sind aber auch die Länder, für die ein Ostseeverkehr mit Russland hauptsächlich in Frage kam, erschöpft. Es ist daher nicht weiter erstaunlich, dass wenn wir zur Illustration ein paar absolute Zahlen anführen[68]), wir einen auffallend geringen Anteil der Ostsee am Verkehr Russlands selbst mit den Ländern finden, bei denen ein solcher durchaus in Frage kam. Wir stellen dabei dem Gesamtexport Russlands nach diesen Ländern den der Ostseehäfen Riga, Windau, Libau und Reval nach den Angaben der betreffenden Lokalstatistiken gegenüber.

Ausfuhr 1913 in Mill. Rubel.

	Gesamt Russ'and	Riga	Windau	Libau	Anteil für 30 Häfen
Grossbritannien	267,8	87,1	21,8	14,5	46%
Deutschland	453,6	43,2	24,5	6,7	16%
Belgien	64,7	30,9	7,6	1,7	62%
Holland	177,4	14,9	4,0	3,9	13%
Frankreich	100,9	14,1	4,4	3,2	21%
Dänemark	36,4	5,7	11,0	2,7	53%
Übrige Länder	419,3	28,9	1,3	15,9	11%
	1520,1	224,8	74,6	48,6	22,8%

[68]) Nach der Ostseegünstigen Lokalstatistik.

	oder 1911 für Gesamtrussland	Riga	Reval	Anteil beider
Grossbritannien	337,0	72,2	9,4	24,0%
Deutschland	490,5	38,6	3,2	8,5%
Belgien	55,4	25,7	2,7	50,0%
Holland	188,8	13,2	5,2	9,5%
Dänemark	35,6	3,7	0,2	11,0%
Frankreich	90,8	12,6	1,2	15,3%
Übrige Länder	393,2	20,8	0,4	5,4%
	1591,3	186,8	22,3	13,1%[69])

Für andere Länder als die hier angeführten kam eine Ostseeausfuhr kaum in Frage. — In der Ausfuhr nach Deutschland, das die fast absolute Mehrheit des russischen Exports aufnahm, dominierte also völlig der Landverkehr. Gerade dieser Verkehr mit Deutschland war aber in ständigem Wachsen. In den Jahren 1910/11 kamen von den 130 Mill. Rubeln um die der Export in dieser Zeit zugenommen hatte 80% auf Deutschland[70]). Diese geringe Rolle der Ostsee im Verkehr mit Deutschland ist erklärlich, wenn man berücksichtigt, dass ein sehr grosser Teil der dorthin exportierten Waren nicht aus dem Hinterlande der Ostsee stammte. Aber auch bei der Ausfuhr nach England fragt sich, zieht man die überwiegende Bedeutung des Holzes in derselben in Betracht, ob nicht die Ostsee allmählich ihre Bedeutung für diesen Verkehr einbüssen wird, zugunsten des alten von den Engländern entdeckten Seeweges über das Weisse Meer. Aus der untergeordneten Rolle Russlands im Welthandel folgt ferner, dass die Einfuhr aus Russland in der Gesamteinfuhr der einzelnen Länder keine sehr wesentliche Rolle spielen konnte. Der Hauptabnehmer Russlands — Deutschland — bezog demnach 1913 nur 13,2% seiner Einfuhr aus Russland.[71]) Dass in der Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes für russische Waren überhaupt eine Minderung eintreten sollte, ist aber kaum anzunehmen, besitzt Russland von manchen Waren — wie Holz, Flachs und andere Rohstoffe, doch fast unerschöpfliche Quellen, auf die das Ausland auch weiterhin bis zu einem gewissen Grade angewiesen sein wird. Fraglich erscheint nur ob nicht eine wachsende überseeische Konkurrenz, wie zum Beispiel in Getreide oder ein wachsender Eigenkonsum Russlands, diese Ausfuhr beeinträchtigen kann. Wahrscheinlich aber erscheint, dass nach der Art dieser Exportwaren, nach den Absatz- und Produktionsverhältnissen, die Ostsee, insbesondere die baltischen Häfen von der Ausfuhrseite gesehen, in ihrer Bedeutung für Russland nicht wachsen, sondern eher zurückgehen dürften. Zusammenfassend können wir also sagen, dass die Ostsee, namentlich die baltischen Häfen, in der russischen Ausfuhr keine allzugrosse Rolle spielen, oder in Zukunft spielen können. Die überwiegende Bedeutung fällt vielmehr dem Schwarzen Meer zu, an dessen Seite sich mit Entwicklung der Eisenbahnen immer ebenbürtiger der Landver-

[69]) Gernet, a. a. o. S. 23. Müller, a. a. o. S. 106 ff. und S. 112/113.
[70]) Firle, a. a. o. S. 19.
[71]) Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1921/22 S. 224.

kehr über die ausgedehnten Trockengrenzen Russlands stellte. — Wenn dieses schon für den Ausfuhrhandel, der infolge der darin vorherrschenden Massengüter auf den billigen Seeweg angewiesen ist, gilt, so werden wir eine weitere Bestätigung unseres Satzes in der Betrachtung der Einfuhr finden, der wir uns nun im nächsten Abschnitt zuzuwenden haben. Diese ist dank ihrer wertvolleren Artikel, viel weniger auf den Seetransport angewiesen. Sie geht daher zu einem noch viel grösseren Teil über die Landgrenze. Andererseits spielte aber auch die Ostsee in der Einfuhr eine grössere Rolle als in der Ausfuhr. Sie war kraft der besonderen Verhältnisse, die da vorlagen, hauptsächlich Einfuhrstrasse. Der Betrachtung dieser Verhältnisse haben wir uns nun zuzuwenden, ehe wir ein Gesamturteil über die wirtschaftliche Bedeutung der Ostsee für Russland abgeben.

3. Abschnitt.

Die Ostsee im russischen Einfuhrhandel.

Wir haben unsere Untersuchung in derselben Weise wie bisher nun auf die passive Seite des russischen Aussenhandels auszudehnen, auf welchem Gebiet, wie wir sehen werden, die vorwiegende Bedeutung der Ostsee für Russland lag. Wir folgen demselben Aufbau wie im vorherigen Abschnitt. Was an allgemeinen Bemerkungen über das Material und so weiter bereits dort gesagt wurde, gilt auch für diesen Abschnitt.

1. Die Gliederung der Einfuhr nach Grenzabschnitten und Warenarten.

Wenn wir bei der russischen Ausfuhr ein Vorwiegen landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Lebensmittel und Rohstoffe feststellen konnten, so zeigt die Zusammensetzung der Einfuhr eine wesentlich andere Struktur. Wir erinnern an das in der Vorbemerkung über den Charakter dieser Einfuhr Gesagte. Sie war, wie ja der ganze russische Aussenhandel sehr gering, entfielen davon doch 1913 pro Kopf der Bevölkerung nur 8 Rbl. (Deutschland 74, Holland 433 und so weiter)[72]). Auch auf das problematische dieses Einfuhrbedarfs überhaupt ist hingewiesen worden. Es handelte sich hauptsächlich um Fabrikate, deren Herstellung Russland noch nicht möglich war, oder um Rohstoffe deren Erzeugung garnicht oder in nicht ausreichendem Masse erfolgte. Die Zusammensetzung ist auch hier recht stabil; sie gliederte sich folgendermassen:

Warengattung	1894/98	1899/03	1904/08	1909/13
Lebensmittel	17,5%	18,7%	22,6%	18,1%
Rohstoffe und Halbfabr.	53,9%	51,3%	48,8%	48,7%
Tiere	0,7%	0,7%	0,7%	1,0%
Fabrikate	27,9%	29,3%	27,9%	32,2%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

[72]) Statistisches Jahrbuch 1914, S. 832.

[73]) Übersichten pro 1914. S. II. u. III.

Es überwiegen also Rohstoffe und Fertigerzeugnisse. Auf die einzelnen Warenarten innerhalb dieser Gattungen verteilte sich ferner die Einfuhr im Jahre 1913 wie folgt:

Warenart	Wert der Einfuhr in Tsd Rubel	%
1. Maschinen und Maschinenteile	169 291	12,32
(1a. Davon landw. Maschinen incl. Sensen, Sicheln, Schaufeln)	(48.864)	(3,55)
2. Rohe Baumwolle	114.041	8,30
3. Steinkohle und Koks	87.483	6,37
4 Tee	62.169	4,52
5. Rohe Wolle	60.399	4,40
6. Felle, bearbeitete und unbearbeitete Häute (Leder)	59.311	4,31
7. Eisen und Stahlwaren verschiedener Art	40.241	3,00
8. Rohgummi	40.156	3,00
9. Gemüse und Früchte	38.205	2,80
10. Schreibwaren und Bücher	36.846	2,68
11. Garne aller Art	32.608	2,37
12. Rohe Seide	31.215	2,27
13. Heringe	24.387	1,80
14. Fahrzeuge aller Art	22.827	1,70
15. Chem. und pharm. Materialien	22.273	1,62
16. Physikal. Aparate, Wagen	21.904	1,60
17 Kopra	19.323	1,40
18. Düngemittel	15 168	1,10
19. Farben und Farbstoffe	14.970	1,09
20. Wein und Champagner	13.088	0,99
21. Reis	13.084	0,99
22. Blei	12.644	0,91
23. Jute	11.080	0,81
24. Gusseisen, Eisen und Stahl	10.479	0,80
25. Kaffee	9.028	0,70
26. Gerbstoffe	7.719	0,56
27. Harze	4.947	0,36
28. Korkholz	4.582	0,33
29. Brotgetreide, Kartoffeln, Bohnen und Erbsen	25.753	1,90
30. Tierische Fette und Oele	14.100	1,02
31. Zinn	12.145	0,90
32. Kupfer	4 888	0,34
33. Kupferwaren	10.384	0 80
34. Baumwollgewebe	15 223	1,11
35 Seiden und Halbseidenwaren	7.937	0,58
36. Wollen und Halbwollenwaren	17.432	1,27
37. Strickwaren	9.035	0,65
38. Übrige Waren	257.635	18,31
Insgesamt Tsd Rbl	1.374 000	100,00[74])

[74]) Übersichten f. 1914.

Wir ersehen daraus, dass sich die Einfuhr auf eine viel grössere Anzahl wichtiger Posten verteilt, als dieses bei der Ausfuhr der Fall war, und demzufolge ein so stark dominierender Artikel, wie dort das Getreide, fehlt. Als wichtigste Posten treten uns Maschinen, rohe Baumwolle, Steinkohlen und Koks entgegen, die aber immerhin erst ca. 27% des Wertes der Gesamteinfuhr bilden. Am stärksten in der Zunahme begriffen war die Einfuhr von **Maschinen,** Steinkohle und Koks, Fahrzeugen, während die anderen Artikel nur dem allgemeinen Steigen der Enfuhrkurve folgten oder sogar im Verhältnis dazu zurückblieben. Auch relativ im Zunehmen war die Einfuhr von (ausser den 3 genannten) Düngemitteln und Physikalischen Apparaten. Jm gleichen Verhältnis verblieben fast alle anderen Artikel ausser Baumwolle, Tee, Wein, Heringen, Farben, Korkholz, Garnen, Eisen- und Stahlwaren, Kupfer, Baumwollgeweben-, Seiden- und Halbseiden-, Wollen- und Halbwollenwaren, die sowohl relativ als absolut im Abnehmen begriffen waren. Im allgemeinen steigt die Einfuhrkurve relativ schneller als die Ausfuhrkurve. — Auch hier werden wir, um uns ein richtiges Bild von der Bedeutung dieser Einfuhr im System der russischen Volkswirtschaft zu machen, die Zahlen derselben in Beziehung zu den Zahlen der Produktion dieser Artikel setzen müssen, wobei dieselben Einschränkungen geltend zu machen sind wie oben (s. S. 59). Es ergeben sich aus den verfügbaren Daten folgende Verhältnisse:

(Siehe Seite 105.)

Für die sonstigen wichtigen Einfuhrposten lassen sich derartige Vergleiche infolge einer mangelnden Produktionsstatistik leider nicht anstellen. Bei der Zersplitterung der Einfuhr sind sie auch weniger aufschlussreich als dieses beim Export der Fall war. Wir können es daher mit den hier wiedergegebenen Hauptposten genügen lassen. Wir sehen, dass die Maschineneinfuhr sehr erheblich war, jedoch abnahm. Die Kohleneinfuhr hielt sich dank besonderer Verhältnisse auf demselben Niveau, war aber nicht allzu erheblich. Stark im Rückgange war der Baumwollimport, entsprechend der wachsenden Bedeutung der einheimischen Baumwollkultur in Turkestan. Ebenso zeigen fast alle anderen Posten ein leichtes, oft aber auch ein starkes Sinken. Auch wird man feststellen müssen, dass, mit wenigen Ausnahmen, die Einfuhr ähnlich der Ausfuhr im Verhältnis zum Nationalprodukt, wie im Gesamtsystem des Wirtschaftsorganismus, keine allzu grosse Rolle spielte. Sieht man von einigen wenigen Artikeln wie Jute, Kopra, Korkholz, Tee, die in Russland nicht vorhanden sind, ab, so besteht der ganze übrige Teil der Einfuhr aus Waren, die Russland selbst entweder schon besitzt und produziert, aber zum Teil noch nicht in erforderlicher Menge herstellen kann. So ist eine Einfuhr von Steinkohlen bei den grossen Kohlenreichtümern nur aus lokalen Gründen erklärlich. Ebenso unmotiviert und zum allmählichen Verschwinden verurteilt erscheinen Einfuhrposten wie, Getreide, Felle, Leder, Wolle und so weiter, schliesslich auch manche Maschinen. Fast die Produktion aller derartiger Erzeugnisse

Warenart	Einheit	Produktion				Einfuhr				Verhältniss der Einfuhr zum Produkt			
		1900	1908	1910	1912	1900	1908	1910	1912	1900	1908	1910	1912
Maschinen und Maschinenteile . . .	Tsd. Rbl.	203.131	212.945	—	—	81.300	81.381	—	—	40%	38%	—	—
(Davon landwirt. Maschinen	„	—	27.974	1911 50.317	—	—	25.823	1911 52.805	—	—	92%	1911 105,6	—)
Rohe Baumwolle .	Tsd Pud	—	14.750	27.590	26.469	—	14.560	12.056	10.981	—	98,7	43,7	41,5
Steinkohle und Koks	„	—	1.738.375	1.689.756	2.140.743	—	269.235	287.080	371.156	—	15,5	17	17
Garne, aller Art .	„	21.454	28 304	—	—	473	684	—	—	2,2	2,4	—	—
Rohe Seide	„	39,1	54,3	—	—	83	109	—	—	213	202	—	—
Chem. und pharm. Material	Tsd. Rbl.	47,752	85.359	—	—	11.930	15.855	—	—	25	18,6	—	—
Düngemittel, künstl.	„	1.671	3.187	—	—	2.844	3.918	—	—	170	122,4	—	—
Blei	Tsd. Pud	—	30.402	79.742	1911 75 585	—	2.882	3.368	1911 2.854	—	9,6	4,2	1911 3,8
Gusseisen, Eisen u. Stahl	„	—	319.338	369.910	483.804	–	3.831	3.975	10 564	–	1,2	1,1	2,2
Farben und Farbstoffe	Tsd. Rbl.	16.271	26.676	—	—	11.198	13.029	—	–	70	50	—	—[75])

[75]) Stat. Jahrbuch f. 1914 und Übersichten.

findet auch in Russland selbst statt, die Einfuhr bildet oft nur einen geringen Teil des Nationalprodukts an diesem Erzeugnis und muss in Zukunft abnehmen, wenn nicht verschwinden. In dieser Richtung wirkte die russische Hochschutzpolitik, die aus diesen Verhältnissen die Konsequenzen zog. Es galt nur der jungen einheimischen Industrie den Absatz sichern, sie mit der überlegenen ausländischen konkurenzfähig machen, um den inneren Markt ihr vorzubehalten. Die Einfuhr beruhte im wesentlichen auf einem Entwicklungsvorsprung der ausländischen Industrie. Im übrigen wäre die einheimische Industrie dem nur wenig aufnahmefähigen inneren Markte wohl voll gerecht geworden. Auch der bereits geschilderte Vorgang des Jmportindustrialismus und der Übersiedelung ganzer Jndustrien nach Russland musste zur Minderung der Einfuhr und zur Emanzipierung von derselben beitragen. Alles in allem die Einfuhr Russlands ruhte nicht auf dauerhaften Grundlagen und musste mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes an Bedeutung verlieren. Die vorzunchmende Analyse der einzelnen Einfuhrposten wird diesen Eindruck noch ergänzen.

Wie verteilte sich nun diese immerhin absolut recht belangvolle Einfuhr auf die Grenzabschnitte Russlands. Auch hier sehen wir nach ältesten genaueren Daten zunächst ein ausgesprochenes Übergewicht der Ostsee als Einfuhrstrasse. Es betrug nämlich der Anteil der Ostsee und der anderen Grenzabschnitte an der Gesamteinfuhr des Jahres 1802 im Werte von 54.942.000 Rubeln:

Ostsee	63,3%
Weisses Meer	1,1%
Europ. Landgrenze	14,2%
Schwarzes und Asowsches Meer	4,1%
Finnland	0,2%
Sonstige Grenzen	17,1%
	100,0%[76])

Es herrscht also auch in der Einfuhr der Seeimport erheblich vor. Doch ist hier die Landgrenze bereits von weit grösserer Bedeutung, als das bei der Ausfuhr der Fall war. Für den Import nach Russland war eben die Einfuhr über die Landgrenze von jeher von verhältnismässig grösserer Bedeutnug, weil die teuren Importwaren auch einen teueren Importweg vertragen konnten als die billigen Exportgüter. Dessen ungeachtet erscheinen die Fortschritte des Jmports zu Lande im Vergleich zum Jmport zur See in den folgenden Jahren ganz überraschend. Der letztere hatte sich im Jahre 1880 im Vergleich zu 1871 um 18,2%, 1861 — 140% und 1851 — 291,6% gesteigert, während der Jmport über Land in den entsprechenden

[76]) Übersichten f. 1902. St. Petersburg 1904.

Perioden um — 178; und 1812 um 728,4% gestiegen war[77]). Es verteilte sich nämlich die Einfuhr in den Jahren:

	1851	1861	1871	1880
Weisses Meer	0,42	0,32	0,30	0 14
Ostsee	72,00	66,00	55,30	37,54
Schwarzes und Asow-Meer	9,71	10,35	13,30	10,80
Landgrenze	17,87	23,33	31,10	51,52
Summa . . .	100,00	100,00	100,00	100,00
Verhältnis Wasser : Land	4,6 : 1	3,3 : 1	2,2 : 1	0,94 : 1[78])

So gewinnt der Verkehr zu Lande von Jahr zu Jahr eine grössere Bedeutung, die mit dem Ausbau der Eisenbahnen und Hilfsstrecken noch erheblicher wurde. Es ist das eine natürliche Erscheinung, die da zur Geltung kommt, denn im Vergleich zu seiner ausgedehnten Landgrenze besitzt Russland eine nur ausserordentlich kurze Seegrenze; diese ist für den inneren Verkehr ausserdem wenig günstig gelegen, indem sie die schmalen Nord- und Südgrenzen bildet, wie denn auch die Eisverhältnisse und der geschlossene Charakter der Meere ihre Bedeutung mindert.

Die Tabelle VI zeigt uns, wie dieses Verhältnis sich bis zur Gegenwart weiterentwickelt hatte. Wir sehen daraus, dass der Prozess sich fortsetzt. Die Bedeutung der Ostsee auch als Einfuhrweg geht langsam zurück, bzw. bleibt auf einem an sich nicht unerheblichen Niveau von 33—35% verhältnismässig stabil; es wächst dagegen die Bedeutung der Landgrenzen, auch der asiatischen. Nicht gering war auch die Bedeutung des Schwarzen Meeres. Noch bis 1905 übertraf die Einfuhr Odessas, die Rigas ganz erheblich, und war Odessa nach St. Petersburg der bedeutendste Einfuhrplatz des Reichs, dessen Einfuhr die aller baltischer Häfen zusalmengenommen, übertraf. (1866—1870 — alle baltischen Häfen — 6,6%, Odessa — 9,8%[79]). Wenn wir auch hier das Jahr 1911 als Normaljahr annehmen (s. oben) so ergibt sich für die Ostsee ein Anteil von ca. 33% an der gesamtrussischen Einfuhr. Ausser diesen Einfuhrstellen spielte eine ganz unbedeutende Rolle noch die Einfuhr über die Jenissej-Mündung im Nördlichen Meer. Während des Krieges gelangte dagegen der Eismeerhafen Murmansk zu grosser Bedeutung; Dank dem Bau der Murmanbahn, die St. Petersburg mit diesem Hafen verbindet, und die während des Krieges durch deutsche Kriegsgefangene unter unendlichen Opfern erbaut wurde, dürfte dieser Hafen fernerhin wohl noch zu einer bedeutenden Rolle gelangen. — Der verhältnismässige Anteil der Ostsee

[77]) Matthaei II, a. a. o. S. 251.
[78]) Matthaei, a. a. o., II. S. 250.
[79]) Gernet, a. a. o. S. 20.

Tabelle VI.

Die Verteilung der russischen Einfuhr auf die einzelnen Grenzabschnitte.

Grenzabschnitte	1890		1895		1900		1905		1910		1911		1912		1913		1914	
	Wert in Tsd.[3] Krd.Rbl.	%	Wert in Tsd. Krd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl	%	Wert in Tsd. Rbl	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%
Weisses Meer	1.025	0,24	1.485	0,27	2.282	0,36	2.760	0,44	2.464	0,22	4.140	0,35	4.600	0,40	5 700	0,41	46.900	4,27
Ostsee[1]	175.220	42,12	193.789	35,90	244.514	39,04	247.399	38,95	354.255	32,68	385.061	33,16	400.600	34,15	494,300	35,97	324.800	29,58
Europ. Landgrenze[2] . .	145.726	35,02	224.058	41,53	244.399	39,02	238.486	37,55	518.391	47,81	544.081	46,83	530.500	45,3	612.600	44,60	462.600	42,15
Schwarzes- u. Asow-Meer	63.347	15,22	71.169	13,40	83.555	13,34	76.427	12,03	83.542	7,70	96.721	8,33	92.400	7,89	100 300	7,30	88.400	8,05
Klein- u. Mittelasiatische Grenze . . .	15.770	3,80	26.911	5,00	23.791	3,80	26.644	4,20	42.048	3,87	41.298	3,55	41.400	3,53	50.900	3,70	47.300	4,30
Ostasiatische u. Pazifische Grenze . . .	14.977	3,60	21.096	3,90	27.834	4,44	43.371	6,83	83.746	7,72	90.380	7,78	102.300	8,73	110.200	8,02	128 000	11,65
Gesamt-Einfuhr	416 065	100	538 508	100	626.375	100	635.087	100	1084446	100	1.161.681	100	1.171.800	100	1374000	100	1.098.000	100
Europ. Grenze	374784	90,00	478.592	88,90	558.661	89,2	549.336	86 50	936.344	86,34	1002308	86,27	999.000	85,25	1187.500	86,40	895.100	81,50
Asiatische Grenze[4] . .	41.281	10,00	59 916	11,10	67,714	10,8	85 751	13,50	148.102	13,66	159.373	13,73	172.800	14,75	186.500	13,60	202.900	18,50

Quelle: Übersichten des russischen Aussenhandels, hrsg. vom Finanzministerium. 1914. St. Petersburg 1915.

1) incl. der Einfuhr aus Finnland.

2) mit Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien u. Finnland.

3) bis 1900. sind die Angaben der amtl. Publication in Kredit-Rubeln gegeben, die bis zur Einführung der Goldwährung (1897) in Umlauf waren.

4) Unter Einbeziehung der kaukasischen Schwarzmeerküste, dh. im Sinne der amtl. russ. Einteilung.

an der Einfuhr wird des weiteren illustriert, wenn wir uns an Hand der Tabellen VII und VIII ein Bild machen von der Zusammensetzung dieser Einfuhr nach den Hauptwarengruppen und Warenarten.

Die Hauptrolle in der Einfuhr spielte neben den Rohstoffen und Halbfabrikaten die Gruppe der Fertigerzeugnisse und diese nahmen wie aus Tabelle VII ersichtlich ihren Weg fast ausschliesslich über die Trockengrenze, während sich die Einfuhr der Rohstoffe und Halbfabrikate ziemlich gleichmässig auf Ostsee und Land verteilte. Die Bedeutung der Ostsee lag also fast ausschliesslich auf dem Gebiete der Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten. Weitere Schlüsse über diese Bedeutung gewährt uns eine Analyse der Einfuhr nach den Hauptwarenarten wie sie in der Tabelle VIII unter Zugrundelegung der allein nachweisbaren Mengenverhältnisse gegeben ist. (Zum Verständnis des Aufbaues aller diesem Abschnitt beigefügten Tabellen verweisen wir auf die darüber getanen allgemeinen Bemerkungen des II. Abschnittes). Infolge der Zersplitterung der Einfuhr in viel mehr Posten, als das bei der Ausfuhr der Fall war, können wir leider in dieser Tabelle, sollte sie nicht an Übersichtlichkeit verlieren, die Untersuchung nicht auf einen gleich hohen % — Satz der gesamtrussischen Einfuhr erstrecken. Immerhin enthält sie 72,9% der Menge und 59,75% des Wertes derselben. Wir haben dabei in der Hauptsache die Warenarten einbezogen, an deren Einfuhr der Ostsee-Anteil relativ am grössten ist, so dass die Tabelle 82,6% der Ostsee-Einfuhr umfasst. Das Bild ist also auch hier fast vollständig. Einige bedeutsame Posten können noch mit ein paar Bemerkungen beleuchtet werden, ohne den Charakter dieses Tabellenbildes zu ändern. — Wir ersehen aus dieser Tabelle, dass die hauptsächlichsten Importwaren, der Ostsee: Steinkohlen und Koks — 70,96%; Düngemittel — 3,31%; Heringe — 2,25%; Maschinen — 1,43%; Baumwolle — 1,29% sind. Ausser den in der Tabelle erwähnten kamen noch Blei, Kaffee, Weine und Champagner, Reis, Gerbstoffe, Korkholz, Harze, Jute, Kopra, Tonerde, Rohe, Kreide und einige andere Artikel in Frage, doch ist ihre Bedeutung im gesamtrussischen Import eine verhältnismässig so geringe, dass wir von ihrer Berücksichtigung absehen können. — Den der Menge nach bei weitem dominierenden Artikel stellen hier, wie auch in der Gesamteinfuhr Russlands die Steinkohlen dar. Daher der grosse Anteil der Ostsee an der Gesamt-Menge des russischen Imports. Dem Werte nach ist jedoch kein so absolut dominierender Posten wie das Getreide in der Ausfuhr, nachweisbar. — Den allgemeinen Verlauf der Einfuhrkurve dieser Waren haben wir bereits erwähnt. Die meisten Artikel zeigen einen regelmässigen der Gesamteinfuhr entsprechenden Anstieg, so dass ihre relative Stellung unverändert bleibt. Viele gehen relativ zurück, einige sogar absolut, nur wenige zeigen auch eine relative Zunahme. — Betrachten wir nun nach Tabelle VIII die einzelnen Warenarten. Allgemein war festgestellt worden, dass die Ostseeeinfuhr 1913 den immerhin beachtlichen Anteil von 35,9% des Wertes und 50,8%

der Menge der Gesamteinfuhr betrug. Wir werden sehen, wie sich dieses Bild dadurch zu ungunsten der Ostsee verschiebt.

1. Maschinen und Maschinenteile. Dem Werte nach ist dieses der grösste Posten in der russischen Einfuhr, betrug er doch 1913 — 12,32% davon, der Menge nach allerdings nur 2,15%. Die Ostseehäfen weisen eine Beteiligung von ca. 34% auf, ein Anteil, der ziemlich konstant ist. Nur 1906/10 betrug er ca. 42,6%. Das Gros des Maschinenimports ging jedoch über die Landgrenze. In der Ostseeeinfuhr herrschten. wie auch allgemein, die industriellen Maschinen vor. Zum Maschinenimport Russlands überhaupt ist folgendes anzuführen. Russland war in der Versorgung mit diesem Artikel sehr stark vom Auslande abhängig, wenn auch eine gewisse Emanzipation sich anbahnte. Die einheimische Industrie deckte etwa nur die Hälfte des Bedarfs an landwirtschaftlichen, und etwa $^3/_4$ desselben an industriellen Maschinen. Namentlich inbezug der Herstellung von Werkzeugmaschinen war Russland infolge des Mangels an speziell ausgebildeten Arbeitern und billigen Kapitals noch sehr im Rückstande. Dem Import günstig war auch der Umstand, dass die seinerzeitigen Zollsätze auf Werkzeugmaschinen nur die Produktion schwerer unkomplizierter Maschinen schützte, während die Herstellung kleinerer, präziser Maschinen nicht genügend geschützt war, so dass sich ihre Fabrikation nicht lohnte. Der Import solcher Maschinen war daher im Wachsen. In einer günstigeren Lage befand sich die einheimische Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen. Hier ist selbst der Import komplizierterer Maschinen zurückgegangen, deren Herstellung dank Prämienzahlungen seitens der russischen Regierung von einer Anzahl einheimischer Fabriken aufgenommen worden war[80]). Es war also auch für die Zukunft mit einer Abnahme des ausländischen Bezugs zu rechnen. Um die Landwirtschaft durch einen Maschinenzoll (die kompl. Maschinen waren zollfrei) nicht zu schädigen, andererseits aber auch die Entwicklung der einheimischen Maschinen-Industrie nicht zu hemmen, hatte man 1912 dieses System der Prämienzahlung gewählt. Dem Bedarf an einfachen Maschinen und Geräten konnte die einheimische Industrie auch qualitativ voll gerecht werden und wenn auch hier einiges importiert wurde, so war doch ein Rückgang zu verzeichnen. Es handelte sich hier nur um die Frage der Erweiterung bestehender oder Gründung neuer Unternehmungen, um den Bedarf völlig zu decken. Die Zollsätze waren dementsprechend auch recht hoch. Russland konnte sich auf diesem Gebiet also vom Auslande völlig unabhängig machen, während bei der Herstellung komplizierter Maschinen Schwierigkeiten hauptsächlich personeller Art vorlagen. Es fehlte eben an technisch geschultem höheren und auch einfachen Personal. Doch ist es klar, dass dem abzuhelfen war. Nicht zuletzt wirkte in dieser Richtung der starke Zustrom technischer Kräfte aus Deutschland, der in Russland eine enorme Rolle spielte. — Im allgemeinen bedeutet ferner die Einfuhr industrieller

[80]) Rigaer Handelsarchiv f. 1913. S. 153.

Tabelle VII.

Einfuhr der Hauptwarengruppen nach Grenzabschnitten.

Grenzabschnitte	Vergleichs-Einheit	1912				1913				1914			
		Lebensmittel	Rohstoffe und Halbfabr.	Tiere	Fabrikate	Lebensmittel	Rohstoffe und Halbfabr.	Tiere	Fabrikate	Lebensmittel	Rohstoffe und Halbfabr.	Tiere	Fabrikate
Weisses Meer . .	Mill. Rbl.	3,3	0,8	—	0,5	3,9	1,0	—	0,7	3,5	29,3	—	14,0
Ostsee	Mill. Rbl.	49,3	255,5	0,1	96,0	56,3	312,6	—	124,9	36,5	205,8	—	82,5
Europ. Landgrenze .	Mill. Rbl.	43,6	227,9	2,5	253,7	54,4	267,1	3,0	289,1	35,5	201,8	2,3	223,3
Schwarzes und Asow. Meer	Mill. Rbl.	31,3	33,5	—	28,5	36,0	41,5	—	22,6	24,8	33,8	—	29,5
Klein- und Mittelasiatische Grenze	Mill. Rbl.	17,1	20,4	1,8	3,2	20,2	23,5	4,6	2,4	20,8	21,1	3,2	2,1
Ostasiatische u. Pazifische Grenze .	Mill. Rbl.	65,0	17,4	7,6	12,8	67,3	22,3	9,9	10,7	77,1	29,0	8,0	14,1
Gesamteinfuhr	Mill. Rbl.	209,6	555,5	12,0	394,7	238,1	668,0	17,5	450,4	198,2	520,8	13,5	365,5
Europäische Grenze	Mill. Rbl.	118,2	515,3	2,6	362,9	140,5	618,7	3,0	425,3	93,6	466,2	2,4	332,9
Asiatische Grenze*)	Mill. Rbl.	91,4	40,2	9,4	31,8	97,6	49,3	14,5	25,1	104,6	54,6	11,1	32,6

*) Unter Einbeziehung der kaukasischen Schwarzmeerküste

Quelle: Übersichten des ausw. Handels.

Herausgegeben vom Finanz-Min. 1914. St. Petersburg 1915.

Tabelle VIII.

Einfuhr der Hauptwarenarten nach Grenzabschnitten im Jahre 1913.

Warenart / Grenzabschnitt	Vergleichseinheit	Maschinen und Maschinenteile		Rohe Baumwolle		Steinkohlen und Koks		Tee		Rohe Wolle		Felle, bearb. und unbearb. Häute (Leder)		Rohgummi		Gemüse und Früchte		Schreibwaren und Bücher	
		Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%
Weisses Meer .	Tsd Pud	9	0,04	—	—	4.621	0,9	—	—	—	—	–	—	—	—	5	0,03	—	—
Ostsee[1])	„	6.845	33,96	6.174	51,3	338.089	63,4	272	5,8	460	13,8	1.680	36,8	683	87,8	2.371	14,68	1.371	14,9
	%	1,43		1,29		70,96		0,06		0,10		0,35		0.14		0,50		0,28	
Europ. Landgrenze[1])	Tsd Pud	10.910	54,10	2 876	24,0	159.963	30,0	7	0,2	1.931	56,81	2.114	46,3	95	12,07	3.051	18,79	7.678	83,9
Schwarzes- und Asow-Meer .	„	1.783	8,90	915	7,6	25.149	4,7	782	17,0	3	0,09	253	5,5	—	—	5.657	34,80	94	1,0
Sonstige Grenzen	„	617	3,00	2.057	17,1	5.197	1,0	3.567	77,0	994	29,3	518	11,4	1	0.13	5.146	31,70	13	0,2
Gesamt-Russland (Menge) . . .	Tsd Pud	20.164	100	12.022	100	533.019	100	4.628	100	3.388	100	4.565	100	779	100	16.230	100	9.156	100
	%	2,15		1,28		56,91		0,50		0,36		0,48		0,08		1,70		0,97	
Gesamt-Russland (Wert)	Tsd Rbl.	169.291	100	114.041	100	87.483	100	62.169	100	60.399	100	59.311	100	40.156	100	38.205	100	36.846	100
	%	12,32		8,30		6,37		4,52		4,40		4,31		3,00		2,80		2,68	

Warenart / Grenzabschnitt.	Vergleichseinheit	Garne aller Art		Rohe Seide		Heringe		Chemische u. pharmazeut. Materialien [3]		Düngemittel		Farben und Farbstoffe		Gusseisen, Eisen und Stahl		Summa	Gesamteinfuhr (Menge)		Gesamteinfuhr (Wert)	
		Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	Tsd Pud	%	%	Tsd Pud	%	Tsd Rbl.	%
Weisses Meer .	Tsd Pud	—	—	—	—	309	1,8	3	0,05	—	—	4	0,1	7	0,1		7.800	0,83	5.700	0,41
Ostsee[1]) . . .	„	165	20,4	7	3,1	10.727	62,1	3.488	54,60	15.788	46	2.020	60,0	3.730	47,1		476 400	50,87	494.300	35,97
	%	0,03		0,00		2,25		0,73		3,31		0,42		0,78		82,63				
Europ. Landgrenze[1]) . .	Tsd Pud	634	78,5	152	67,9	5.850	34,0	1.772	27.75	17.449	51	504	14,8	2 445	31,0		327.500	35,00	612.600	44,60
Schwarzes- und Asow-Meer .	„	6	0,8	—	—	364	2,1	884	13 85	1.018	3	733	21,0	556	7,1		56.200	6,00	100.300	7,30
Sonstige Grenzen	„	2	0,3	65	29,0	1	—	241	3,75	1	—	140	4,1	1.167	14,7		68.700	7,30	161.100	11,72
Gesamt-Russland (Menge) . . .	Tsd Pud	807	100	224	100	17.251	100	6.388	100	34.256	100	3.401	100	7.905	100		936.600	100	—	—
	%	0,08		0,02		2,84		0 68		3,65		0,36		0,84		72,90	100		—	—
Gesamt-Russland (Wert) . . .	Tsd Rbl.	32.608	100	31.215	100	24.387	100	22.273	100	15.168	100	14.970	100	10.479	100		—	—	1.374.000	100
	%	2,37		2,27		1,80		1,62		1,10		1,09		0,80		59,75	—	—	100	

Quelle: Übersichten des ausw. Handels, herausgegeben vom F. M. für 1913. St. Petersburg 1914.

1) Incl. der Einfuhr aus Finnland.

2) ohne Chilisalpeter, Stassfurter Salze, Chlorkali, und Schwefelsaures Kali, die zum Posten Düngemittel gezählt sind. (№№ 103, I, 89a und 89b des russ. Zolltarifs).

Maschinen eine Förderung der Industrialisierung des Landes und bewirkt damit eine Eindämmung des Imports überhaupt. Und gerade der Import von Werkzeug- und elektrischen Maschinen nahm in Russland am schnellsten zu, was durch die wachsende Industrialisierung des Landes bedingt war[81]). Die dauernd notwendigen Betriebserweiterungen und Neuanlagen steigerten natürlich den Bedarf an Maschinen, der einstweilen im Inlande noch nicht befriedigt werden konnte. Der Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen war eine Begleiterscheinung des allmählichen Übergangs zum Industrialbesitz an Land, der eine intensivere und rationellere Bearbeitung ermöglichte. Er konnte jedoch fast völlig im Lande befriedigt werden. Die Aussichten für ein künftig starkes Wachsen des Maschinenimports waren also bei normalen Verhältnissen keineswegs günstig. Von der gesamten Ostseeeinfuhr bildete er 1,4% der Menge und es durfte bei den feineren Maschinen, die da noch in Frage kommen, immer mehr der Landtransport überwogen haben.

2. Rohe Baumwolle. Darauf entfielen 1913 8,3% des Wertes und 1,28% der Menge des russischen Imports. Die russische Baumwollindustrie, die in steter Fortentwicklung begriffen war, musste ihren Bedarf an Rohmaterial zu einem recht erheblichen Teil im Auslande decken. Andererseits war aber auch der russische Baumwollbau in den Zentralasiatischen und kaukasischen Plantagen in stetem Zunehmen, so dass der Bedarf immer mehr im Inlande gedeckt werden konnte (s. die Tabelle S. 105). Der Import ging daher zurück, und zwar sogar absolut. Der Anteil der Ostsee betrug 1913 — ca. 51%. Auch hier war jedoch ein Rückgang zu verzeichnen, betrug er in früheren Jahren doch oft schon an 66% (1905). Dieser Rückgang erklärt sich dadurch, dass eben der Transitverkehr, der über die Ostseehäfen diesen Artikel nach Russland beförderte, seit 1906 in stetem Abnehmen begriffen war. Es verblieb also im wesentlichen nur die für den Bedarf der baltischen Baumwollindustrie eingeführte Menge. Im Ansteigen war dagegen der Import asiatischer Baumwolle, hauptsächlich aus Persien, sonst war die importierte Baumwolle hautsächlich amerikanischer Provenienz. Es wurden in Russland alle Massnahmen ergriffen, um den einheimischen Baumwollbau zu fördern, so dass bereits $^2/_3$ des Bedarfs der innenrussischen Industrie im Land gedeckt wurden. Der Rückgang des Ostseeimports beruht eben auf dem Ausscheiden dieses innerrussischen Marktes für die ausländischen Zufuhren. Auch hier waren also die Aussichten nicht günstig und der Import war im Rückgang. Innerhalb des Ostseeimports betrug die Baumwollmenge etwa 1,3%.

3. Steinkohlen und Koks. Wir haben darin den der Menge nach dominierenden Artikel im russischen Import vor uns, bildete er doch 1913 ca. 57% der russischen Einfuhr und befand sich in einem sehr starken, auch relativen Aufsteigen. Dem Werte nach war der Anteil

[81]) Gernet, a. a. O. S. 64.

allerdings viel geringer — ca 6,4%. Es mag zunächst erstaunlich erscheinen, dass ein Land mit den bedeutenden Kohlenreservoiren wie sie Russland im Donezbecken besitzt, einen so erheblichen Import dieses Produkts aufweist. Die Ursache lag in dem kollossalen wirtschaftlichen Aufschwung und der wachsenden Industrialisierung des Landes, vor allem aber auch in den räumlichen Verhältnissen. Es war zum Beispiel für die Industrien der Randgebiete wirtschaftlich vorteilhafter englische Kohle auf dem Seewege zu beziehen als südrussische per Eisenbahn. Hinzu kam der sehr starke Kohlenbedarf der Staatseisenbahnen, die auch in ständiger Erweiterung begriffen waren. Um hier Abhilfe zu schaffen, gestattete die russische Regierung sogar den Bahnen für das Jahr 1913 ihren Kohlenbedarf zollfrei einzuführen. Immerhin darf nicht vergessen werden, dass doch der überwiegende Teil des Bedarfs von den einheimischen Gruben gedeckt werden konnte und aus dem Auslande nur etwa 14% des Bedarfs kamen, eine Quote, die zudem sank. Eine intensivere und rationellere Ausbeute der Gruben musste jedenfalls die eigentlich russische Industrie und die Bahnen von ausländischer Kohle unabhängig machen. Hinzu kommt noch die Möglichkeit der Verwendung des Naphta als Heizmittel, das auch schon in grossem Umfange Anwendung fand. Mit der Notwendigkeit einer ständigen Kohleneinfuhr nach Russland ist also keineswegs zu rechnen. — Der Anteil der Ostseehäfen an diesem Import war sehr bedeutend. Er betrug 1913 — 63,4%, eine Quote, die ziemlich stabil war, wenn der Anteil in früheren Jahren auch schon bis 75,7% (1909) betragen hatte. Sehr bedeutsam ist auch das fast völlige Vorherrschen der Kohle im Gesamtimport der Ostseehäfen. Die Quote betrug 1913 — ca. 71%, also einen ganz gewaltigen Anteil. Wir müssen dabei jedoch beachten, dass dieser Kohlenimport fast völlig für die Bedürfnisse der baltischen und St. Petersburger Industrie bestimmt war, wozu noch der Bedarf der russischen Kriegsmarine in der Ostsee hinzukam. Es handelte sich da um eine Einfuhr, die fast gänzlich von dem heute randstaatlichen Gebiet, bzw. St. Petersburg konsumiert wurde und für die Bedürfnisse des eigentlichen Russland so gut wie garnicht in Frage kam. Die wachsende Kohleneinfuhr Rigas zum Beispiel ist nur dem Aufblühen der Rigaer Fabrikindustrie zuzuschreiben. — Sehr bedeutend war auch der Transport über die Landgrenze — ca. 30%, wobei es sich hier ausschliesslich um schlesische Kohle handelte, während die Ostseekohle aus England stammte. Die Kokseinfuhr ging dabei zum grössten Teil über die Landgrenze. Auf die Ostsee entfielen nur ca. 28%. — So sehen wir, dass der bei weitem überwiegende Bestandteil des Ostseeimports (auch dem Werte nach stand er an zweiter oder dritter Stelle) und auch des russischen Gesamtexports, zum eigentlichen Russland in einem durchaus fragmentarischen Verhältnis stand. Wir werden auf diese sehr wichtige Tatsache noch zurückzukommen haben. Das wirtschaftliche Interesse Russlands an den baltischen Häfen, von den Bedürfnissen des Imports her gesehen, verliert durch diese Tatsache eine seiner wesentlichsten Stützen.

4. Tee. An diesem im russischen Import an vierter Stelle (4,5% des Wertes, 0,5% der Menge) stehenden Artikel sind die Ostseehäfen fast garnicht beteiligt. Der Anteil betrug 1913 — 5,8% und spielte in der Gesamteinfuhr der Ostsee eine sehr geringe Rolle. Auch war dieser Anteil in starkem Sinken begriffen. Das Gros des Teeimports gelangte nach Russland über die asiatische Grenze (77%) und war chinesischer Provenienz. An diesem wichtigen Posten der russischen Einfuhr kommt also ein Anteil der Ostsee so gut wie garnicht in Frage. Die unbedeutenden Posten, die dorthin gelangten, kamen durch englische Vermittlung, und waren Transitware.

5. Rohe Wolle. Der Anteil der Ostsee ist auch hier sehr gering — 1913 ca. 13,8%, während das Gros auf die europäische Landgrenze entfällt. Überhaupt entbehrt die Woll-Einfuhr nach Russland der dauerhaften und gesunden volkswirtschaftlichen Grundlagen. Die bedeutende Schafzucht Russlands bot auch hier die Möglichkeit der Selbstversorgung, auf die auch wirtschaftlich mit hohen Zöllen hingearbeitet wurde. Die Einfuhr war demzufolge im Rückgang, wenn sie 1903 auch noch 4,4% des Wertes der russischen Einfuhr betrug.

6. Felle, unbearbeitete Häute und Leder. Dieser Posten spielt sowohl in der Ausfuhr als in der Einfuhr Russlands eine Rolle, wobei der Wert ungefähr derselbe ist. Es mag auch hier erstaunlich erscheinen, dass in diesen Artikeln eine immerhin 4,3% des Wertes betragende Einfuhr stattfand. Auch hier musste theoretisch berechtigt die Selbstversorgung möglich sein. Die Einfuhr ist zurückzuführen einerseits auf den Mangel an grossen Häuten, die zur Sohlenfabrikation Verwendung fanden, andererseits aber auf die noch geringere Entwicklung der Lederindustrie in Russland. Die Einfuhr bestand daher zu einem grossen Teil aus Lack- und anderen feineren Lederarten, hergestellt vielfach aus dem von Russland exportierten Rohleder. Immerhin war aber auch der Import von unbearbeiteten Häuten gross und kam vornehmlich aus Süd-Amerika. Auch dieser Importzweig erscheint nicht dauerhaft und gesund begründet und befand sich dank der Zollpolitik in leichtem Rückgang. Der Anteil der Ostsee betrug 1913 etwa 36,8%, während die Hauptmasse der Einfuhr über die Landgrenze kam. Innerhalb der Ostseeeinfuhr spielte dieser Posten, wie auch die Wolleinfuhr keine nennenswerte Rolle.

7. Rohgummi. Der Import dieses Artikels machte 3% des Wertes und 0,08% der Menge der russischen Einfuhr aus. Im Import der Ostsee spielte er jedoch eine ganz hervorragende Rolle, stand dem Werte nach in ihr etwa an zweiter Stelle und war in stetem Zunehmen. Ebenso gross war der Anteil der Ostsee an der Gesamteinfuhr dieses Artikels. 1913 — 88%, in früheren Jahren sogar noch mehr. Auch hier liegt jedoch der Grund, wie wir das bereits beim Kohlenimport sahen, lediglich in der günstigen Entwicklung der örtlichen Gummi-Industrie. Diese hatte ihren Sitz in Riga und St. Petersburg, welche beiden Städte denn auch fast das

ganze importierte Quantum an Rohgummi konsumierten. So liegt denn auch bei diesem zweitwichtigsten Posten, an dessen Einfuhr die Ostsee hervorragend beteiligt ist, der Grund dazu in dem Bedarf des Ostseegebiets selbst. Von einem daraus folgenden binnenrussischen Interesse an den baltischen Häfen kann also keine Rede sein

8. Gemüse und Früchte. Der Anteil der Ostsee ist hier sehr gering. 1913 — etwa 14%. Das Gros geht, wie das ja nach den Ursprungsgebieten dieser Waren natürlich ist, über die Süd-Häfen und die asiatische Landgrenze. Es ist diesem Einfuhrposten im Ganzen keine sehr bedeutende Rolle im System der russischen Volkswirtschaft einzuräumen. Er machte dem Werte nach 2,8%, der Menge nach 1,7% des Imports aus. — Innerhalb der Ostseeeinfuhr ist seine Stellung ebenfalls nicht bedeutend. Ähnliches gilt von dem Posten:

9. Schreibwaren und Bücher. Es dominiert da ganz entschieden die Europäische Trockengrenze mit im Jahre 1913 — etwa 84%. Dem Werte nach beträgt dieser Posten 2,68% des russischen Imports. — Von der Einfuhr von

10. Garnen aller Art entfällt der Löwenanteil ebenfalls auf die europäische Landgrenze (80%). Die Gesamteinfuhr macht 2,37% des Imports aus. Doch muss beachtet werden, dass der überwiegende Teil des Bedarfs im Inlande befriedigt wude, war doch die russische Textilindustrie die am besten entwickelte Industrie des Landes. Die Einfuhr betrug nur etwa 2% der Eigenproduktion und war, wenn auch nicht im absoluten, so doch relativen Rückgang begriffen. Von 40 661 Rbl. im Jahre 1911 war sie 1913 auf 32.608 Rbl. gesunken. Im Ostsee-Import spielte dieser Posten wie auch der vorherige keine Rolle.

11. Rohe Seide. Noch geringer, ja kaum nennenswert, war der Ostsee-Anteil am Seidenimport. Er betrug 1913 — 3%, und spielte im Ostseeverkehr gar keine Rolle. Das Gros der Einfuhr nahm naturgemäss den Weg über die asiatische und europäische Landgrenze. Am russischen Gesamtimport war die Seide mit etwa 2,27% des Wertes beteiligt und übertraf die Eigenproduktion um mehr als das Doppelte.

12. Heringe. Am russischen Gesamtimport war dieser Artikel mit etwa 1,8% des Wertes beteiligt und stellte ein wichtiges Volksnahrungsmittel dar. Die Einfuhr über die Ostseehäfen hat sich allerdings erst seit dem Jahre 1905 zu entwickeln begonnen. Bis zu diesem Jahre lag das Schwergewicht bei Archangelsk. Dank einem veralteten Gesetzesparagraphen konnten nämlich über diesen Hafen die Heringe zollfrei eingeführt werden, während derOstsee-Import einen Zoll ven 6 Rubel per Tonne zu tragen hatte[82]). Erst 1905 wurde diesem Missverhältnis ein Ende gemacht und bestimmt, dass auch in Archangelsk derselbe Zoll zu erheben ist. Übrigens ein kleines Beispiel für den Betrieb russischer Wirtschafts-

[82]) Gernet, a. a. o. S. 74.

politik und des «Interesses» am Ostseeimport. Seitdem hat sich der Ostsee-Import bedeutend gehoben und betrug 1913 etwa 62%. Sehr starke Konkurrenz machten den Ostseehäfen Russlands die Plätze Königsberg und Danzig, auf deren Konto der Landimport in der Höhe von ca. 34% zu buchen ist. Im allgemeinen zeigte der Heringsimport Russlands eine steigende Tendenz, was sich aus der in weiter zurückliegenden Jahren betriebenen Raubfischerei im anscheinend unerschöpflichen Wolga—Kaspi Rayon erklärt. die den Fischbestand dort stark gelichtet hatte. Die in den letzten Jahren vor dem Kriege dagegen ergriffenen strengen Schutzmassnahmen mussten jedoch darin wieder Wandel schaffen und so zeigte denn der Gesamtimport, wie auch der der Ostsee bereits einen leichten Rückgang. Im Gesamtbetrage der Ostsee-Einfuhr nahm der Heringsimport eine recht ansehnliche Stellung ein.

13. Chemische und pharmazeutische Materialien. Die verhältnismässig geringe Entwicklung der chemischen Industrie in Russland machte auf diesem Gebiete einen recht starken Import notwendig. Immerhin betrug er nur etwa 1,6% der Gesamteinfuhr. Der Ostseeanteil betrug 1913 — 54%, was nicht allzusehr ins Gewicht fällt, es handelte sich nämlich in der Hauptsache um den Bezug von Schwefel und Schwefelkies, der zum grossen Teil den Zwecken der örtlichen Industrie diente. Dabei ist zu bemerken, dass Russland selbst über riesige Lager von Schwefelkies verfügt, die Gewinnung derselben aber noch fast garnicht entwickelt war.

14. Künstliche Düngemittel. Die Einfuhr derselben, die in ständigem Wachsen war, machte 1,1% des russischen Importwertes aus und 3,65% der Menge. Der Anteil der Ostseehäfen war 1913 — 46% und hielt sich ziemlich beständig auf dieser Höhe. Der grössere Teil ging über die Landgrenze. Innerhalb des Ostsee-Imports betrug dieser Posten etwa 3,3% der Menge. Die Zusammensetzung dieser Düngemittel war eine sehr mannigfaltige. Es handelte sich hautsächlich um Superphosphate, Thomasphosphate und in zweiter Linie Kainit, Kalidüngsalz und Chilisalpeter. Recht beträchtlich war auch der Anteil der Rohphosphate, die für den Bedarf der lokalen Superphosphatfabriken bestimmt waren und also dem Konsum des Ostseegebiets dienten. Wenn die Verwendung künstlicher Düngemittel in Russland auch noch eine sehr geringe war, so nahm sie doch ständig zu, besonders in einigen Gegenden. Die einheimische Industrie konnte einstweilen nur etwa die Hälfte dieses Bedarfes decken, doch war sie in rascher Entwicklung begriffen. Es wurden nicht nur in westlichen Randgebieten, sondern auch in Inner-Russland eigene Superphosphatfabriken gegründet.

Die natürlichen Voraussetzungen zu einer Eigendeckung des Bedarfs auf diesem Gebiete waren in Russland in hohem Masse vorhanden. Es verfügte über grosse natürliche Reichtümer an Phosphoriten, die die Herstellung phosphorsäurehaltiger Düngemittel in grossem Masstabe gestatteten. Die zu überwindenden Hemmnisse bestanden hauptsächlich in der

noch mangelhaften Erforschung und Aufschliessung dieser natürlichen Reichtümer, ferner in dem hohen Zoll für Schwefelsäure, der die russische Düngemittelindustrie in völlige Abhängigkeit von der noch verhältnismässig schwach entwickelten russischen chemischen Industrie brachte. Für die Zukunft war also im Normalfalle auch mit dem allmählichen Verfall dieses Importzweiges zu rechnen. Im Jahre 1913 war denn auch bereits ein Stillstand in der Exportkurve zu verzeichnen.

15. Farben und Farbstoffe. Dieser Importartikel bildete dem Werte nach ca. 1% der russischen Einfuhr. Der Ostseeanteil betrug etwa 69%, innerhalb des Gesamtimports auf dem Ostseewege spielte dieser Posten jedoch keine nennenswerte Rolle. Überhaupt ist zu bemerken, dass Russlands Bedarf an Farbstoffen in wachsendem Masse im Inlande gedeckt wurde, 1908 — bereits zu $^2/_3$. Die Importziffern sind daher auch seit 1904 fast unverändert geblieben, was einem relativen Rückgang von etwa 50% entspricht. Der bedeutende Anteil der Ostseehäfen bestand zum grossen Teil aus Farbhölzern, die für den Bedarf der baltischen Farbholzindustrie (Farbholzextracte) bestimmt waren.

16. Gusseisen, Eisen und Stahl. Bei dem Import Russlands an Gusseisen, Eisen und Stahl, der 1913 etwa 0,8% der Gesamteinfuhr bildete, handelt es sich um Quantitäten, die im Verhältnis zur Eigenproduktion überhaupt nicht in Betracht kommen (etwa 1%). Die Erzeugung der russischen Industrie (Südrussland, Ural und so weiter) war in einem ganz ausserordentlichen Wachstum begriffen, während der Import im gleichen Tempo zurückgegangen ist. Er betrug 1898 noch 29.026 Pud gegen 7.905 im Jahre 1913. In gleicher Richtung wirkte der hohe Zollschutz, der mit 100% des Wertes eine Gusseisen-Einfuhr fast ausschloss. Wenn überhaupt von einer Einfuhr die Rede sein konnte, so war sie eine Konjunkturerscheinung. Das Entwicklungstempo der Eisenverarbeitenden Industrie in Russland war eben ein noch schnelleres als das der Eisenindustrie. In die dabei in manchen Jahren entstehende Lücke musste der Import eintreten, der dann durch speziell dekretierte Zollherabsetzungen (wie zum Beispiel 1912) ermöglicht wurde. Der Ostseeanteil betrug etwa 47,1%. Die Einfuhr war jedoch auch hier in einem unaufhaltsamen Niedergang begriffen, und spielte im Gegensatz zu früher eine ganz unwesentliche Rolle. Der Bedarf der Rigaer Industrie an diesen Produkten konnte eben auch fast vollständig von der russischen Eisenindustrie gedeckt werden. So bezog Riga 1913 — 1304 Tsd. Pud Gusseisen, Eisen und Stahl aus dem Auslande, 9813[83]) dagegen aus dem Inlande, davon 488 auf dem Seewege über die Südhäfen. Es handelt sich dabei eben um die in einigen Jahren stattfindende Überanstrengung der inländischen Eisenindustrie, die zum Import trotz höherer Preise zwang, andererseits um gewisse Spezialmarken, die im Inlande noch nicht erzeugt wurden. Die russische Industrie lieferte sonst ein qualitiv gutes

[83]) Rigaer Handelsarchiv f. 1913. II. S. 135 ff.

und dabei billiges Produkt, das die ausländische Konkurrenz mühelos zu schlagen vermochte. — So sehen wir, dass auch auf diesem Gebiet der Import keine nennenswerte Bedeutung besass oder in Zukunft besitzen konnte. Noch viel weniger kam aber ein russisches Interesse am Ostseeimport in Frage, da dieser lediglich der örtlichen Industrie diente und zum innerrussischen Bedarf in keinerlei Beziehungen stand. Er war ein Notbehelf, der die in manchen Jahren von der einheimischen Versorgung offen gelassenen geringen Lücken füllen musste.

Damit haben wir die wesentlichsten Positionen der russischen Einfuhr untersucht. Bei der Auswahl der Warenarten die ca. 60% des Wertes und ca. 73% der Menge der russischen Gesamteinfuhr bilden, haben wir uns dabei von zwei Gesichtspunkten leiten lassen. Einmal kam es darauf an, die Posten zu erfassen, denen in der russischen Einfuhr überhaupt das grösste Gewicht zukommt, andererseits aber auch die, an denen die Ostsee am meisten beteiligt ist. Die Tabelle umfasst denn auch 82,6% der gesamten Ostseeeinfuhr, also fast die Totalität derselben. Den Rest zu erfassen ist schwierig, da er sich, wie überhaupt die ganze Einfuhr, in viel mehr kleine Einzelposten zersplittert, als dass bei der Ausfuhr der Fall war. Um auch diese jedoch nicht unerwähnt zu lassen, streifen wir zunächst noch kurz die Artikel, denen in der russischen Einfuhr noch einige Bedeutung zukam. Es sind das im wesentlichen: a) Eisen und Stahlwaren verschiedenster Art (3% des Wertes). Tendenz — relativer Rückgang. Ostseebeteiligung nicht nennenswert. b) Fahrzeuge aller Art (1,7%), Tendenz — stark steigend. Gingen aber meist über die Landgrenze. c) Physicalische Apparate, Waagen, etc. (1,6%). Stark steigend. Der Import geht jedoch fast restlos über die Landgrenze. d) Brotgetreide, Kartoffeln, Bohnen und Erbsen (1,9%). Die Einfuhr derselben beruht natürlich nur auf lokalen oder Zufallsverhältnissen. Die Ostsee ist so gut wie garnicht daran beteiligt. e) Kopra — 1,4%. Anteil der Ostseeplätze etwa 67% im Jahre 1913. Diese Einfuhr diente jedoch fast ausschliesslich den Bedürfnissen der örtlichen Oelmühlenindustrie. f) Wollen- und Halbwollenwaren — 1,27%. Tendenz sinkend. Anteil der Ostsee minimal. g) Baumwollgewebe — 1,11%. Tendenz stark sinkend. Sie bilden bekanntlich einen wichtigen Posten der Ausfuhr. Ostseebeteiligung ganz unbedeutend. h) Tierische Fette und Oele — 1,02%. Die Einfuhr stagniert. Der Ostseeanteil war nicht bedeutend. i) Weine und Champagner — 0,99%. Der Ostseeanteil war recht beträchtlich, doch befand sich der ganze Importzweig in unaufhaltsamem Niedergang. Es war dieses auf die dank ihrer guten Qualität bei verhältnismässig billigen Preisen immer weitere Verbreitung findenden russische Weine zurückzuführen. k) Reis — 0,99%. Auch dieser Importzweig entwickelte sich nicht. Auf die Ostsee entfallen etwa 14%. Das Gros des russischen Reisimports stammte aus Persien und kam demzufolge über die asiatische Landgrenze. Die Ostseeeinfuhr der teuren transozeanischen Sorten kam im wesentli-

chen nur in Frage, wenn in Persien Missernten herrschten. l) Blei — 0,91%. Die Ostsee war daran mit etwa 85% beteiligt, grössere Bedeutung kommt ihm jedoch nicht zu. Der Anteil der Einfuhr am Eigenproduct (ca. 4%) verringerte sich immmer mehr. m) Zinn — 0,90%. Der Ostseeanteil etwa 2/3, doch meist für örtliche Bedürfnisse bestimmt. n) Iute — 0,81%. Der Anteil der Ostsee mit etwa 22% war lediglich für die örtliche Industrie bestimmt. o) Kupferwaren — 0,80%. Der Ostseeanteil davon nur sehr gering. p) Kaffee — 0,70%. Die Einfuhr stagnierte, da der Konsumentenkreis ein beschränkter war und für breitere Volksschichten nur der Tee in Frage kam. Der Anteil der Ostsee — etwa 50%. q) Strickwaren — 0,65%. Die Ostsee fast garnicht daran beteiligt. r) Seiden- und Halbseidenwaren — 0,58%. Die Ostsee ebenfalls nicht beteiligt, der Import überhaupt stark zurückgehend. s) Gerbstoffe — 0,56%. Der sehr starke Ostsee — Anteil von 78—95% diente fast ausschliesslich den Zwecken der dortigen Lederindustrie. t) Harze — 0,36%. Der Ostseeanteil von etwa 66% (davon 46% St. Petersburg) war nur für den örtlichen Konsum bestimmt. u) Kupfer — 0,34%. Die Einfuhr, an der die Ostsee recht erheblich beteiligt, ging sogar absolut reissend zurück, was mit der ständig wachsenden Eigenerzeugung zusammenhing. Es wurde nur ein sehr geringer % Satz eingeführt. v) Korkholz — 0,33%. Dieser Artikel verdankte seinen Import hauptsächlich dem Kronsbranntweinmonopol. Der grosse Anteil der Ostseehäfen — 68% entfällt auf die örtliche Korkenindustrie. — Damit haben wir fast alle in Betracht kommenden Importzweige betrachtet und die Untersuchung auf etwa 82% des Gesamtwertes des russischen Imports erstreckt. Zur Abrundung des Bildes seien dann noch zwei Warenarten genannt, die in der Ostseeeinfuhr eine Rolle spielten, ohne jedoch in der Gesamteinfuhr Russlands erwähnenswert zu sein: 1) Tonerde — mit einem Ostseeanteil von ca. 35%, den Bedürfnissen der Rigaer Industrie dienend und 2) Rohe Kreide mit einem Anteil von fast 100%. Diese Einfuhr diente nur den Zwecken der baltischen Industrie, denn für Russland kam eine Kreideeinfuhr zufolge der in der Umgebung Belgorods (Governement Kursk) belegenen unerschöpflichen Kreidelagern überhaupt nicht in Frage. Für Riga verbot sich aber der inländische Bezug infolge der hohen Eisenbahnfracht. Ganz belanglos ist der Import von Salz und Soda.

Damit haben wir auch die Analyse der russischen Einfuhr beendet. Sie erstreckte sich auf 59,75 + 22,25 = 82% des Wertes und 72,9 +9,1 = 82% der Menge des gesamten Imports. Sie schliest dabei in sich 82,63 + 8,0 = 90,63% der Menge des gesamten Ostseeimports.

Die Ergebnisse der Tabelle und der anschliessenden Betrachtung zusammenfassend, kommen wir hinsichtlich der Beteiligung der Ostsee am russischen Import zu folgendem Ergebnis:

An:

15,75% des Wertes, bzw. 62,83% der Menge des gesamtrussischen Imports. (Kohle, Rohgummi, Heringe. **Kopra, Blei, Zinn,**

Gerbstoffe, Harze, Korkholz, Rohe Kreide, Soda, Ziegel) war die Ostsee in bedeutendem Masse beteiligt. Es ist aber dabei zu bemerken, dass die meisten dieser Artikel fast ganz dem örtlichen Konsum dienten, so Kohlen, Rohgummi, Kopra, Gerbstoffe, Korkholz, Kreide, Soda.

An:

33,50% des Wertes, bzw. 10,24% der Menge der Gesamteinfuhr (Maschinen, Rohbaumwolle, Felle und Leder, Chemische und pharmazeutische Materialien, Düngemittel, Farbstoffe, Gusseisen, Eisen und Stahl, tierische Fette und Oele, Weine und Champagner, Jute, Kaffee, Kupfer, Tonerde) war der Beteiligungsgrad der Ostsee mittelmässig. Auch verblieben sehr viele Artikel dem Eigenkonsum des Randgebiets.

An:

32,75% des Wertes, bzw. 8,93% der Menge der Gesamteinfuhr (Tee, Rohwolle, Gemüse und Früchte, Schreibwaren und Bücher, Garne, Seide, Eisen und Stahlwaren, Reis, Fahrzeuge, physical. Apparate, Getreide, Textilwaren, Kupferwaren und Salz) war der Anteil der Ostsee ein sehr geringer.

An keiner sonstigen Warenart des Restes von 18% der Menge und des Wertes ist die Ostsee in nennenswerter Weise beteiligt, so dass dieser Rest voll und ganz der Gruppe III mit unbedeutender Beteiligung der Ostsee zuzurechnen ist.

Nicht unwesentlich ist es, wenn wir uns auch an dieser Stelle vergegenwärtigen, dass die Gesamteinfuhr und vollends die Ostseeeinfuhr einen oft nur ganz verschwindend geringen Teil der Eigenproduktion des betreffenden Artikels ausmachte. (Vgl. hierzu die Übersicht Seite 105 unter Berücksichtigung der Tabelle VIII.) Als besonders charakteristisch für den Ostseeimport haben wir also folgendes feststellen können: erstens die starke Zersplitterung dem Werte nach, wobei jedoch der Hauptanteil auf Maschinen, Steinkohlen, Gummi, Baumwolle, Heringe entfällt, während mengenmässig ganz ausgesprochen die Steinkohleneinfuhr vorwiegt. Zweitens die rückläufige Tendenz vieler Importbranchen, die im russischen Bedarf keine dauernde und gesund verankerte Stellung hatten, und drittens die auschlaggebende Bedeutung des örtlichen Konsums inbezug auf die Ostsee-Einfuhr, so dass also nur ein verhältnismässig geringer Teil derselben zum eigentlichen Russland in Beziehung stand. Endlich den überhaupt problematisch erscheinenden Charakter der russischen Einfuhr, da das Land die Möglichkeiten besass, seinen Bedarf, auf entsprechender Stufe volkswirtschaftlicher Reife, fast vollständig selbst zu befriedigen.

Wir haben uns nun der Frage zuzuwenden, wie sich diese Einfuhr auf die einzelnen Ostseehäfen, zunächst allgemein, sodann nach Warenarten, verteilte. Der massgebende Gesichtspunkt ist dabei für uns die Frage nach der verhältnismässigen Bedeutung St. Petersburgs einerseits, anderseits

der baltischen Häfen hinsichtlich dieser Einfuhr. Ich verweise dabei auf die beim entsprechenden Teile des 2. Abschnitts hierzu gemachten Vorbemerkungen und allgemeinen Ausführungen hinsichtlich des Materials für die einzelnen Häfen.

Das Bild dieser Verteilung der Einfuhr auf die einzelnen Ostseehäfen vermittelt uns die Tabelle IX, Wir ersehen daraus, dass, wie in der Ausfuhr, auch hier die beiden Häfen St. Petersburg und Riga dominieren. Sie empfangen zusammen ca. 71% der gesamten Ostseeeinfuhr. Eine gewisse Bedeutung kommt ferner noch Reval zu, dessen ansehnlicher Anteil auf den grossen Baumwollmengen beruht, die dort zur Einfuhr gelangen. Die übrigen Häfen spielen eine völlig unbedeutende Rolle. Zieht man den St. Petersburger Anteil von der gesamten Ostsee-Einfuhr ab, so verbleiben als Anteil der eigentlichen «baltischen» Häfen nur etwa 20% des Wertes der gesamtrussischen Einfuhr. Ähnlich verhält es sich, wenn wir die Mengenverhältnisse in Betracht ziehen. Es verteilt sich danach die Einfuhr des Jahres 1913 auf:

St. Petersburg	26,14%
Riga	13,26%
Windau	0,82%
Libau	4,58%
Pernau	1,26%
Reval	4,40%
Rest	0,39%
	50,87%[84])

In beiden Fällen ist also St. Petersburg an der gesamten Ostsee - Einfuhr mit etwa 50% beteiligt. 1905 entfiel auf St. Petersburg sogar mehr als die Hälfte und das 3-fache der Rigaer Einfuhr (cf. Tabelle IX.) — Zieht, man diese Ergebnisse in Betracht, so wird man nicht verfehlen, die Bedeutung der baltischen Häfen für Russland keineswegs zu überschätzen. — Der Verlauf der Einfuhrkurven zeigt uns, dass Rigas Bedeutung sich im Laufe der Zeit gehoben hat, da es dank der Entfaltung seiner Industrie namentlich in den Jahren 1901/05 einen beispiellosen Aufschwung erlebte. Früher wurde es sogar von Reval übertroffen. St. Petersburgs Anteil ist verhältnismässig ein wenig zurückgegangen. Auch Revals Bedeutung ist zurückgegangen. Verhältnismässig stabil sind Windau und Libau, doch sind sie wie gesagt gänzlich unbedeutend.

Was nun die Verhältnisse im einzelnen anlangt, so war für St. Petersburg charakteristisch, das ganz enorme Vorwiegen des Steinkohlen- und Koksimports. Dieser Posten betrug nämlich 1913—82% der gesamten Petersburger Einfuhr und war in stetigem Zunehmen begriffen. Der Rest verteilte sich auf Maschinen, Baumwolle, Rohgummi, Heringe. Tee,

[84]) Uebersichten f. 1913.

Tabelle. IX

Anteil der einzelnen Ostsee-Häfen an der gesamtrussischen Einfuhr[1])

Hafen	1890		1895		1900		1905		1910		1911		1912		1913		1914	
	Wert in Tsd Krdtrbl.	%	Wert in Tsd. Krdtrbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%	Wert in Tsd. Rbl.	%
St.Petersburg mit Kronstadt	77.028	18,51	111.753	20,72	117.120	18,70	122,448	19,15	149.916	13,84	150.821	13,25	157.081	13,42	215.509	15,70	126.488	11,52
Riga . .	22.022	5,30	25.753	4,75	41.998	6,70	47.749	7,55	90.438	8,35	95.362	8,11	99.321	8,48	135.296	9,84	85.967	7,83
Reval mit Baltischport . .	54.966	13,21	31.614	5,86	56.390	9,00	51 523	8,11	66.187	6,10	70.681	6,09	71.497	6,10	78.255	5,70	69.138	6,30
Pernau . .	101	0,03	278	0,05	825	0,13	694	0,10	1.084	0,10	1 676	0,14	1.933	0,17	2.289	0,16	937	0,08
Windau . .	82	0,02	64	0,01	56	0,01	9.500	1,50	11.154	1,03	22.475	1,90	24.262	2,08	16.612	1,20	8.127	0,73
Libau . . .	18.815	4,52	15.415	2 85	24 730	3,95	12.957	2,04	30.949	2,85	36.599	3,04	38.260	3,27	40.532	2,95	31.006	2,82
Sonstige . .	2.206	0,53	8.912	1,66	3.395	0,55	2.528	0,40	4.527	0,41	7 347	0,63	7.347	0,63	5.807	0,42	3.137	0,30
Gesamt-Ostsee . . .	175.220	42,12	193,789	35,90	244.514	39,04	247.399	38,95	354.255	32,68	385.061	33,16	400.600	34,15	494.300	35,97	324.800	29,58

[1]) Inbegriffen die Einfuhr aus Finnland.

Quelle: Übersichten des ausw. Handels f. 1914. Herausgegeben vom Finanz-Ministerium St. Petersburg 1915.

Düngmittel, Kopra. Es handelte sich also in der Hauptsache um Bezüge für die gewaltige St. Petersburger Industrie, auf denen die Bedeutung St. Petersburgs als Einfuhrhafen beruhte. Diese Bedeutung war jedoch so gross, dass wir in St. Petersburg nicht nur den grössten Ostsee - Einfuhrhafen vor uns haben, sondern überhaupt den bei weitem bedeutendsten Einfuhrhafen ganz Russlands. Die Einfuhr St. Petersburgs überwog bei weitem seine Ausfuhr. Ausser dem Eigenbedarf konnte es jedoch auch in sehr guter Weise, dank dem ausgedehnten Eisenbahnnetz, das engere Hinterland versorgen. Nicht unerheblich war die Bedeutung St. Petersburgs, wie auch der anderen Ostseehäfen endlich im Cabotageverkehr. Aus Süd-Russland nahmen viele (Salz etc.) Massenwaren diesen Seeweg nach dem Nordwesten, da sie die teure Bahnfracht nicht zu tragen vermochten. An zweiter Stelle unter den Ostseehäfen stand Riga. Es blickt dabei auf eine wechselvolle Vergangenheit zurück, in der es an häufigen Rückschlägen nicht fehlte, im allgemeinen doch aber ein stetiger Aufstieg zu verzeichnen ist. Auch als Einfuhrhafen beginnt Riga erst mit dem Ausbau seines Bahnnetzes eine Rolle zu spielen, da die Düna als Abfuhrweg überhaupt keine Rolle spielt. Vor allem aber verdankt Riga seinen Rang als Einfuhrplatz der beispiellosen Entwicklung seiner Industrie, die es zu einem der bedeutendsten Industriestädte nicht nur des Ostseegebiets, sondern ganz Russlands machte. Auf dieser gewaltigen und ständig wachsenden Nachfrage seiner Industrie nach Heizmaterialien, Rohstoffen, Halbfabrikaten und Maschinen beruhte denn auch fast ausschliesslich die Bedeutung Rigas als Importhafen. Das zeigt uns die Zusammensetzung seiner Einfuhr, die dem Werte nach im Jahre 1913 entfiel auf:

Maschinen	17%
Gummi	11,5%
Kohle	8,0%
Baumvolle	7,0%
Heringe	4,0%
Tee	2,6%
Häute, Felle	2,5%
Düngemittel	2,3%
Gusseisen, Eisen und Stahl	2,2%
Kopra	2,0%
Blei	2,0%
	61,1%

Es sind also die üblichen Artikel der Ostsee-Einfuhr. Der Menge nach dominiert aber auch hier ganz erheblich die Steinkohlen und Kokseinfuhr, die etwa 65% der Gesamteinfuhr ausmachte. Die Maschineneinfuhr bestand dabei zu $^3/_4$ aus industriellen Maschinen. Sehr schwer hatte der Rigaer Importhandel gegen die russische Hochschutzpolitik zu kämpfen und insbesondere gegen die Riga auf jede Weise zugunsten St. Petersburgs benachteiligende Wirtschaftspolitik, auf die wir noch zurückkommen werden. — Der bedeutendste der übrigen Häfen ist Reval. Sein Import hat seiner-

Zeit den Rigas sogar übertroffen und stand ihm auch jetzt nur unerheblich nach. Charakteristisch dabei ist, dass diese Einfuhr zu $^2/_3$ aus roher Baumwolle besteht. Die Baumwolleneinfuhr Revals übertrifft diejenige Rigas um das fünffache. Diese Einfuhr war zum Teil für die beiden grossen estländischen Baumwollfabriken in Reval und Narwa, zum grossen Teil aber auch im Durchgangsverkehr für den Moskauer Textilbezirk bestimmt. Den Rest bildeten die anderen üblichen Einfuhrwaren der Ostsee (Gummi, Kohlen, Maschinen). Der Menge nach dominierte auch hier der Kohlenimport mit etwa 73%. Bemerkenswert ist ferner, dass Reval ganz überwiegend Einfuhrhafen ist. Seine Ausfuhr spielt fast gar keine Rolle. Auch hierbei war es aber, abgesehen vom eigenen Industriebedarf, im wesentlichen Vorhafen St. Petersburgs. Auch seine Einfuhr war im Rückgang. — Ebenfalls im Abnehmen war die Einfuhr Libaus, die überhaupt einen recht zufälligen Charakter trug. Besonders stark war der Heringsimport Libaus — 18%. Dann Maschinen 30%, Kohle — 10%, Häute — 7%, Düngemittel — 7%. Der Menge nach entfielen allerdings auch da 60% auf Kohlen; Heringe — 10%. Der Gesamtanteil Libaus am Import Russlands betrug nur etwa 2,9% — 1913. Die Quelle war auch hier hauptsächlich der einheimische Industriebedarf. Noch unbedeutender war die Rolle Windaus mit einem Anteil von 4,2%. Bei der Einfuhr machte die Rybinsker Bahn keinen so belebenden Einfluss geltend, wie das bei der Ausfuhr der Fall war. Die Einfuhr verteilt sich fast restlos auf Kohle — (70%) und Maschinen — (ca. 20%). Der Anteil Pernaus ist kaum nennenswert — 0,16%. Die Einfuhr trägt hier ganz lokalen Charakter und stagniert seit Jahren. 78% bildeten Steinkohlen, 20% Schwefelkies für die dortige Zellulosefabrik. Ebenso unerheblich ist die Beteiligung der sonstigen Häfen (hauptsächlich Narwa). Sie spielen garkeine Rolle. — Der bedeutenste Ostseehafen inbezug auf den Import war also St. Petersburg, auf das etwa die Hälfte der gesamten Einfuhr der Ostsee entfiel. Riga und Reval spielen eine weit unbedeutendere Rolle, während die übrigen Häfen so gut wie garkeine Bedeutung haben, allenfalls als Trabanten dieser ersteren. — Es machte sich hier ganz deutlich wahrnehmbar die Bedingtheit des Imports, in der Hauptsache durch den lokalen Bedarf und bei den meisten Häfen der Mangel eines weiteren Hinterlandes geltend. St. Petersburg mit seiner bei weitem überwiegenden Industrie und Bevölkerung konzentrierte so auch den Löwenanteil der Einfuhr auf sich, trotz seiner ungünstigen Eisverhältnisse. Abgesehen von diesen war aber St. Petersburg, dank seinem Verkehrshinterlande der geeignetste Einfuhrpunkt auch für Einfuhren nach dem Inneren Russlands. Interessant und erwähnenswert ist es ferner auch, dass dem Werte nach nicht unerhebliche Mengen per Eisenbahn den Ostseeplätzen aus dem Ausfande zugeführt wurden, also über die Landgrenze. 1911 betrug diese Anfuhr Rigas zum Beispiel ca 8% des See-Imports.[85]) Bei der Hoch-

[85]) Rigaer Handelsarchiv, f. 1913 II., S. 119.

wertigkeit der meisten Einfuhrwaren, waren also nicht einmal die Ostseehäfen selbst ganz auf den Import zur See angewiesen. —

Nach dieser Gesamtwürdigung der einzelnen Häfen in ihrer Import-Bedeutung, verbleibt es uns noch ganz kurz eine Betrachtung der warenmässigen Verteilung der Einfuhr auf dieselben daran zu knüpfen. Wir vergegenwärtigen uns dieselbe an Hand der Tabelle X. Unter Berücksichtigung der gefundenen Gesamtverhältnisse erhalten wir dabei folgende Bilder: (wir beschränken uns auf die Waren, in denen überhaupt eine nennenswerte Ostseeeinfuhr stattfand).

Die Maschineneinfuhr verteilt sich ziemlich gleichmässig auf alle Häfen. Riga hat dabei eine leicht dominierende Stellung, die allerdings eine Zeitlang von Windau, über welchen Hafen grosse Mengen amerikanischer Maschinen importiert wurden, eingenommen wurde. Am meisten zugenommen hat die Einfuhr St. Petersburgs. Im

Baumwollimport herrschen St. Petersburg und Reval vor. Riga spielt eine recht unbedeutende Rolle, während die anderen baltischen Häfen überhaupt nicht in Betracht kommen. Erwähnenswert ist vielleicht Narwa, dass für seine blühende Baumwollmanufaktur recht viel Rohmaterial einführte. Riga steht an 4. Stelle unter den russischen Häfen und wurde sogar von Odessa übertroffen. St. Petersburg war dabei in starkem Aufstieg, Reval in ebenso grossem Rückgang begriffen. Auch beim Import von

Steinkohlen und Koks stand St. Peterburg bei weitem an der Spitze aller anderen Ostseehäfen, von denen eigentlich nur noch Riga in Betracht kam. Auf St. Petersburg entfiel nahezu die Hälfte des gesamtrussischen Steinkohlenimports. Diese so ungeheure Vorherrschaft St. Peterburgs findet ihre Erklärung hauptsächlich in dem grossen Bedarf der russischen Kriegsmarine in der Ostsee. Auch in der Kokseinfuhr steht St. Petersburg an der Spitze aller Häfen, und übertrifft sie alle zusammengenommen bei weitem. — Im recht unerheblichen Ostseeimport an roher Wolle, stand ebenfalls St. Petersburg an der Spitze mit mehr als 50% dieser ganzen Ostseeeinfuhr. Der Import roher Häute, Felle und Leder verteilte sich auf Libau und Riga, während St. Petersburg etwas nachsteht. Rohgummi wurde von St. Petersburg, Riga und Reval in ziemlich gleichen Quoten importiert, während die anderen Häfen garnicht in Betracht kamen. Die Bezüge Revals waren dabei zum grossen Teil auch für St. Petersburg bestimmt, dessen Gummiindustrie noch grösser war als die Rigas. Beim Import von Garnen aller Art dominieren Riga und St. Petersburg. Die anderen Häfen, in erster Linie Reval, folgen erst in weitem Abstande. — Heringe wurden in erster Linie von Libau eingeführt, es folgen sodann St. Petersburg, Riga, während die anderen Häfen von untergeordneter Bedeutung waren. In der Einfuhr chemischer und pharmazeutischer Materialien stand St. Petersburg an der

Tabelle X.

Einfuhr der Hauptwarenarten nach den Ostsee-Häfen.

In % der Gesamteinfuhr Russlands an dem betr. Artikel über die europäische Grenze.

Jahre	St.Petersburg mit Kronstadt	Riga	Reval mit Baltischport	Libau	Windau	Pernau	Zusammen
			1. Steinkohlen.				
1901/05	48,9	13,2	3.4	4,1	0,2	1,8	71,6
1908	50,5	15,0	3,5	3,3	0,4	2'8	75,5
1912	44,1	14,8	4,9	3,2	0,4	2,7	70,1
1913	38,6	15,9	5,5	6,0	1,1	1,9	69,0
			2. Koks.				
1902	21.5	2,4	0,7	0,9	—	—	25,5
1910	20,9	7,2	0.5	0,6	—	—	29,2
1913	18,4	8,1	1,2	0,6	—	—	28,3
			3. Maschinen und Maschinenteile.				
1906/10	6,9	12,3	3,4	5,1	14,9	—	42,6
1901/05	6,4	12,9	3,2	2,7	5,8	—	31,0
1912	5,4	11 8	2,1	4,9	12,5	—	36,7
1913	8,6	14,9	3,6	4,7	7,4	—	39,2
			4. Rohe Baumwolle.				
						Narwa	
1901/05	16,3	9,4	31,6	—	1,1	1,9	60,3
1911	13.4	5,3	27,3	0 2	0,1	4,6	50,9
1913	20,8	6,5	19,2	0,5	—	3,2	50,2
			5. Rohe Wolle.				
1910	6,7	4,7	1,6	0,2	—	—	13,3
1913	7,0	4,3	2,4	0,1	—	—	13,8
			6. Felle, Häute, Leder.				
1910	6,5	13,0	1,5	11,4	—	—	32,4
1913	7,1	14,2	1,3	14,2	—	—	36,8
			7. Rohgummi.				
1910	33,0	37,0	23,0	—	—	—	93,0
1913	26,0	37,8	24,0	—	—	—	87,8
			8. Garne, aller Art.				
1910	8,0	7,0	3,7	0.5	0,1	—	19,3
1913	7,8	8.3	3,2	0,86	0,24	—	20,4

Jahre	St. Petersburg mit Kronstadt	Riga	Reval mit Baltischport	Libau	Windau	Pernau	Zusammen
			9. Heringe.				
1910	19,3	8,4	2,0	30,8	0,7	—	61,2
1913	19,5	15,5	1,9	24,7	0,5	—	62,1
			10. Chemische und pharmaz. Materialien.				
1910	28,0	22,0	3,4	2,6	0,03	—	56,03
1913	29,88	19,0	2,7	3,0	0,02	—	54,6
			11. Düngemittel.				
1901/05	—	32,1	5,0	15,1	—	—	52,2
1911	—	23 0	4,6	16,4	—	—	44,0
1913	4,2	22,3	3,6	15,9	—	—	46,0
			12. Farben und Farbstoffe.				
1910	29,0	22,8	2,5	2,6	2,3	—	59,2
1913	27,4	24,38	2,2	6,0	0,02	—	60,0
			13. Gusseisen, Eisen und Stahl.				
1910	17,2	13,6	4,8	1,9	0,13	—	37,63
1913	22,5	16,2	5,5	2,5	0,4	—	47,10
			14. Kopra.				
1910	18,0	20,3	4,5	21,0	—	—	63,8
1913	20,0	18,0	5,0	24,0	—	—	67,0
			15. Reis.				
1906/10	7,2	3,5	1,5	0,6	0,3	—	13,1
1913	7,8	4,9	1,0	0,7	0,0	—	14,4
			16. Blei.				
1910	60,0	15,0	5,0	1,0	—	—	81,0
1913	50,0	21,5	10,0	3,5	—	—	85,0
			17. Kaffee.				
1906/10	34,4	7,6	4,8	1,4	0,2	—	48,4
1913	38,4	7,7	3,9	1,3	0,1	—	51,4
			18. Gerbstoffe und Farbhölzer.				
1901/05	25,0	48,8	0,6	12,0	—	—	86,4
1913	9,9	47,5	0,1	37,8	—	—	95,3
			19. Harze.				
1910	42,3	18,5	1,6	1,5	—	—	63,9
1913	46,0	20,0	1,1	2,6	—	—	69,7
			20. Korkholz.				
1906	16,0	40,0	1,5	20,0	—	1,6	79,1
1913	6,0	37,0	0,2	23,0	0,04	2,0	68,24

Quellen: Gernet, Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs· Rigaer Handelsarchiv für 1913 u. 1914 Bde II. Übersichten des russischen Aussenhandels für 1910 und 1913.

Spitze. Riga folgte erst in einigem Abstande. Nur im Bezuge von Schwefelkies stand Riga infolge seines Industriebedarfes an der Spitze. Der Düngemittelimport entfiel in der Hauptsache auf Riga und Libau. St. Petersburg steht zurück; es liegen uns zudem für dasselbe nur Daten für 1913 vor. Riga stand im speziellen hinsichtlich des Imports von Superphosphaten, Thomasphosphaten und Kainit an der Spitze, während es beim Chilisalpeterimport von Libau übertroffen wurde. Der Import von Farben und Farbstoffen wird in der Hauptsache von St. Petersburg, das an erster Stelle steht, und Riga bestritten. Die anderen Häfen kommen nur wenig in Betracht. Die Einfuhr von Gusseisen, Eisen und Stahl fiel auch haupsächlich auf die grossen Häfen — St. Petersburg und Riga. Und zwar war hinsichtlich des Gusseisen- und Eisenimports St. Petersburg Riga in fast allen Jahren überlegen, während andererseits im Stahlimport Riga an erster Stelle stand. Von den anderen Ostseehäfen kam nur noch Reval als ständiger Importplatz dieser Artikel in Betracht, während die Bezüge Libaus und Windaus einen zufälligen Charakter trugen, wobei allerdings Libau als Stahlimportplatz eine Ausnahme machte. Die anderen Häfen spielten gar keine Rolle. Überhaupt trug ja dieser Import einen Ausnahmecharakter. — Kopra wurde in erster Linie von Libau importiert, doch standen St. Petersburg und Riga nur wenig zurück, während die anderen Häfen keine Rolle spielten. Ehemals war St. Petersburger der Hauptplatz für den Kopraimport. In der Reiseinfuhr war St. Petersburg dem noch in Frage kommenden Riga ganz erheblich überlegen. Dasselbe gilt vom Blei-Import, bei welchem auf St. Petersburg ca. $^2/_3$ des gesamten Ostseeimports entfielen. Riga stand weit an zweiter Stelle. Auch im Kaffee-Import war St. Petersburg der erste Platz Russlands und gewann ständig an Bedeutung. Die Einfuhr der anderen Ostseeplätze zeigte garkeine Entwicklung und bewegte sich in ganz engen Grenzen. Beim Import von Gerbstoffen (Quebrachoholz) etc.) und einigen vegetabilischen Farbhölzern stand dagegen Riga an erster Stelle, gefolgt von Libau. St. Petersburg folgte erst in weitem Abstande an dritter Stelle. Den grössten Teil dieses Postens bildeten bei Riga jedoch die Farbhölzer incl. Quebrachoholz, aus denen die Rigaer Industrie Farbholzextrakte herstellte. Sehr stark war der Aufstieg Libaus, das St. Petersburg von seiner zweiten Stelle verdrängte. Der Bezug aller anderen Häfen war belanglos. — Im Harzimport sehen wir wieder St. Petersburg an der Spitze marschieren. Es importierte nochmal so viel als alle anderen Ostseeplätze zusammen. Riga folgt an zweiter Stelle. An dritter steht der Schwarzmeerhafen — Odessa, während die übrigen Ostseehäfen unbedeutend waren. Korkholz wurde in erster Linie von Riga importiert. An zweiter Stelle stand Odessa, das in manchen Jahren sogar Riga hinter sich liess und auch grosse Korkenfabriken besass. An dritter Stelle kam Libau. St. Petersburg folgte erst an vierter Stelle, obwohl sein Bedarf infolge der dort eröffneten Staats-Korkenfabriken im Steigen war. Die anderen Ostseeplätze kommen auch hier kaum in Betracht. —

Im Wein- und Champagnerimport standen alle Ostseeplätze weit hinter St. Petersburg zurück. Auf letzteres entfielen etwa $^9/_{10}$ des gesamten Ostseeimports. Jute wurde hauptsächlich von Riga eingeführt. 1913. entfielen vom Gesamtimport auf Riga 12%, St. Petersburg 8% und Reval 2,8%. Es kamen allerdings Schwankungen vor. Im Teeimport, dominierte hinwiederum bei weitem St. Petersburg, das Riga um das 3-iache überlegen war. Der Import von Tonerde und namentlich der von roher Kreide entfiel dagegen fast völlig auf Riga, das diese Artikel für seine Industrie benötigte. Vom Tonerdeimport entfielen auf Riga 1913 etwa 35% der russischen Gesamteinfuhr. Der Kreideimport entfiel fast restlos auf Riga, dass diese Artikel für seine Industrie benötigte. Geringer hinwiederum war die auf Riga entfallende Quote bei der Einfuhr von tierischen Fetten und Oelen — 1913 — 12% von 70% Ostseeimport, Zinn — 25 proz.: 47 proz., Kupfer — 5 proz.: 87 proz., Schreibwaren und Bücher 0,4 proz.: 14,9 proz. Erheblicher—beim Import von Gemüsen und Früchten — 5%: 14,7%. Der Import aller dieser zuletzt aufgeführten Waren spielte jedoch, wie wir bereits früher gesehen haben, im Ostseehandel eine ganz untergeordnete Rolle.

Auch diese warenmässige Übersicht ergibt somit eine Bestätigung unseres bereits aus den obigen Betrachtungen gewonnenen Ergebnisses. Es dominierte bei der Einfuhr der meisten Waren der St. Petersburger Hafen, bei nur sehr wenigen Riga. Die anderen Häfen spielten wie in der Ausfuhr, so auch hier keine bedeutende Rolle. Bei der ausschlaggebenden Bedeutung, die der örtliche Konsum für die Richtung des Imports hatte. war es natürlich, dass St. Petersburg als der grösste Konsumtionskörper auch den grössten Teil des Imports auf sich konzentrierte. Es ist beachtenswert und bezeichnend für die Zwangsläufigkeit dieser Tendenz — dass es trotz der so schlechten Eisverhältnisse des Residenzhafens geschah.

Die Untersuchungen dieses Abschnittes abschliessend, können wir also feststellen, dass erstens St. Petersburg der bei weitem bedeutendste Einfuhrhafen Russlands an der Ostsee war. Auf ihn entfiel beinahe die Hälfte der ganzen Ostseeeinfuhr. Zweitens aber haben wir gesehen, dass überhaupt die Gesamtbedeutung der Ostsee als einer der russischen Einfuhrstrassen keine übermässig grosse war. Das Schwergewicht ruhte hier vielmehr auf den ausgedehnten Landgrenzen, und deren Bedeutung nahm von Jahr zu Jahr zu. Das galt sowohl hinsichtlich der europäischen als auch der asiatischen Grenze. Die Natur der nach Russland importierten Waren war eben derart, dass bei den ungünstigen Verkehrsverhältnissen der meisten Ostseehäfen der Landtransport vorzuziehen war. Das galt besonders für die Waren, die für das Innere Russlands bestimmt waren. Eine Notwendigkeit war der billige Seetransport nur für die grossen Kohlenmengen, die denn auch den Hauptbestandteil dieser Einfuhr auf dem Seewege bildeten. Diese waren aber, wie wir sehen werden, fast ganz

für den örtlichen Bedarf bestimmt. Trotzdem also die Ostsee als Einfuhrstrasse für Russland belangvoller war denn als Ausfallstor, sehen wir auch hier keinen Anlass zu einer Überschätzung dieser Bedeutung.

Um das gewonnene Bild der Gesamtbedeutung der Ostsee für Russlands Einfuhr abzurunden, müssen wir uns auch hier noch zweien weiteren Fragen zuwenden: der Herkunft der Ostseeeinfuhr und ihrer Verkehrsrichtung inbezug auf die einzelnen Gebiete Russlands. Daraus erst werden wir dann die Ergebnisse zu einem Gesamtbild zusammenfassen können.

2. Die Herkunftsgebiete der russischen Ostseeinfuhr.

Die Gesichtspunkte, die wir den Betrachtungen dieses Unterabschnittes zugrunde zu legen haben, sind folgende. Einmal die allgemeine Frage, aus welchen Gebieten die Einfuhr Russlands, insbesondere die auf dem Ostseewege, stammte, wobei die mengenmässige und warenmässige Gliederung zu berücksichtigen ist. Daraus folgen dann die weiteren, für uns wichtigen Fragen — einerseits, ob der Ostseeweg für das betreffende Land und seine Ausfuhr nach Russland die geeignetste Verkehrsstrasse war, andererseits — ein wie grosser Teil dieser Ausfuhr nach Russland auf dem Ostseewege, und ein wie grosser dagegen auf anderen Wegen befördert wurde. Wesentlich neues zu unserem Thema können wir daraus kaum gewinnen, — es handelt sich nur um eine weitere Illustration, die jedoch die wichtigen Züge noch schärfer hervortreten lässt.

Betrachten wir zunächst die allgemeine Gliederung der russischen Einfuhr nach Herkunftsländern, das heisst nach der russischen Statistik eigentlich Versandländern.

Länder	Anteil in % des Wertes	
	1894/98	1913
1. **Deutschland**	31,3	47,5
2. **Grossbritannien**	20,5	12,6
3. China und Mongolei	7,1	6,1
4. U. S. Amerika	8,4	5,8
5. Frankreich	4,4	4,1
6. **Finnland**	3,4	3,7
7. Persien	3,1	3,2
8. Oesterreich-Ungarn	4,1	2,6
9. Ost-Indien	1,3	2,5
10. **Holland**	1,1	1 6
11. Türkei	1,2	1,3
12 Italien	2,0	1,2
13. **Schweden**	0,8	1,2
14. Dänemark	0,5	0.9
15. Norwegen	0,7	0,7
16. Japan	—	0,3
Sonstige Länder	10,1	4,7
Summa	100,0	100,0

Das charakteristischste an dieser Aufstellung ist das unbedingte Vorherrschen Deutschlands in der russischen Einfuhr. Deutschland bestritt demnach etwa die Hälfte des russischen Imports. Wir müssen uns allerdings auch hier die Unzulänglichkeit der russischen Handelsstatistik, auf die bereits (II, 3) hingewiesen wurde, vergegenwärtigen. Die Herkunftsländer — nach der russischen Statistik — der Importartikel decken sich demnach vielfach nicht mit den Produktionsgebieten (Ursprungsländern) dieser Waren, so dass den ersteren häufig nur eine Vermittlerrolle zugeschrieben werden kann. So erschienen in der russischen Statistik alle überseeischen Waren, wie zum Beispiel Baumwolle, Wolle, Jute, Seide, Kaffee etc., die Deutschland nur als Durchgangsware berühren, fälschlich als Einfuhr aus Deutschland, andererseits aber bleiben manchen Posten, die aus Deutschland über belgische, holländische oder dänische Häfen ausgeführt wurden, unberücksichtigt. Folgen wir den Angaben der deutschen Statistik, so beträgt zum Beispiel der Anteil Deutschlands am russischen Import 1912 nicht 45,4%, sondern nur 26,8%. Für die Zwecke unserer Untersuchung ist dieses jedoch unwesentlich. Es kommt uns ja darauf an, den Weg zu verfolgen den die Waren nach Russland nahmen, und so ist für uns denn auch diese hohe Ziffer des deutschen Anteils massgebend. — Das zweite Wesentliche ist der sehr starke Rückgang der englischen Quote in der russischen Einfuhr. Deutschland verdrängte Grossbritannien immer mehr auf dem russischen Markte. Schliesslich ist auch hier, wie schon bei der Ausfuhr, bemerkenswert die ganz unbedeutende Teilnahme der eigentlichen Ostseeländer — Dänemark, Schweden, Norwegen — an der Einfuhr nach Russland. Sie stehen fast am Ende der Reihe und ihre Quoten zeigen fast garkeine Entwicklung. (Dänemark war schon 1899/03 mit 0,7% beteiligt; Norwegen mit 1,0%, so dass also sogar ein Rückfall eingetreten ist.) Hollands Ausfuhr stagnierte auch — es hatte bereits 1899 die 1,6% erreicht, auf denen es bis 1913 verharrte. Sehr erheblich war dem gegenüber der Anteil orientalischer Länder an der Einfuhr. Die so unbedeutende Rolle der Ostseeländer im Verkehr mit Russland erklärt sich auch aus der Tatsache, dass eben kein wirtschaftliches Gefälle zwischen ihnen und Russland vorhanden war. Ihre Ausfuhr entsprach dem Warencharakter nach vielfach der russischen, und russische Einfuhrbedürfnisse zu befriedigen, war sie eben nicht imstande. Die Verhältnisse lagen demnach so, dass nach geographischer Lage der Dinge für 25,6% der russischen Einfuhr der Ostseeweg überhaupt nicht in Frage kam. Für 11,5% + 47,5% (Deutschland) kam er zum Teil in Frage, für nur 2,8% + 12,6% (England) war sie der gegebene Weg. Die Einfuhr aus den asiatischen Ländern hatte dabei (ausser derjenigen aus Deutschland) die am stärksten aufstrebende Tendenz. — Welche Gliederung zeigte nun die Ostsee-Einfuhr im speziellen? Wir können ein Bild davon gewinnen, wenn wir die Einfuhr einiger Häfen in dieser Richtung untersuchen. Es entfielen demnach vom Gesamt w e r t der R i g a e r Einfuhr auf:

	1866/70	1913
1. Grossbritannien	58,0	43,2%
2. Deutschland	18,8	33,6%
3. Dänemark	0,3	6,2%
4. Holland	1,4	5,6%
5. Schweden	1,1	4,8%
6. Belgien	4,8	2,8%
7. Amerika	0,8	2,1%
Übrigen Länder	14,8	1,7%
	100,0	100,0%[86])

Es wäre dazu noch zu bemerken, dass der Anteil Belgiens 1896/900 — 12,3% betrug, der Rückgang also noch erheblicher ist, desgleichen stellte Amerika 1886/90. bereits 5,8%. Holland stellte bereits 1871/75 — 4,3%, so dass die Entwicklung nachher nicht mehr so günstig war. — Die Einfuhr Revals verteilte sich auf:

	1907	1911
1. Grossbritannien	44,5	44,3%
2. Deutschland	46,0	43,4%
3. Dänemark	4,9	6,3%
4. Holland	3,3	2,7%
5. Frankreich	0,2	0,6%
6. Belgien	0,6	0,3%
Übrige Länder	0,5	2,4%
	100,0	100,0%[87])

Windaus Import gliederte sich nach Ländern wie folgt:

	1903	1913
1. Amerika	21,5	34,00%
2. Dänemark	9,2	23,74%
3. Grossbritannien	62,18	16,00%
4. Deutschland	7,0	11,60%
5. Schweden	0,02	11,40%
6. Frankreich	0,10	3,00%
7. Holland	—	0,20%
8. Norwegen	—	0,05%
Übrige Länder	—	0,01%
	100,0	100,0%[88])

[86]) Gernet, a. a. o. S. 25.

[87]) Die deutschen Ostseeprovinzen Russlands (Th. Schiemann u. a.). Berlin 1915. S. 78/79.

[88]) Müller, a. a. o. S. 106 ff.

und für Libau ergibt das Jahr **1913** folgendes Bild:

1.	Grossbritannien	40,7%
2.	Deutschland	26,2%
3.	Amerika	20,0%
4.	Holland	4,4%
5.	Belgien	2,3%
6.	Frankreich	1,8%
7.	Norwegen	1,5%
8.	Dänemark	1,0%
9.	Schweden	0,8%
	Übrige Länder	1,3%
		100,0%[89])

Zum Unterschiede von dem gesamtrussischen Einfuhrbilde sehen wir hier überall an erster Stelle die Bezüge aus Grossbritannien stehen. Deutschland steht ihnen allerdings nur wenig nach. Die deutsche Quote vergrössert sich zu dem vielfach durch die Anteile Belgiens und Hollands, über welche Länder die deutsche Ausfuhr nach Russland oft ihren Weg nahm. Minimal sind auch hier die Einfuhren aus den eigentlichen Ostseeländern. Die manchmal recht erheblichen Mengen aus Dänemark sind vielfach nur als Umladung fremder Güter zu betrachten. Die Verhältnisse der anderen Ostseehäfen sind ähnliche. Wir sehen also ein Vorwiegen des Verkehrs mit Ländern, für die der Ostseeweg nicht die allein gegebene Verbindung mit Russland darstellte. Wenn dagegen Deutschland im Einfuhrhandel der Ostseehäfen nicht die absolut vorherrschende Stellung einnahm, so beruht das auf der warenmässigen Zusammensetzung des Verkehrs mit den einzelnen Ländern. Eine Betrachtung desselben leitet uns hinüber zu der wichtigen Frage — ein wie grosser Teil der Einfuhr aus den einzelnen Ländern auf der Ostsee und in wieweit auf anderem Wege vor sich ging. Es ist festzustellen, dass die Vorherrschaft Englands im Ostseeverkehr darauf beruhte, dass die Steinkohlen — und Kokseinfuhr — die bekanntlich den grössten Teil dieser Einfuhr bildete — fast vollständig aus England stammte. Ebenso besass Grossbritannien ein Übergewicht in der Ostsee-Einfuhr von Maschinen, Rohgummi, roher Baumwolle, Heringen. Die Ausfuhr Grossbritanniens bestand demnach vorwiegend aus Artikeln, für die der Seetransport geeignet und notwendig war, und die in der Ostseeeinfuhr demzufolge vorherrschten. Die Ausfuhr Deutschlands nach Russland bestand dem gegenüber vorwiegend aus Fabrikaten und zwar besonders solchen höherer Verarbeitungsgrade, Chemikalien und so weiter, für welche überwiegend der Landtransport in Frage kam. — Stellen wir demnach die absoluten Zahlen der russischen Gesamteinfuhr aus den einzelnen Ländern den der Ostseehäfen gegenüber (wir beschränken uns dabei auf die baltischen), so sehen wir sehr deutlich,

[89]) Müller, a. a. o. S. 112/113.

welche Rolle der Verkehr auf dem Ostseewege inbezug auf die verschiedenen Länder hatte, im Gegensatz zu dem auf anderem Wege. Für das Jahr **1913** ergibt sich demnach folgendes:

Einfuhr in Mill Rbl aus:	Gesamt Russl.	Riga	Libau	Windau	% Anteil der 3 Ostsee-Häfen
Grossbritannien . . .	173,0	79,7	13,7	3,0	55,7%
Deutschland . . .	652,0	61,9	8,6	2,0	**11,1%**
Holland	21,4	10,4	1,5	—	56,7%
Schweden	16,9	8,8	0,3	2,0	65,3%
Amerika	79,1	3,8	6,7	6,5	21,5%
Übrige Länder . . .	431,6	19,9	2,7	5,2	6,4%
	1374,0	184,5	33,5	18,7	17,2%

oder um auch Reval zu berücksichtigen **1911** für:

	Gesamt-Russland	Riga	Reval	% Anteil derselben
Grossbritannien	155,0	64,8	38,5	66,6%
Deutschland	488,8	51,8	37,7	18,3%
Holland	17,5	6,2	2,4	50,6%
Übrige Länder	500,2	24,4	8,6	6,6%
	1.161,6	147,2	87,2	20,0%

Wir ersehen daraus, dass gerade bei, inbezug auf Deutschland, dem Lande, dass in der Einfuhr Russlands die wichtigste Rolle spielte, die Ostsee eine recht geringe Bedeutung hatte. Die hochwertigen industriellen Erzeugnisse, die die Hauptmasse des deutschen Exports nach Russland bildeten, nahmen eben in der Hauptsache den Weg über die Trockengrenze. Waren von Übersee, deren Einfuhr durch Deutschland nur vermittelt wurde, nahmen zudem ihren Weg nach Deutschland meist über die Nordseehäfen, um von dort erst auf dem Landwege nach Russland befördert zu werden. Andererseits ging die Bedeutung der Länder, die für ihren Export nach Russland vorwiegend den Ostseeweg benutzten — Englands besonders — im russischen Gesamtimport ständig zurück, oder spielte insbesondere dem Werte nach bereits keine nennenswerte Rolle. Es kommt hinzu, dass die englische Kohle fast restlos dem Lokalbedarf der Ostsee-Häfen diente.

Wir müssen aus dem Dargelegten den Schluss ziehen, dass in der Lage der Länder, aus denen der russische Import vorwiegend stammte, keine Notwendigkeiten einer besonderen Bedeutung der Ostsee als Verkehrsmittler mit ihnen, für das eigentliche Russland beschlossen liegen. Das bedeutsamste Land für den russischen Import war in Europa — Deutschland. Die Entwicklung ging dabei dahin, dessen Bedeutung auf Kosten der anderen Länder immer mehr zu heben. So hatte sich die Einfuhr Russlands aus Deutschland seit 1900 verdreifacht, während bei

England nur eine Zunahme von 30% zu verzeichnen war. Auch der Warencharakter des russischen Einfuhrbedarfs wies in dieser Richtung. Es waren hochwertige Industrieerzeugnisse, die einmal — am besten aus Deutschland beschafft wurden, und für die der Seeweg nicht das zweckmässigste war. Sowohl von Seiten der geographischen Lage der Länder, als des Charakters der Waren, ging also die Entwicklung dahin, dem Landverkehr eine wachsende Bedeutung zu verschaffen. — Andererseits war aber auch für die Länder, die auf dem Ostseewege mit Russland Handel treiben konnten, diese Ausfuhr nach Russland, sei es auf dem Ostseewege oder auf anderem Wege, keineswegs so belangvoll, wie man gemeinhin annimmt. So entfielen vom Gesamtexport des wichtigsten Landes — Deutschlands, — 1900 nur 6,8, 1912 — 7,6, und 1913 — 8,7% auf Russland.[90]) Also auch von dieser Seite her war der Ostsee als Verbindung nach Russland keine übermässig grosse Bedeutung beizumessen. Wir sind damit wieder hart an die Frage nach der zukünftigen Entwicklung der Einfuhr Russlands überhaupt, gestossen. Wenn eine solche auf absehbare Zeit wohl stets stattfinden wird, so geht, wie dargelegt, doch die Tendenz zur Emanzipation von ausländischen Zuschüssen zum Nationalprodukt, bzw. zum vorwiegenden Import von Kapital und Menschen (Arbeit).

Auch auf Grund der Fragestellung nach den Herkunftsgebieten der Ostseeeinfuhr lässt sich also nichts wesentliches für eine grosse Bedeutung dieses Weges für das eigentliche Russland anführen. Wir sahen, dass in der vorherrschenden Kohleneinfuhr England die Hauptrolle spielte und daher vielleicht das einzige Land war, bei welchem der Ostseeweg nach Russland sowohl geographisch als dem Charakter der Waren nach von Bedeutung war. — Wie aber stand es um diese Kohleneinfuhr und ihre Bedeutung für Russland? Diese Frage leitet uns hinüber zu der letzten Betrachtung dieses Abschnittes — der Untersuchung des Konsumtionsgebiets der Ostsee-Einfuhr in Russland. Erst damit haben wir dann alle Gesichtspunkte beisammen um das Gesamturteil über die Einfuhrbedeutung der Ostsee zu fällen.

3. Die Konsumtionsgebiete der russischen Ostsee-Einfuhr. (Der Konsumtionsradius der Ostsee.)

Die Verhältnisse liegen hier verhältnismässig einfach und wir können uns demzufolge kurz fassen. Die warenmässige Zusammensetzung der russischen Einfuhr deutet bereits darauf hin, dass die Konsumtionsgebiete derselben hauptsächlich in den russischen Industriezentren zu suchen sind, die ja auch zugleich die Bevölkerungszentren waren. Aus Europa, bzw. aus dieser Verkehrsrichtung kamen ja vorwiegend Fabrikate und Rohstoffe, während Lebensmittel (Tee, Reis), deren Konsum nicht so deutlich lokal abgrenzbar ist, vorwiegend aus Asien stammten. Als solche

[90]) Stat. Jahrb. f. d. Dtsch. Reich 21/22. S. 225.

Zentren haben wir bereits früher — Polen, das Baltikum, den St. Petersburger Rayon, das Zentralrussische-, Südrussische- und Uralgebiet feststellen können. Dazu käme etwa noch Westsibirien. Diesen Gebieten gegenüber zeigen die übrigen, namentlich das flache Land ein völliges Fehlen weltwirtschaftlicher Beziehungen. — Die Lage dieser hauptsächlichsten Konsumtionsgebiete lässt denn auch bereits ganz allgemeine Schlüsse auf die Bedeutung der Ostsee als Verkehrsweg zu ihnen zu. Es ist klar, dass ganz a priori die Ostseestrasse als die natürliche Verbindung des exportierenden Auslandes zu dem baltischen und St. Petersburger, teilweise auch zum Moskauer Industriegebiet erscheint. Der Einfuhrbedarf des Polnischen-, Zentralrussischen-, Ural- und teilweise des Südgebiets dagegen dürfte hauptsächlich auf dem Landwege seine Befriedigung gefunden haben, während für das Südrussische Gebiet auch das Schwarze Meer in Frage kam. Modifikationen dürften hier allerdings entsprechend dem Charkter der Waren anzunehmen sein. Es kann jedoch nicht unsere Aufgabe sein, diesen allgemeinen Konsumtionsverhältnissen Russlands näher nachzugehen. Was uns zu beschäftigen hat, ist die Frage — wohin sich die tatsächlich stattgehabte Ostseeeinfuhr richtete, dh. also die Frage nach dem wirtschaftlichen Hinterlande der Ostsee, von der Einfuhrseite her gesehen. Auch hier liegen leider genaue statistische Angaben, oder Material, aus dem solche herzuleiten wären, nur sehr unvollständig vor. Wir werden uns daher mit einer mehr allgemeinen Darstellung der Verhältnisse begnügen müssen. — Vorauszuschicken ist, dass — wie bereits a priori anzunehmen war — der Haupkonsument der Ostsee-Einfuhr der baltische und St. Petersburger Industrie-Rayon war. Diese Tatsache ist bereits mehrfach in der vorhergehenden Abhandlung erwähnt worden und es handelt sich nun darum, dieselbe des Näheren zu beleuchten. Wir haben dabei im wesentlichen den Ziffern der Importstatistik diejenigen der Abfuhrstatistik der einzelnen Ostseehäfen gegenüber zu stellen. Es ist dieses allerdings nur sehr unvollkommen möglich. Die Gründe sind — erstens die bei vielen Häfen mangelnde Statistik der Abfuhr ins Inland, eine wirklich gut ausgebaute Statistik dieser Art besass eigentlich nur Riga, zweitens aber der Umstand, dass die Abfuhr der Ostseehäfen ins Inland, zufolge ihrer industriellen Eigenproduktion nicht ohne weiteres mit den Daten des Imports vergleichbar ist. So ergibt zum Beispiel im Rigaer Börsenkomitee vorhandenes Material, dass von dem Rigaer Gesamtimport des Jahres 1913 dh. ca. 185 Mill. Rbl. (nach der Lokalstatistik) auf den Bezug von ausländischen Rohmaterialien, Heizstoffen, Halbfabrikaten und Maschinen für den Bedarf der Rigaer Industrie rund 100 Millionen Rubel entfielen. Der Wert dagegen der zum grössten Teil aus diesen, bzw. mit Hilfe dieser Stoffe hergestellten ins Innere Russlands versandten Fabrikate bezifferte sich auf 140 Mill. Rubel und zwar bei einem Gesamtumsatz der Rigaer Industrie von 220 Mill. Rubel. Einfuhr und Abfuhr lassen sich also infolge des Dazwischentretens der örtlichen Industrie nur mangelhaft und nicht bei allen Warenarten ver-

gleichen. — Für den Verkehr der Ostseehäfen mit dem Inlande kamen in noch bedeutenderer Weise als bei der Zufuhr, für die Abfuhr nur die Eisenbahnen in Betracht. — Die Waren-Abfuhr Rigas verteilte sich demnach zum Beispiel wie folgt:

		1866/70	1913
Auf den Eisenbahnen	Pud	6.165 736	55.458.520
„ der Düna	„	277.530	—
„ „ Kurländischen Aa	„	698.103	2.050.312
„ „ „ „	Stück[92])	60.292	11.000
„ „ See ins Inland	Pud	1.819.081	12.980.780
Summa . . .	Pud	8.960.450	70.489.612[91])
	Stück[92])	60.292	11.000

Der seit jeher sehr bescheidene Warenversand auf der Düna hatte seit 1908 ganz aufgehört und war auch wegen des felsigen Flussbettes und des starken Falles, sowie infolge der Stromschnellen und Untiefen so gut wie ausgeschlossen. Auf der livländischen Aa hat eine Bergfahrt zu Handelszwecken überhaupt nicht stattgefunden. Auch bei der Abfuhr aus St. Petersburg spielte das Wolga-System eine ganz unbedeutende Rolle. Recht erheblich war dagegen die Abfuhr auf dem Seewege also der Cabotageverkehr. Für die Warenabfuhr nach Russland kamen somit nur die Eisenbahnen in Betracht, denn die Abfuhr auf dem Wasserwege richtete sich ja lediglich in das Ostsee-, bzw. heute randstaatliches Gebiet. Von der Rigaer Warenabfuhr 1913 verblieben demnach etwa 27% von vornherein im Ostseegebiet. Es ist allerdings zu bemerken, dass diese Abfuhr auf den Wasserwegen grösstenteils nicht aus Artikeln bestand, die auf dem Importwege nach Riga gelangt waren. Es handelte sich um örtliche, bzw. aus Russland stammende Erzeugnisse. Die Abfuhr auf der Kurländischen Aa bestand zum Beispiel 1913 zu fast 100% aus Holzspänen und auch in den anderen Jahren bildete dieser Artikel, neben Brennholz und Kohlen die Hauptposten der Abfuhr. Der Versand Rigas auf dem Seewege richtete sich überwiegend nach St. Petersburg (etwa 50%) und den anderen Ostseehäfen Russlands (zusammen etwa 85%), in geringerem Masse nach den Schwarzmeer- und Asowhäfen (ca. 10%), endlich noch nach den finnländischen Häfen und in ganz geringem Masse nach dem Weissen Meer und Wladiwostok. Dieser Verkehr hatte sich im ganzen sehr gehoben. Es handelte sich hier vorwiegend um den Versand von Zement, Gips, Alabaster, Papier, Holzmaterialen, Dachpappe etc., also Waren einheimischer oder russischer Provenienz. Für die Abfuhr der Importwaren verblieben also im wesentlichen nur die Eisenbahnen, soweit aber der Seeweg in Frage kam, verblieben sie von vorneherein im Ostseegebiet.

---

[91]) Gernet, a. a. o. S. 6.

[92]) Ausschliesslich Hölzer.

Gehen wir nun die einzelnen Posten der Einfuhr durch, um zu sehen, wohin dieselben gerichtet waren. Wir folgen dabei, soweit nicht anderes erwähnt, den Angaben der «Beiträge zur Statistik des Rigaer Handels (Rigas Handel und Schifffahrt) Abt. I. und II. für 1913.

1. Steinkohlen und Koks, dieser, wie wir gesehen haben, bei weitem bedeutsamste Einfuhrposten der Ostseehäfen, dient fast restlos dem örtlichen Konsum.[93]) Das Steigen der Einfuhr dieses Artikel beruhte lediglich auf der Weiterentwicklung der Rigaer und St. Petersburger Industrie. Infolge der hohen Eisenbahntransportkosten waren diese nicht in der Lage, die südrussische Kohle zu beziehen. Man bezog daher ausschliesslich englische Kohle, die sich dank dem billigen Seetransport weit niedriger im Preise stellte. Auf diesen Kohlenbezügen basierte geradezu die Lebensfähigkeit der baltischen und St. Petersburger Industrie. Ausser der Industrie kam als Konsument noch die Handels- und Kriegsmarine in Betracht. Diese Einfuhr ist also restlos durch örtliche Bedürfnisse des baltischen, bzw. St. Petersburger Gebiets hervorgerufen und war notwendig, weil verkehrswirtschaftliche Gründe eine Befriedigung seitens der einheimischen Produktion verboten. Eine Abfuhr ins Innere Russlands kam so gut wie garnicht vor, es sei denn, dass in manchen Jahren ein aussergewöhnlicher Bedarf der Staatsbahnen vorlag, den zu befriedigen die südrussische Förderung nicht imstande war. Auch dann handelte es sich aber vorwiegend um die Bahnen des Ostseegebiets. So wurden zum Beispiel 1913, einem Jahr, in dem solch ein ausserordentlicher Bedarf vorlag, die Einfuhr demzufolge eine Rekordzahl erreichte und es den Bahnen gestattet war, die Kohle zollfrei einzuführen, ca. 20% der Rigaer Kohleneinfuhr per Eisenbahn versandt,[94]) davon mehr als $^2/_3$ jedoch für den Bedarf der Riga-Pskower und St. Petersburg-Warschauer Bahnen. Der Rest ebenfalls beinahe völlig für örtliche Bahnen. Ebenso lokal beschränkt blieb der Versand von Koks. — Ebenso lag das Konsumtionsgebiet der über die europäische Landgrenze gelangenden Kohlenmengen ausschliesslich in Polen. Ca. 90% derselben dienten den Zwecken der dortigen Industrie[95]) — Wir sehen somit — ein wichtiges Resultat — dass dieser bedeutendste Posten, als Einfuhr, in keinerlei Beziehungen zum eigentlichen Russland mit Ausnahme St. Petersburgs stand. Das ist auch daraus erklärlich, dass sich dem ähnliche Gründe verkehrswirtschaftlicher Art entgegenstellten, die den Bezug der Kohle aus Südrussland nach dem Nordwesten verhinderten. Soweit eine Abfuhr auf dem Seewege stattfand, richtete sie sich nach den Nachbarhäfen. Wir haben hier also festgestellt, dass der grösste Teil der Ostseeeinfuhr restlos dem Konsum des Ostseegebiets selbst diente.

[93]) Stat. Jahrbuch 1914. S. 139.
[94]) 1912 — etwa 6%, sonst kaum mehr als 5% und nur örtlich.
[95]) Stat. Jahrbuch 1914, S. 139.

2. Maschinen und Maschinenteile. Auch davon verblieb ein erheblicher Teil in randstaatlichem Gebiet, wo die ständigen Betriebserweiterungen der örtlichen Industrie einen wachsenden Maschinenbedarf geltend machten. Das gilt namentlich von Werkzeug- und elektrischen Maschinen, die in der Einfuhr dieser Häfen ja auch vorwogen, Doch war immerhin auch ein grosser Teil für das Reichsinnere bestimmt. Namentlich über Windau nahmen erhebliche Mengen amerikanischer Maschinen ihren Weg dorthin, was allerdings in den letzten Jahren stark nachgelassen hatte. Genauere Daten lassen sich hier leider nicht ermitteln, da in den Abfuhrziffern ja auch die Produktion der örtlichen Maschinenindustrie enthalten ist. So betrug der Import Rigas 1913 — 2,98 Mill. Pud bzw. 32,5 Mill. Rbl., während die Abfuhr auf den Eisenbahnen 4,27 Mill. Pud betrug und der Umsatz der Rigaer Maschinenindustrie 37,5 Mill. Rbl.[96]) Da es sich bei der Einfuhr mehr um leichte, hochwertige Maschinen handelte, bei der Erzeugung Rigas dagegen um einfache, schwere Maschinen, so durfte ein erheblicher Teil dieser Abfuhr auf das Conto der letzteren zu buchen sein. Die Abfuhr richtete sich hauptsächlich in heute randstaatliches, Moskauer- und Nordwestgebiet.

3. Rohe Baumwolle. Nur die über Reval eingeführten Mengen waren vorwiegend Transitware und für den Moskauer Fabrikrayon bestimmt. Immerhin war auch davon ein erheblicher Teil für die örtliche recht ansehnliche «Baltische Baumwollspinnerei- und Weberei» bestimmt. Ebenso handelte es sich beim Baumwollimport Narwas um Bezüge für die dortige Baumwollmanufactur. Beide Betriebe beschäftigten zusammen etwa 11.500 Arbeiter. Ähnlich lagen die Verhältnisse für St. Petersburg. Rigas Bezüge waren in erster Linie ebenfalls für den Bedarf der sehr ansehnlichen Rigaer Baumwollindustrie (Jahresumsatz vor dem Kriege etwa 16 Mill. Rubel). Der Transitverkehr über Riga hatte dagegen seit 1906 abgenommen, wodurch auch der Gesamtrückgang des Rigaer Baumwollimports erklärt wird. Soweit ein Versand stattfand, entfiel er in der Hauptsache (ca 50%) auf die Nordbahnen, richtete sich also nicht in das Innere Russlands. Wir haben somit bei diesem wichtigen Einfuhrposten ein analoges Bild, wie bei der Steinkohleneinfuhr. Die innerrussische Industrie wird von der einheimischen Produktion versorgt — und nur die Industrie der heute selbständigen Randgebiete basierte auf dem Import dieser Rohmaterialien.

4. Rohgummi. Auch davon diente fast die gesamte Einfuhr den Zwecken der örtlichen Industrie. Die vor dem Kriege in Riga blühende Gummiindustrie beschäftigte in 3 Betrieben etwa 15.300 Arbeiter und erzielte einen Umsatz von 57,8 Mill. Rubel (etwa 125 Mill. Mark). Noch bedeutender war die Gummi-Industrie St. Petersburgs. Ein Versand aus Riga fand 1913 nur aus dem Seewege statt, richtete sich also in die

[96]) Gernet, a. a. o. S. 13.

Nachbarhäfen. Transitsendungen für das Reichsinnere und St. Petersburg bestimmt, kamen lediglich über Reval, dass keine eigene Gummiindustrie besass.

5. Heringe. Ein nicht unbeträchtlicher Teil davon ging seit dem Jahre 1905 (s. o.) auch ins Reichsinnere. Der Rigaer Import hatte sich durch diese Transitsendungen beträchtlich gehoben, doch war die Rolle desselben immerhin bescheiden.

6. Düngemittel. Die Einfuhr von Rohphosphaten, die einen grossen Bestandteil der Düngemitteleinfuhr bildeten, war ausschliesslich für die lokale Düngemittelindustrie (Superphosphatfabriken). bestimmt. In Russland selbst (Podolien) befanden sich reiche Phosphat-Lager, deren Produkte jedoch wegen der hohen Bahnfracht nicht in die Ostseegebiete befördert werden konnten. Es betrug zum Beispiel die Fracht allein von Podolien nach Riga etwa 10 Kopeken pro Pud, während sich der cif — Preis des aus Nordafrika importierten Produkts in Riga auf 23 Kopeken pro Pud stellte.[97]) Auch die importierten Mengen bereits gebrauchsfähiger Düngemittel fanden ihren Absatz hauptsächlich in den Ostseeprovinzen und in Polen, teilweise in Südrussland. Im übrigen Russland war die Anwendung künstlicher Düngemittel überhaupt sehr bescheiden, oder wurde durch örtliche Fabriken bestritten. Schon die Transportkosten verboten eine zu weite Ausdehnung des Konsumtionsradius.

7. Gusseisen — Eisen und Stahl. — Importe dienten ausschliesslich den Bedürfnissen der örtlichen Industrie. Wir haben bereits früher erwähnt, dass es sich dabei um eine Ausnahmeerscheinung mancher Jahre handelte, in denen die industrielle Konjunktur im Reichsinneren besonders hoch war. Die russische Eisenindustrie versorgte sonst auch die Industrie des Ostseegebiets. Eine Abfuhr derartiger Einfuhrposten in das Reichsinnere kam also hier garnicht in Betracht. In den erwähnten Ausnahmejahren aber war die baltische und St. Petersburger Industrie gezwungen, ausländische Produkte einzuführen, trotzdem die Preise dafür höher waren als die einheimischen, obwohl die Zollsätze durch Specialdecrets ermässigt wurden! Das Gros des örtlichen Bedarfs wurde aber selbst in derartigen Jahren doch von der inländischen Produktion gedeckt. (1913 Auslandsbezug 1,3 Mill. Pud, gegen 9,8 Mill. Pud aus dem Inlande.)

8. Felle und Häute dienten ebenfalls dem Bedarf der örtlichen Lederindustrie, während die innerrussische Industrie mit einheimischen Materialien versorgt wurde. Transitiert wurden im wesentlichen nur feinere Ledersorten.

9. Blei kam in grösseren Mengen zum Weiterversand (aus Riga zum Beispiel etwa 50% der Einfuhr), doch war das Gros auch hier für den Lokal-Konsum bestimmt.

10. Farben und Farbstoffe. Der wachsende Import von Farbstoffen war einzig und allein der stetigen Steigerung des Beschäfti-

[97]) Gernet, a. a. o. S. 85.

gungsgrades der örtlichen Industrie zu verdanken. Ebenso verhielt es sich mit den Gerbstoffen. Eine Abfuhr des Imports nach Russland kam fast garnicht in Frage, allenfalls in das nähere Hinterland.

11. Chemische und pharmazeutische Materialien. Auch hier handelte es sich vorwiegend um örtlichen Industriebedarf. Die chemische Industrie des Ostseegebiets bestand zum grossen Teil aus Tochterniederlassungen ausländischer Werke, die sich wegen der hohen russischen Zölle zur Produktion in Russland verstehen mussten (ein Beispiel für diese den Import herabsetzende Tendenz!) und nur chemische Zwischenprodukte für ihre Fabrikation aus dem Auslande bezogen. Besonders gross war der Import von Schwefelkies und Schwefel für die chemische Industrie. Von ersterem gingen nur geringe Mengen über St. Petersburg und bei besonders frühem Navigationsschluss oder frühem Ende über Riga in das Reichsinnere. Sonst handelte es sich bei der Abfuhr chemischer Erzeugnisse um Produkte der örtlichen chemischen Industrie.

12. Kopra. Eine Abfuhr fand so gut wie garnicht statt, die ganze Importmasse diente den Bedürfnissen der örtlichen Oelmühlenindustrie. — Es erübrigt sich, auf die sonstigen, minder wichtigen Einfuhrposten des näheren einzugehen. Bei fast allen verhielt es sich ebenso wie bei den bisher behandelten: sie waren bestimmt für den Bedarf der örtlichen Industrie oder den sonstigen lokalen Konsum: so noch Kaffee, Wein und Champagner, Reis, Tonerde, Garne, Wolle, rohe Jute, Salz, Soda, (bei denen man sich überhaupt über den Import wundern muss, da die russische Erzeugung den Bedarf vollauf deckte; sie spielten übrigens auch garkeine Rolle mehr). Hingegen waren die geringen Tee-Importe der Ostseehäfen zum überwiegenden Teil Transitware (jedenfalls inbezug auf Riga). Korkholz wurde hauptsächlich von der Korkenindustrie in Riga, St. Petersburg und Libau bezogen, doch gingen geringe Mengen auch ins Reichsinnere. Der Harzbezug Rigas und anderer baltischer Häfen war lediglich für den Konsum Rigas bestimmt. Den Weiterversand ins Reichsinnere verboten die für diesen Artikel erstellten hohen Eisenbahntarife. Noch in den Jahren 1876/1890 erstreckte sich Rigas Absatzgebiet für Harze bis zur Wolga, aus welchem Riga aber durch die hohen Tarife, sowie die Konkurrenz St. Petersburg und Odessas gänzlich verdrängt worden ist. Rohe Kreide wurde von der örtlichen Industrie nur deshalb aus dem Auslande bezogen, weil das inländische Produkt sich infolge der hohen Frachten zu teuer stellte. Die Eisenbahnfracht allein von den 1200 Werst von Riga entfernten unerschöpflichen Kreidelagern vom Gouvernement Kursk betrug nämlich 12,47 Kopeken pro Pud, während sich der Preis für die auf dem Seewege nach Riga gelangte Kreide auf nur 5 Kopeken pro Pud stellte.[98])

[98]) Gernet. a. a. o. S. 91.

Damit haben wir fasst alle Abfuhrposten, in denen eine Erweiterung des Konsumtionsgebiets der Importwaren gesehen werden könnte, abgehandelt. Will man versuchen, zu einem Gesamtergebnis zu kommen, so ergibt eine Verarbeitung von im Rigaer Börsenkomitee vorhandenem Material für Riga pro 1913 das folgende Resultat:

Import Rigas aus dem Auslande Millionen Pud 1913	Davon wurden nach Russland per Eisenbahn und zur See abgeführt		Verblieben in Lettland	
	Mill. Pud	%	Mill. Pud	%
124,0	45,75	36,9	78,25	63,1

Die überwiegende Mehrheit des Imports verblieb also, wie wir sehen, in heute randstaatlichem Gebiet. Wir können diese Zahl als charakteristisch auch für andere baltische Häfen gelten lassen. Riga war ja, wie wir sahen, der bedeutendste derselben. Wollten wir noch die Daten für die anderen Häfen heranziehen, so würde sich der % - Satz der im Lande verbleibenden Importwaren jedenfalls vergrössern, da der Transit über die anderen Häfen geringer war als der über Riga. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass ein nicht geringer Teil der als Abfuhr nach «Russland» bezeichneten Waren in Gebiete ging, die, wie Litauen und Polen, heute ebenfalls ein staatliches und wirtschaftliches Sonderdasein führen. Der Prozentsatz von 63,1% nicht ins eigentliche Russland gelangender Importwaren ist also, wie daraus hervorgeht, wohl noch durchaus zu niedrig gegriffen. Ein ähnliches Verhältnis ergibt sich, wenn man die Zahlen der Gesamtabfuhr (also incl. der Erzeugnisse der örtlichen Industrie) Rigas berücksichtigt, so betrug pro 1913 die

		Davon verblieben jedoch im heute randstaatlichem bzw. im Ostseegebiet:	
Abfuhr Rigas per Eisenbahn	55.459 Tsd Pud	ca 30 367 Tsd Pud	56%
„ „ zur See (per Kabotage)	12.981 „ „	„ 11.683 „ „	90%[99])
Abfuhr Rigas auf der kurl. Aa	2.050 „ „	„ 2.050 „ „	100%
Insgesamt . .	70.690 Tsd Pud	ca 44.100 Tsd Pud	ca 63%[100])

Die Abfuhr Rigas umfasste dabei vorwiegend die hochwertigen ausländischen oder Rigaer Industrieerzeugnisse. Für St. Petersburg lagen die Verhältnisse analog, was sich bis heute so erhalten hat. Wir können da ein paar Zahlen anführen. Demnach verbleiben von den in das ras-

[99]) Von den 90% Cabotage-Abfuhr etwa 50% nach St. Petersburg, 40% nach Lettland und Estland.

[100]) Beiträge zur Statistik des Rigaer Handels Bd. 2. 1913.

sische Nordwestgebiet (St. Petersburger Rayon) importierten Waren in diesem Gebiet:

Vom Gesamtimport verbleiben

	im Nordwestgebiet		gelangten in andere Gebiete	
1920	979 Tsd Pud	33%	1 843 Tsd Pud	67%
1921	27.983 „ „	72%	11.164 „ „	28%
1922	74.122 „ „	77%	22 048 „ „	23%[101])

Diese Daten, die wir sonst nicht anführen würden, da man die Verhältnisse des heutigen Russlands grundsätzlich nicht mit denen der Vorkriegszeit vergleichen kann, verdienen jedoch insofern Beachtung, als jetzt St. Petersburg ja tatsächlich der einzige Ostseehafen ist durch den Russland seinen Importbedarf unmittelbar dacken kann, wenn man von dem Transit über die lettländischen und estländischen Häfen absieht. Das auch jetzt das Konsumtionsgebiet derart beschränkt blieb, ist ausserordentlich bezeichnend.

Einen Schluss betreffend die Richtung der Warenabfuhr ermöglicht uns auch die Statistik der Eisenbahnen, auf denen diese vor sich ging. Von diesen Schienenwegen spielte früher für den Warenversand Rigas die Riga—Oreler Bahn die erste, und die Riga—Pskower und Baltische Bahn die zweite Rolle. Neuerdings trat jedoch die Riga—Pskower und Baltische Bahn mit etwa 23% der Gesamtabfuhr[102]) an die Spitze, worauf dann die St. Petersburg—Warschau und die Riga—Oreler Bahn folgten. Sehr beträchtlich war ferner die Abfuhr auf folgenden Schienenstrassen: Moskau—Windau—Rybinsker, Libau—Romnyer, Riga—Tuckumer, Riga—Mitau—Murawjewoer, Nikolai-, Nordbahnen und endlich den Südwest- und Südostbahnen. Rigas wichtigste Absatzgebiete lagen demnach in Nord-, Nordwest- und zum Teil Mittel-Russland, während der Osten und Süden erst in zweiter Linie in Frage kamen. Auch daraus ergibt sich ein Prozentsatz von 45—55% im Randstaatengebiet verbleibender Waren, der gesamten Rigaer Abfuhr, die sich aus Importartikeln, Erzeugnissen der Rigaer Industrie und zugeführten Waren inländischer Provenienz, deren Versand Riga vermittelte, zusammensetzte. Die Importwaren, die bei der Abfuhr in Betracht kamen, haben wir bereits oben abgehandelt. Von Rigaer Erzeugnissen waren Gegenstand der Abfuhr hauptsächlich Farben, Farbenextracte, Gerbstoffe, künstliche Düngmittel, Gummiwaren, Maschinen, Manufacturwaren, Papier und Pappe, Tabakfabrikate, Zement, Säcke, Bier, Dachpappe, Glaswaren, Steingut, Seife, Branntwein, Liköre und andere spirituosen Getränke und so weiter. Unter den dem Rigaer Handel zum Weiterversand auf den Eisenbahnen über-

---

[101]) Handbuch für russ. und ausl. Kaufleute. Herausgegeben von der Nordwest-Handelskammer. St. Petersburg 1923. S. 270.

[102]) Incl. der Wolmar—Haynascher Zufuhrbahn, der Livl. Zufuhrbahnen und der Pernau—Revaler Zufuhrbahn.

gebenen Waren inländischer Herkunft sind namentlich zu erwähnen: Holzmaterialien, Weizenmehl, Mineralöl, Samen- und Baumöl, Salz, Früchte und Beeren, Fette und Talg, Drogen, Chemikalien und Apothekerwaren. —

Zusammenfassend kann hier also folgendes festgestellt werden. Der Konsumtionsradius der Ostsee hinsichtlich der Einfuhr, beschränkte sich im wesentlichen auf das Ostseegebiet selbst, das heisst auf heute randstaatliches bzw. St. Petersburger Gebiet. Nur dieses war als natürliches wirtschaftliches Hinterland derselben anzusprechen, wogegen eine unmittelbare Fernwirkung, eine Abhängigkeit weiter innerrussischer Gebiete von der Ostsee-Einfuhr nur in geringerem Masse zu verzeichnen ist. Und innerhalb dieses natürlichen Hinterlandes war es die dort ansässige Industrie, deren Bedarf an Rohstoffen, Halbfabrikaten und Heizmaterialien die Grundlage für den stattgehabten Import und seine Entwicklung abgab. Auf dieser Nachfrage beruhte die Bedeutung aller Importplätze an der Ostsee. Darin liegt auch bereits beschlossen, was über die Entwicklungstendenzen dieser Einfuhr zu sagen wäre. — Soweit diese Industrie des Ostseegebiets bestand, solange war auch mit einem weiteren Import zu rechnen, denn es handelte sich um Waren, die an Ort und Stelle nicht vorhanden waren und deren Herbeischaffung aus Russland schwieriger war, als die aus dem Auslande. Ebenso war für viele dieser Artikel, namentlich die Kohlen, die Ostsee der einzige wirtschaftliche Weg. Allerdings wäre im Lauf der Zeit für manche Ware eine Versorgung aus Russland in Betracht gekommen, namantlich wenn durch Schaffung der geplanten Düna—Wolga und Düna—Dnieprverbindung die da hauptsächlich hinderlichen Verkehrsschwierigkeiten eine Beseitigung gefunden hätten Auch vor dem Kriege kam ja bereits ein grosser Teil der Rohstoffe aus Russland — zum Beispiel Eisen, Gusseisen, Stahl, bzw. wie Holz aus dem Gebiete selbst. Die Bedarfsdeckung erfolgte also nicht ausschliesslich auf dem Ostseewege, sondern auch auf den Eisenbahnen und zwar nicht nur aus dem Reichsinneren, sondern auch aus dem Auslande, letzteres allerdings, wie wir sahen, in nur bescheidenem Masse gegenüber der Einfuhr auf dem Seewege. Die Ostsee war aber immerhin nicht der einzige Weg, auf dem die Bedarfsdeckung dieses, ihres natürlichen Hinterlandes erfolgte. Fasst man dabei nicht nur die grossen Hafenplätze ins Auge, sondern das Hinterland in seiner Gesamtheit, so muss diesem Import auf dem Landwege eine noch grössere Bedeutung beigemessen werden. Es handelte sich dabei um Waren, für die der Seetransport keine unbedingte wirtschaftliche Notwendigkeit war, aus Waren welcher Art ja aber andererseits, mit Ausnahme der Kohlen, die Importe grösstenteils bestanden. Vielfach waren es auch die reichsdeutschen Ostseehäfen — Königsberg, Danzig — die den Import aufnahmen und ihm dann auf dem Trockenwege weiter nach Russland beförderten. Das Hinterland zeigt also eine gemischte Bedarfsdeckung. Wir haben es hier somit inbezug auf den Seeimport mit

einem sehr eng umgrenzten Hinterlande, dass sich im wesentlichen auf die Küstenstädte beschränkt, zu tun. Es folgt das aus der Natur der Einfuhr, die fast restlos industrielle Hilfsstoffe umfasste und aus dem Standort eben dieser lokalen Industrie. Schon aus der geographischen Lage erweist sich für weitere Gebiete als das eigentliche Ostseegebiet ein Import auf dem Landwege als wirtschaftlicher. Wir haben hier also ein wesentlich enger begrenztes Hinterland, als das bei der Ausfuhr der Fall war. —

Wenn wir also gesehen haben, dass eine Überschätzung der Bedeutung der Ostsee für den russischen Ausfuhrhandel unangebracht ist, so trifft ein gleiches auch für den Einfuhrhandel zu, in dem die Rolle der Ostsee, äusserlich betrachtet, ja eine grössere zu sein schien. Die unmittelbare Bedeutung erschöpft sich hier vorwiegend in der Versorgung des nichtrussischen Randgebiets.

Damit haben wir das Material beisammen, um uns ein abschliessendes Gesamturteil über die Bedeutung der Ostsee im russischen Aussenhandel zu bilden. Es hier noch des näheren zu formulieren, würde eine Wiederholung des in den bisherigen Abschnitten bereits Gesagten bedeuten. Weder bei der Einfuhr noch bei der Ausfuhr liessen sich Tatsachen nachweisen, die den meist recht deduktiv gefolgerten Schluss von der so ausserordentlich hohen, wenn nicht lebenswichtigen wirtschaftlichen Bedeutung der baltischen Ostseeküste für Russland, zu stützen geeignet wären. Eine eingehende Analyse der Verhältnisse, und deren Tendenzen zwingt vielmehr zu einer gewissen Revision dieser so stark verbreiteten Ansicht.

Es verbleibt uns nun noch, um das Bild der wirtschaftlichen Bedeutung der Ostsee für Russland abzurunden, auch die Verkehrsverhältnisse und die wirtschaftlichen Sonderverhältnisse des ostbaltischen Gebiets im Hinblick auf Russland, einer Untersuchung zu unterziehen, was in den beiden folgenden Abschnitten vorgenommen werden soll. —

4. Abschnitt.

Die Ostsee in der russischen Verkehrswirtschaft.

Wir haben uns bisher bei der Betrachtung des russischen Wirtschaftsverkehrs mit dem Auslande, mehr mit der substantiellen Seite desselben, beschäftigt. Die Gegenstände dieses Austausches, die Natur der Austauschbedürfnisse, sind ja auch zweifellos die in diesem Zusammenhang grundlegenden Erscheinungen. Auch die Betrachtung des Vermittlungsmechanismus, mittels dessen dieser Austausch bewirkt wurde, seiner Struktur und Dynamik, vermag jedoch manches zur Erhellung unseres Themas beizutragen. Wir gliedern diese Untersuchung dabei zweckmässig in zwei Unterabschnitte. Der erste wird sich mit den Fragen der Zufuhr und Abfuhr, das heisst mit den verkehrswirtschaftlichen Verhält-

nissen des russischen Ostsee-Hinterlandes zu befassen haben, während den Gegenstand des zweiten der Ostseeverkehr (in seiner Beziehung zu Russland) selbst zu bilden hat.

1. Die verkehrswirtschaftliche Stellung des russischen Binnenlandes zur Ostsee.

Wir können uns bei den Betrachtungen dieses Unterabschnittes kurz fassen, denn die zu schildernden Verhältnisse haben bereits nach einer Richtung hin eine eingehende Darstellung in dem I. Teile der Arbeit gefunden. Der Abschnitt über die «Verkehrsgeographischen Grundlagen» hat bereits das Verkehrsnetz, mit dem Russland an die Ostsee geknüpft war, aufgedeckt. Es wurde dabei festgestellt, dass dieser Verkehrszusammenhang der Ostsee mit dem russischen Raume ein recht lockerer, und vor allem ein künstlich konstruierter war. Die beste Verbindung mit dem Hinterlande hatte St. Petersburg aufzuweisen. Es verbleibt uns an dieser Stelle jenen Darlegungen, die vorwiegend die Statik der Verhältnisse im Auge hatten, nun noch einige Bemerkungen über die Dynamik des Verkehrs im russischen Ostsee-Hinterlande hinzuzufügen und dabei die wirtschaftlichen Gesichtspunkte in den Vordergund zu rücken.

Die grundsätzliche Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs mit den westeuropäischen Ländern auf dem Landwege bzw. auf der Ostsee ist auch schon berührt worden. Man kann sie einmal von der Warenseite her betrachten, dann aber auch von der Seite der verkehrsgeographischen Lage. Von der Warenseite gesehen erscheint für die Mehrzahl der russischen Exportgüter Seeverkehr als der vorzuziehende. Es handelte sich da um umfangreiche Massengüter von verhältnismässig geringem Wert. Der billigere Seetransport wäre also da das ökonomisch zweckmässige. Auf der Weg-Seite macht sich nichts wesentliches dagegen geltend, da der Verkehr mit den Hauptabsatzgebieten (namentlich Deutschland) auf der Ostsee durchaus möglich war. Der Kostenersparnis trat allerdings ein Mehraufwand an Zeit entgegen, da der Seetransport länger dauerte, als der namentlich mit Deutschland sehr bequeme Landverkehr. Umgekehrt sprechen bei der Einfuhr Russlands, soweit es sich nicht um Steinkohlen handelte, alle Gründe für eine wirtschaftliche Bevorzugung des Landverkehrs. Auf der Warenseite handelte es sich um hochwertige Industrieerzeugnisse, für die die Kostenersparnis des Seetransportes nicht ins Gewicht fiel, von der Wegseite trat Zeitersparnis, durch Abkürzung der Strecken und schnelleren Verkehr hinzu. Wir haben bereits gesehen, wie weit der tatsächlich stattgehabte Austauschverkehr diesen theoretischen Erwägungen folgte. In den Zahlen der russischen Ein- und Ausfuhr spiegeln sich diese Verhältnisse wieder. Soweit der russische Wirtschaftsverkehr den Weg über die Ostsee nahm, musste er, wenn er nicht seinen Ursprung oder sein Ende unmittelbar in den Hafenstädten fand, was, wie wir sahen, vor allem bei der Ausfuhr nicht der Fall war, einen mehr oder weniger längeren Weg zu diesen Verkehrsvermittlern zurücklegen. Aus

den Darlegungen über das verkehrsgeographische Hinterland der Ostsee sowie aus den Abschnitten über den Konsumtions- und Produktionsradius der Ostsee ging hervor, dass für die Zufuhren vorwiegend die Eisenbahnen als Verkehrsweg in Betracht kamen. Nur in geringem Masse dagegen die Flüsse, so die Düna für die Holzflössung und von lokaler Bedeutung und das Newa-Wolga System mit der Mündung St. Petersburg, auf dem auch nur wenig Exportgüter befördert wurden, das aber $^3/_4$ der russischen Innenschiffahrtsmittel umfasste. Wir verweisen auf die dort mitgeteilten Daten. Eine wasserwirtschaftliche Verbindung der Ostsee mit dem weiteren Hinterlande, die eine Bedeutung für den Transport von Exportgütern haben könnte, ist also ausser bei St. Petersburg nicht gegeben. Wenn man somit Russland allgemein, wie es Hettner[103]) tut, als ein Land von halb fluviatilem Verkehrstypus bezeichnen will, so trifft das für die Verbindung mit der Ostsee jedenfalls nicht zu. Rigas und der baltischen Häfen Aufschwung als Umschlagplätze datiert erst mit dem Ausbau der Eisenbahnen (bez. 1861). Bis dahin hatten sie eine ganz eng begrenzte Bedeutung. Es ist dieses völlige Fehlen jeder binnenschiffahrtlichen Verbindung um so bedeutsamer, als es sich bei der Ausfuhr ja vorwiegend um geringwertige Massengüter handelte, die den teuren Transport auf dem Eisenbahnwege nur schwer ertragen konnten. Besser war es mit der wasserwirtschaftlichen Erschliessung des Schwarzen und Kaspischen Meeres bestellt. Die Vernachlässigung der Binnenschiffahrtswege, namentlich im Nordwestgebiet war überhaupt bezeichnend für die Verkehrspolitik der russischen Regierung. Es geschah nichts für eine Regulierung der Düna, nichts für eine Verbindung derselben mit der Wolga, was allerdings die Überwindung einer Wasserscheide von mehr als 200 m. Meereshöhe erheischen würde. Der Wolga als Hauptverkehrsader Russlands wäre erst dadurch eine Verbindung mit dem baltischen Teile der Ostsee geschaffen worden und damit dieser ein grosses Hinterland erschlossen. — So waren aber ganz natürliche Hemmnisse gegeben, die das verkehrswirtschaftliche Hinterland in engem Rahmen hielten. Die Mehrzahl der Exportgüter konnte infolge der hohen Eisenbahntarife eine weite Zufuhr, wie sie bei der Ostsee erforderlich war, garnicht vertragen. So waren also dem wirtschaftlichen Gravitationsgebiet der Ostsee in Russland verkehrswirtschaftliche Schranken gesetzt. Russland krankte eben an den gewaltigen Entfernungen, die seine wichtigsten wirtschaftlichen Zentren (mit Ausnahme St. Petersburgs) von den Meeresküsten trennte. Infolge Vernachlässigung der Binnenschifffahrt ruhte die Verbindung mit ihnen fast ausschliesslich auf den in der Hauptsache eingleisigen, daher wenig durchlassfähigen und bei der Armut an Verkehrsstrassen ohnehin schon stark überlasteten Eisenbahnen. Die Länge der Bahnen Russlands gleicht fast genau der Deutschlands. Die Dichte des Netzes derselben ist somit in Russland 40 Mal geringer als in Deutschland oder

[103]) Russland u. s. w., Berlin 1916. S. 148.

wenn man nur das Europäische Russland berücksichtig, etwa 10 Mal. Diese Bahnen sind dabei alle verhältnismässig spät entstanden, vorwiegend nach strategischen Gesichtspunkten angelegt, und berühren oder verbinden die wirtschaftlich belangvollen Gebiete oft in ganz unzureichender Weise. So war die Verbindung der baltischen Häfen mit den Hauptzentren des Reichs keine direkte und mussten Waren von Reval immer den Umweg über St. Petersburg machen. Hinzu kamen mangelnde Utilisierung des Waggonparkes und überhaupt mangelhafte Organisation des Verkehrsapparates. Dabei besass der Wettbewerb der Eisenbahnen in Russland nicht entfernt die Bedeutung wie in den Ländern des Westens. Das liess nicht nur keine wesentliche Bedeutung der Ostsee für den russischen Aussenhandel aufkommen, sondern war auch einem Verkehrsausgleich im Inneren des Landes in hohem Masse hinderlich. Daran vermochte auch das in Russland eingeführte System der Differentialtarife, bei welchen die Frachtsätze bei weiten Entfernungen im Verhältnis niedriger waren als die auf kurze Entfernungen, nichts zu ändern. So mussten viele Waren in nicht unbeträchlichen Mengen aus dem Süden des Reiches, infolge dieser verkehrspolitischen Indolenz, vom Schwarzen Meer im Küstenverkehr um ganz Europa herum in das Nordwestgebiet (St. Petersburg) verschifft werden, obwohl dieser Seeweg von rund 9000: klm. nahezu dreimal so lang war, als der unmittelbare Landweg.[104]) Diese natürlichen Verkehrshindernisse, die in der Entlegenheit der Ostsee von den Hauptgebieten der russischen Produktion, dem völligen Mangel an der Warenart angemessenen Verkehrsstrassen, waren also einer grossen Exportbedeutung der Ostsee durchaus hinderlich. Hier Wandel zu schaffen, war aber sehr schwierig, und die vielen Kanalbauprojekte sind denn auch nie über das Stadium der Debatten und Denkschriften hinausgekommen. Nur eine gute binnenschiffahrtliche Verbindung der Ostsee mit dem weiteren Hinterlande wäre dabei imstande gewesen, ihr eine gesteigerte Bedeutung als russisches Ausfallstor nach dem Westen zu geben. Und diese war hier gerade weniger vorhanden, oder zu schaffen, als in den anderen Gebieten Russlands. So war es nicht erstaunlich, wenn die Zufuhren aus Sibirien anfingen, den Häfen am Weissen Meer zuzuströmen, statt das viel entferntere St. Petersburg aufzusuchen. Eine Tendenz, die mit dem besseren Ausbau der Bahnen und Flüsse jenes Nordgebiets, wie sie im Kriege stattfand, noch verstärkt worden ist. Man musste sich also im wesentlichen des teueren, spärlichen und wenig leistungsfähigen Eisenbahnnetzes bedienen, um die Exportgüter in die Umschlagplätze der Ostsee zu bringen. Noch in weit grösserem Masse war das, wie wir ebenfalls gesehen haben, bei den Importwaren der Fall. Hier kam eine Abfuhr auf den Binnenwasserstrassen überhaupt nicht in Frage, da eine Bergfahrt auf ihnen nicht möglich war. Auch auf dem

[104]) Die wasserwirtschaftl. Erschliessung Russlands. Denkschrift des Rigaer Börsencomitees. Riga, 1918. S. 3.

Newa-Wolgasystem hat ein nach Osten gerichteter Verkehr nicht stattgefunden. Das war allerdings bei der Hochwertigkeit der Importgüter nicht von so schwerwiegender Bedeutung, doch wurde dadurch, wenn es sich nicht um Waren für den lokalen Konsum handelte, die Bedeutung der Ostsee als Importweg problematisch. Da es sich grösstenteils um Waren aus Deutschland handelte, konnten diese ohne wesentlich höhere Kosten und mit Zeitersparnissen direct über die Landgrenze auf den Schienenwegen ins Reichsinnere befördert werden, ohne den Umweg über die Ostsee zu nehmen. Das hat denn auch, wie wir gesehen haben, in grossem Masse stattgefunden. Es fiel eben hier der beim Export auf der Warenseite gegebene Grund, einen teilweisen Seetransport doch noch vorteilhaft erscheinen zu lassen, weg.

Dieses im allgemeinen zur verkehrswirtschaftlichen Stellung der Ostsee im Verhältnis zu Russland, die von der russischen Regierung durch keinerlei Massnahmen gehoben wurde. Nun noch einiges zu der Lage der einzelnen Häfen. Wir haben bereits erwähnt, dass St. Petersburg die günstigste Lage, was Verbindung mit dem Hinterlande anbelangt, besass. Das betrifft sowohl die Binnenschiffahrt als auch das Eisenbahnnetz in seiner technischen Zweckmässigkeit und seinem Verkehrswert. Aber auch was die Entfernungen von den Hauptproduktions- und Konsumtionszentren betrifft, lag St. Petersburg am günstigsten. So betrug die Entfernung zwischen dem wirtschaftlichen Knotenpunkt Russlands — Moskau — und den Ostseehäfen:

Moskau — St. Petersburg	604	Werst	
„ — Riga	872	„	
„ — Reval	899	„	
„ — Windau	1026	„	
„ — Libau	1047	„	[105])

Daraus ergab sich denn auch eine tarifarisch bessere Stellung St. Petersburgs gegenüber den anderen Ostseehäfen. So betrugen zum Beispiel die Transportkosten folgender Waren von Riga und Libau mehr als von St. Petersburg nach Moskau: Maschinen von Libau 35%, Riga — 23%; landwirtschaftliche Geräte — Libau — 27%, Riga — 17%; Kaffee, Tee, Konserven — Libau — 60%, Riga — 40%; Baumwolle — Libau — 20%, Riga 12% der Kosten des Transports von oder nach St. Petersburg[106]). St. Petersburg hatte somit eine natürliche Vorzugsstellung inbezug auf das Hinterland, der allerdings dadurch Abbruch geschah, dass es länger als die baltischen Häfen von Eis verschlossen war. Immerhin war es der bedeutendste Hafen (bezügl. der Einfuhr) Russlands überhaupt. Die Verkehrspolitik der russischen Regierung ging dabei

---

[105]) K. J. Mdsijschowskij, Von den Freihäfen. St. Petersburg 1910. S. 361.

[106]) K. J. Medsijchowskij, a. a. O. S. 361.

dahin, St. Petersburg von den anderen baltischen Häfen auf jede Art zu bevorzugen. Liess man die Verkehrsverhältnisse des Ostseegebiets schon überhaupt stark vernachlässigen, so galt in besonderem Masse dieses bezüglich der baltischen Häfen. Den baltischen Häfen wurde seitens der russischen Regierung im grossen und ganzen nicht nur keinerlei Unterstützung oder Förderung zuteil, sondern es wurden ihrer Entwicklungsmöglichkeit Hemumisse jeglicher Art in den Weg gelegt.[107]) Ihre Entwicklung sollte eben gewaltsam niedergehalten werden, zu welchem Zweck ihre vitalsten Bedürfnisse vielfach vernachlässigt wurden, besonders, wie wir sahen, inbezug auf verkehrswirtschaftliche Verbindung mit dem Binnenlande. Dabei wurde andererseits St. Petersburg in jeder Hinsicht, beim Bau von Eisenbahnen, Wasserstrassen, bei Erstellung von Tarifen und so weiter gefördert und bevorzugt, namentlich aber wurden enorme Staatsmittel für die weitere Ausgestaltung und Ausrüstung des Hafens angewandt. Das beweist, dass die Russen selbst dem Besitz der baltischen Häfen offenbar keine grosse Bedeutung beimassen und im Gegensatz dazu St. Petersburg als ihren wichtigsten Vermittler für den Seeverkehr mit dem Auslande betrachteten. Die baltischen Häfen haben schwer unter dieser Benachteiligung zu leiden gehabt und sich die von ihnen eingenommene Stellung hart erkämpfen müssen.— Die Verkehrsverhältnisse der baltischen Häfen zum russischen Binnenlande waren also keineswegs günstige. Man wird daher mehr als eine blosse Zufallserscheinung darin sehen müssen, dass während und nach dem Kriege eine sehr erhebliche Verlagerung des Verkehrs in den Norden Russlands, nach Archangelsk und den eisfreien Häfen am Nördlichen Eismehr stattgefunden hat. Eine wirkliche verkehrswirtschaftliche Erschliessung dieses Gebietes bietet in der Tat ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten, da die Lage dieser Häfen zu den Hauptproduktionsgebieten der Ausfuhrartikel eine durchaus günstige ist. Den Bau der Murman-Bahn haben wir bereits erwähnt. Ebenso wurde aber 1916 die früher zum Teil schmalspurige Bahn, die von der Strecke St. Petersburg—Wjatka bei Wologda nach Archangelsk abzweigt, normalspurig umgebaut.[108]) Durch die Murmanbahn werden ferner ausser Alexandrowsk und Murmansk noch zwei weitere Häfen — Kemj und Kandalask — am Weissen Meer mit dem russischen Verkehrsnetz in Berührung gebracht. Damit wurde ein ungeheures vorher eigentlich nur geographisch zu Russland gehöriges Gebiet diesem tatsächlich einverleibt. Die Folge war denn auch eine ungeheure Belebung des Verkehrs in diesen Gebieten, was allerdings zum grossen Teil Folge des Krieges war. Es ist daher in der Folgezeit wieder ein Rückschlag eingetreten, doch ist der Anteil dieses Grenzabschnitts auch heute ein viel bedeutender als vor dem Kriege und vor Erschliessung der genannten Bahnen. Auch das riesige, weit verzweigte und mit der Wolga und Newa

[107]) Gernet, a. a. O. S. 22.
[108]) Firle, a. a. O. S. 54.

verbundene Netz der nördlichen Düna, trägt viel dazu bei. So war Archangelsk dem Werte nach an der russischen Aus-, und Einfuhr beteiligt mit

Ausfuhr	Einfuhr
1913 — 2,3%	1913 — 0,4%[109])
1916 — 46,0%	1916 — 43,0%
1920 — 4,0%	1920 — 3,0%
1923 — 11,0%	1923 — 2,0%

Der Menge nach beträgt diese Ausfuhr heute allerdings erst 42,2% der Friedensausfuhr, die Einfuhr nur 26,6%. — Archangelsk ist vorwiegend Ausfuhrhafen und hat als solcher eine grosse Zukunft. Das gilt sowohl von den Holzmaterialen als auch von der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus Sibirien und dem Wolgagebiet. Bei der Einfuhr dagegen können Fischereiprodukte für den inneren Markt über Archangelsk in erheblich gesteigertem Masse eingeführt werden. Es sind ferner im Kriege noch zwei Eisenbahnen von St. Petersburg aus gebaut worden, die eine nach Rybinsk dem grossen Stapelplatz an der Wolga, die andere nach Orel in Südrussland. Damit sind zwei weitere Einfalls- und Ausfallstore für den russischen Norden geschaffen worden, die reiche Zukunftsmöglichkeiten bieten. Als vorübergehende Kriegserscheinung und ohne nachhaltige Zukunftsbedeutung, haben wir dagegen die während des Krieges geschaffenen Ersatzwege über den nördlichen Teil der Ostsee — die Bottensee — zu betrachten. Diese sogenannte «Nordische Brücke» ist von uns auch bereits in einem früheren Abschnitt betrachtet worden.—Über die Verhältnisse der einzelnen Häfen ist ebenfalls alles erforderliche im 3. Abschnitt des I. Teils gesagt worden. Wir sahen dort, dass die Bedeutung gerade der wichtigsten Ostseehäfen durch den langen Schluss der Navigation gemindert wurde, was nur zum Teil durch die Tätigkeit von Eisbrechern behoben werden konnte. Die kontinentale Lage hat ihre Entwicklung aufgehalten. Das, wie wir sahen, sehr unzulängliche Verbindungssystem des russischen Binnenlandes mit der Ostsee fand also in den Häfen ein ebenso ungeeignetes Schlussglied. Der Verkehrswert, die Vermittlungsfähigkeit, der kurzen Ostseeküste Russlands war daher an sich unbedeutend. Im übrigen waren die Häfen aber mit allen für einen modernen Hafenplatz erforderlichen Einrichtungen wie Umladevorrichtungen, Speichern, nötiger Fahrwassertiefe, und so weiter ausgestattet. Man war dabei russischerseits namentlich um den Ausbau St. Petersburgs bemüht. — Die Verkehrsverhältnisse des Hinterlandes und der Umschlagplätze der Ostsee, insbesondere ihre baltischen Häfen, waren also nicht geeignet, ihr in Bezug auf den russischen Aussenhandel eine grosse Bedeutung einzuräumen.

Wenden wir uns nun von der Betrachtung der Verkehrsmittler und des Hinterlandes dem Verkehr auf der Ostsee selbst zu, für welchen die Zu-

[109]) Erich Obst, a. a. O. S. 33.

und Abfuhrwege ja lediglich die Vermittler waren und auf dem zweifellos das Schwergewicht ruht, wenn man die verkehrspolitische Bedeutung der Ostsee für Russland ermessen will.

2. Die Handelsschiffahrt auf der Ostsee und die Stellung Russlands in derselben.

Die Eigenschaften der Ostsee als Verkehrsstrasse sind im Teil I, Abschnitt 3 der Arbeit, zur Darstellung gelangt. Wir verweisen daher auf die dortigen Ausführungen. Hier handelt es sich nun um die Untersuchung der Frage, wieweit Russland an der Ostseeschiffahrt beteiligt war. Wie war die verkehrswirtschaftliche Stellung Russlands in dem Betriebe, der den Warenstrom von und nach Russland bewältigte? Und wie war im Verhältnis dazu die Stellung Russlands im Verkehr der anderen Seewege, die als Zu- und Abfuhrwege für den Warenaustausch mit Russland dienten.

Die Lage und Beschaffenheit der russischen Küsten und Meere ist teilweise so wenig günstig, die Entfernungen der inneren Landschaften von ihnen so gross, dass die Seeschiffahrt im allgemeinen für Russland eine viel geringere Bedeutung als für andere Länder Europas hat. Verbindung der russischen Landschaften unter einander durch Küstenschifffahrt kommt bei der räumlichen Trennung der russischen Meere wenig in Betracht. Auch im Verkehr mit anderen Ländern fängt der Landverkehr an, der Seeschiffahrt den Rang abzulaufen. Der Russe, der ja erst spät ans Meer gekommen ist, ist aus diesem Grunde, und auch seiner ganzen Veranlagung nach kein Seemann[110]). Es ist daher nicht erstaunlich, wenn die russische Schiffahrt fast ausschliesslich in ausländischen Händen lag. An den 26 Dampferlinien zwischen den ehemals russischen Ostseehäfen und den westeuropäischen Ländern waren nur 10 russische, an den Linien von und nach der Schwarzmeerküste nur 13 russische Firmen beteiligt[111]). Selbst der Verkehr zwischen den russischen Häfen in den verschiedenen Meeren wurde nicht etwa ausschliesslich durch russische Schiffe versehen, sondern grossenteils von ausländischen Schiffen vermittelt[112]). Die russische Handelsflotte mit 1913 — 1016 Dampfern und 2577 Segelschiffen war eine der kleinsten in der Welt. Auf die einzelnen Meere verteilten sich diese Schiffe wie folgt: (Bestand von 1. I. 1913):

---

[110]) Hettner, a. a. O. S. 145.

[111]) F. Neeff, Russlands Wirtschaftsleben vor dem Kriege. S. 22. (Die wirtschaftliche Zukunft des Ostens) Leipzig 1920.

[112]) Matthaei, 2. Bd. a. a. O. S. 270.

Meere	Zahl der Dampfer		Tsd Reg. Ts		Zahl der Segler	
Weisses Meer	70		12,2		410	
Ostsee	243	24%	112,9	23%	715	28% mit 72,9
Schwarzes u. Asow Meer	413		230,8		891	Tsd. Reg. T.
Stiller Ozean	38		19,9		5	
Kaspisches Meer	252		111,1		556	
Gesamt . .	1016		486,9		2577[113])	

Die Zahl der russischen Schiffe in der Ostsee war also nicht nur absolut sehr gering, sondern machte auch relativ nur einen Bruchteil der russischen Handelsflotte aus, die haupsächlich im Schwarzen Meer und auf dem geschlossenen Kaspi See tätig war. Es handelte sich dabei auf der Ostsee um recht kleine Schiffe: durchschnittlich 464,6 Reg. T., während der Durchschnitt der Schwarzmeerschiffe 558,9 Reg. Ts. aufwies.[114]) Auch waren es durchweg recht alte Schiffe. Etwa ¼ der Ostsee-Dampfer war über 30 Jahre alt.[115]) Der Bestand dieser Handelsflotte vergrösserte sich nur wenig, da der Schiffbau in Russland ganz unentwickelt war. So hatte sich der Dampferbestand von 1904/13 um etwa 28% vermehrt, der der Segler um nur 3%.[116]) Diese Entwicklung wurde besonders durch den ausserordentlich hohen Schutzzoll, der in Russland für Dampfschiffe bestand (für einen Dampfer von 1000 Tonnen etwa 50.000 Rubel)[117]) gehemmt. Dabei mussten aus technischen Gründen doch die Mehrzahl der russischen Schiffe im Auslande gebaut werden. Von dem Schiffsbestande des Jahres 1913 waren zum Beispiel 75,1% der Anzahl und 86,6% der Tonnage nach im Auslande erbaut.[118]) Zieht man noch die Zahl der in Finnland erbauten Schiffe ab, so verbleiben als Anteil des russischen Schiffbaus lediglich 11,7% der Zahl und 3,4% der Tonnage! Der Hauptlieferant russischer Schiffe war dabei England mit 51%, es folgten Deutschland mit 15,2% und Schweden mit 16,7%. Der zweite wichtige Grund, der eine russische Handelsschiffahrt nicht zur Entfaltung kommen liess, war der Mangel an russischen Seeleuten, wenigstens an solchen für weite Fahrten. Die Russen sind ein Volk der Steppe und des Waldes, aber keine seefahrende Nation. Die Eintönigkeit und Regungslosigkeit der Umgebung lässt im Russen, dessen Gesichtskreis nie über die Gemarkung des Heimatdorfes hinaus zugehen braucht, nicht die Tatkraft, das Selbstvertrauen und den Unternehmungsgeist aufkommen, die die Seeschiffahrt erfordert. Der Russe besass kein inneres Verhältnis zum Meer, es fehlte

[113]) Stat. Jahrb. 1914. S. 703/4.
[114]) Stat. Jahrbuch, S. 704.
[115]) Stat. Jahrb. S. 704. ca 50% über 20 Jahre!
[116]) Stat. Jahrb. S. 705.
[117]) H. von Rosen, Die Seeschiffahrt der Esten. («Die Ostsee») S. 155.
[118]) Stat. Jahrbuch S. 705.

ihm hierzu an Nüchternheit und Zuverlässigkeit und er liebte den Seedienst nicht. Trotz der staatlichen Begünstigung der nationalen Schiffahrt musste er daher dieselbe doch grossenteils den baltischen und anderen Küstenbewohnern des ehemals russischen Reiches oder Ausländern, namentlich Engländern, Deutschen und Skandinaviern überlassen.[119]) Die Besatzung der russischen Handelsmarine bestand überwiegend aus Nichtrussen. Es waren hauptsächlich Esten, Finnen und Deutsche, die dieses Personal lieferten, also die Küstenbevölkerung. Schon vor 20 Jahren wurde in Russland lebhafte Klage darüber geführt, dass fast auf allen Schiffen im Stillen Ozean die Kapitäne und Offiziere Esten seien.[120]) Man versuchte dem mittels gesetzlicher Bestimmungen abzuhelfen und verfügte zum Beispiel, dass auf den Seeschiffen die Equipage mindestens zu ⅓, auf Cabotageschiffen aber voll aus russischen Untertanen bestehen müsse. Diese Bestimmung erschwerte jedoch die Bemannung der Handelsschiffe derart, dass die Reedereien darunter ganz erheblichen Schaden litten.[121]) Geradezu unerfüllbar war aber oft die Bestimmung, dass der Kapitän, der Steuermann und die gesamte Mannschaft der Cabotagefahrzeuge russische Staatsangehörige sein mussten. Wird diese Bestimmung streng aufrecht erhalten, so bemerkt seiner Zeit Matthaei[122]) dazu — «so steht sicherlich keine Vergrösserung der russischen Handelsflotte in Aussicht, aus dem Grunde, weil trotz des besten Willens seitens der Reedereien dieser Bestimmung nur schwer nachzukommen ist.» Hingegen waren die Esten und Finnen sehr tüchtige Seeleute, mit alten Seeräuber- und Schiffahrtstraditionen und belieferten nicht nur die russische Flotte mit den besten Seeleuten, sondern erfreuten sich sogar in der britischen Handelsmarine grosser Beliebtheit.[123]) Demgegenüber waren die Letten jedoch weniger gute Seeleute und ihre Schiffe wurden vorwiegend mit Esten bemannt. Galt das bisher Gesagte von der russischen Schiffahrt im allgemeinen, so war es ein ganz besonders hervortretendes Merkmal der russischen Ostseeschiffahrt, dass dieselbe fast ausschliesslich in den Händen von Ausländern war, weit mehr als die auf dem Schwarzen Meere. Auf diesem rein germanischen Meere waren die Russen, die ja erst spät an dasselbe vorgedrungen waren, ganz Fremdlinge geblieben. Das zeigt sich so recht erst bei dem Vergleich der Handelsschiffahrt nach den einzelnen Häfen; aber auch schon der Flottenbestand lässt das deutlich zu Tage treten. Die russische Handelsschiffahrt wurde bei weitem von dem kleinen Finnland, dass auch früher seine eigene Schiffahrt betrieb, und den anderen Ostseeländern

---

[119]) Hettner, a. a. O. S. 145.

[120]) H. v. Rosen, a. a. O. S. 154.

[121]) Matthaei, 2. Bd. S. 272.

[122]) Ebenda a. a. O. S. 273.

[123]) H. von Rosen, a. a. O. S. 154.

übertroffen. So betrug die Schiffsräumte der einzelnen Uferstaaten und Norwegens nach Lloyds Register der Ostsee am:

1. Januar 1924:	In der Ostsee	Gesamtbestand
Schweden	555,3 Tsd N. Reg. Ts	873,2 Tsd N. R. T.
Norwegen	500,0 „ „ „ „	(ca) 1709,7 „ „ „ „
Dänemark	456.9 „ „ „ „	540,9 „ „ „ „
Finnland	426,3[124] „ „ „	426,3 „ „ „ „
Deutschland	331,8 „ „ „ „	3320,0 „ „ „ „
Russland	200,3 „ „ „ „	783,0[125] „ „ „

Der Anzahl der Schiffe nach bestand die finnische Flotte aus 4201 Schiffen, die russische Ostsee-Handelsflotte aus 958 Schiffen, und diese «russischen» Schiffe wurden dabei ausschliesslich von Deutschen, Esten und Finnen befahren.[126]) In Riga waren davon nur 221 Seeschiffe, darunter 48 Dampfer, beheimatet, während die übrigen 737 Schiffe, das heisst vorwiegend Segler, meist estnischen Strandbauern gehörten.[127]) Die erwähnten Zollmassnahmen brachten es mit sich, dass ferner die baltischen Schiffsreeder ihre Schiffe notgedrungen unter deutscher Flagge segeln liessen, wobei natürlich auch die Schiffsoffiziere deutsche Reichsangehörige sein mussten.[128]) Auffallend erscheint neben der geringen Beteiligung russischer Schiffe am Ostseeverkehr auch die sehr geringe Beteiligung Deutschlands, das an vorletzter Stelle steht. Die Ostsee beheimatete 1914 nur 950 deutsche Seeschiffe.[129]) Es muss aber berücksichtigt werden, dass der Schwerpunkt des deutschen Seeverkehrs sich immer mehr nach der Nordsee verlegt hatte, was der industriellen Entwicklung des deutschen Westens einerseits, andererseits der Entwicklung des Überseeverkehrs und Änderung des Weltverkehrs entsprach. Der Schiffsverkehr der deutschen Ostseehäfen betrug nur ca ⅓ desjenigen der 3 grössten deutschen Nordseeplätze (nach der Reichsstatistik von 1912).[130]) Von der gesamten deutschen Räumte waren dagegen nur $^1/_{10}$ in der Ostsee stationiert, während Schweden mit $^2/_3$, Dänemark $^3/_4$ und Finnland mit 100% seiner Flotte in der Ostsee vertreten waren. Auch Norwegen war recht erheblich beteiligt, trotzdem es eigentlich nicht mehr als Uferstaat zu bezeichnen ist. Es muss aber bemerkt werden, dass Deutschland mit einem erheblichen Teil seiner Nordseeschiffe am Ostseeverkehr beteiligt war.[131]) So war denn der deutsche Schiffsverkehr trotz der geringen Räumte Deutschlands in der Ostsee doch sehr bedeutend und in den deutschen Ostseehäfen überwog

---

[124]) Für 1913 nach R. Pohle in «Die Ostsee» S. 5. H. 1.
[125]) Nach Firle, a. a. O. S. 15/16.
[126]) Pohle, a. a. O. S. 5.
[127]) H. von Rosen, a. a. O. S. 155.
[128]) H. von Rosen, a. a. O. S. 155.
[129]) Firle, a. a. O. S. 14.
[130]) Firle, a. a. O. S. 14.
[131]) Firle, a. a. O. S. 15.

bei der Zahl der einlaufenden Schiffe die deutsche Flagge erheblich, während beim Tonnengehalt der deutsche und der fremde Anteil ungefähr gleich waren. — Der grösste der Uferstaaten — Russland, war also am geringsten an der Ostseeschiffahrt beteiligt, auch in Hinsicht des Anteils seiner Ostseeflotte an der Gesamtflotte, eine Tatsache, die noch verstärkt wurde dadurch, dass, wie gesagt, die Mehrzahl der russischen Handelsschiffe in der Ostsee nicht mit russischem Personal, sondern mit Mannschaften der Küstenprovinzen fuhren. Charakteristisch für die Handelsflotten der Ostseestaaten war ferner der sehr grosse Anteil der Segler. Für Russland haben wir ihn bereits angeführt. Es hing das mit der Art der Fahrten auf kurzen Strecken und den vielen für Dampfer unzugänglichen Häfen der Ostsee zusammen. Im Tonnengehalt überwogen dagegen die Dampfer. — So ergibt schon eine statistische Betrachtung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Ostsee eine ausserordentlich geringe Beteiligung Russlands. Russland hat verkehrswirtschaftlich, wie ja auch sonst, an der Ostsee nicht festen Fuss fassen können. Seine Stellung hier war nicht nur ganz schwach gegenüber der der anderen Staaten, sondern auch schwächer als die auf den anderen Meeren, namentlich dem Schwarzen Meer. Auch die russische Kriegsflotte auf der Ostsee, war nach den grossen Verlusten im japanischen Kriege zum Teil geschwächt und im Welt-Kriege wurde die Schiffahrt durch die deutsche Kriegsmarine beherrscht. — Wenden wir uns nun der Dynamik der Schiffahrtsverhältnisse Russlands, insbesondere der Stellung des russischen Ostseeverkehres darin, zu. An Hand der Tabelle XI können wir uns ein allgemeines Bild dieser Verhältnisse machen. Wir legten dabei die Daten für die einlaufenden Schiffe zugrunde, die sich aber mit denen für die auslaufenden fast vollkommen decken. — Wir ersehen daraus, dass der Schiffsverkehr der Schwarzmeerhäfen an erster Stelle stand (dem Tonnengehalt nach), und auch die günstigste Entwicklung nahm. (1913 müssen wir den Balkankrieg bei den Schwarzmeerhäfen in Betracht ziehen). Sie vereinigten in sich etwa 50% der gesamten Schiffahrt Russlands.

Auf die näheren Ursachen dieser Schiffahrtsverhältnisse einzugehen, erübrigt sich. In diesen Daten spiegeln sich ja äusserlich die Aussenhandelsverhältnisse wieder und die dort wirksamen Verhältnisse und Tendenzen sind ja in der bisherigen Abhandlung dargestellt worden. Es handelt sich also hier nur um die Registrierung ihrer Reflexerscheinungen in dem Seeverkehr der russischen Häfen. Wir finden denn auch fast überall eine grosse Übereinstimmung vor, und so erscheint diese Vorherrschaft des Schwarzmeerverkehrs nur natürlich. — Die Ostsee stand an zweiter Stelle, entwickelte sich aber auch günstig. Hinsichtlich der Anzahl der Schiffe stand sie sogar an erster Stelle, da es sich hier um recht kleine Räume und viel Segler handelte, während die Schwarzmeerdampfer alle weit grösseren Tonnengehalt hatten. Nicht unbeträchlich war auch der Schiffsverkehr in den Häfen des Weissen Meeres und des Eismeeres, wenn es sich auch nur um kleinere Fahrzeuge handelte. Ein grosser Teil der

Tabelle XI.

Die Gliederung des russischen auswärtigen Schiffsverkehrs.

1) räumlich, nach den Meeren.

Jahre / Meere	1904/08				1910			
	Eingelaufene Schiffe							
	Anzahl		Inhalt		Anzahl		Inhalt	
	Stück	%	Tsd. Reg. T.	%	Stück	%	Tsd. Reg. T.	%
Weisses Meer u. Nördl. Eismeer	887		563		1.130		830	
Davon unter russ. Flagge[1])	343		52		390		56	
Ostsee	5 976		4.144		7.446		5.547	
Davon unter russ. Flagge[1])	925	15	506	12,5	950	13	666	12
Schwarzes und Asow-Meer, incl. der Donau-Häfen . .	4.922		6.175		6.098		7.706	
Davon unter russ. Flagge[1])	1.034		601		1.258		728	
Stiller Ozean	420		503		672		955	
Davon unter russ. Flagge[1])	45		67		220		388	
Insgesamt auf allen auswärtigen Meeren	12.205		11 385		15 346		15.038	
Davon unter russ. Flagge[1])	2 347	19,2	1.266	10,8	2.818	18,4	1.838	12,2
Kaspisches Meer	1.111		320		1.154		369	
Davon unter russ. Flagge[1])	1.111		320		1 154		369	

Jahre / Meere	1913				1914			
	Eingelaufene Schiffe							
	Anzahl		Inhalt		Anzahl		Inhalt	
	Stück	%	Tsd. Reg. T.	%	Stück	%	Tsd. Reg. T.	%
Weisses Meer u. Nördl. Eismeer	1.240		1.010		1.134		1.070	
Davon unter russ. Flagge[1])	416		53		388		141	
Ostsee	8.059		6.311		4.123		3.288	
Davon unter russ. Flagge[1])	1.208	15,0	958	15,0	640	16	610	18,5
Schwarzes und Asow-Meer, incl. der Donau-Häfen . .	5.707		7.610		3.731		4.755	
Davon unter russ. Flagge)	1.791		1.323		1.413		998	
Stiller Ozean	658		1.025		631		995	
Davon unter russ Flagge[1])	281		455		263		409	
Insgesamt auf allen Auswärtigen Meeren	15.664		15.956		9.619		10.108	
Davon unter russ. Flagge[1])	3.696	23,6	2.789	17,5	2.704	28,1	2.158	21,3
Kaspisches Meer	1.196		523		1 060		447	
Davon unter russ. Flagge[1])	1.196		523		1.060		447	

[1]) einschliesslich der finnländischen Schiffe.

2) nach der Nationalität der einlaufenden Schiffe.

Jahre	Länder (Flaggen)	Grossbritannien	Russland[1])	Deutschland	Dänemark	Norwegen	Griechenland	Schweden	Oesterreich Ungarn	Holland	Italien	Sonstige Länder[2])	Summa
1904/08	Anzahl	2.576	2.347 19,2%	2.041	1.289	626	607	785	236	196	278	1.224	12.205
	T. Reg. T.	4.147	1.266 10,8%	1 626	965	489	783	411	434	239	420	605	11.385
1909/13	Anzahl	2.630	3 303 22%	2 326	1.507	1.174	595	1 173	329	317	260	1.408	15 022
	T. Reg, T	4.408	2.173 14,7%	1.989	1.184	1.001	838	716	707	424	422	899	14.761

[1]) einschliesslich Finnland.
[2]) Belgien, Frankreich, Türkei, Japan und sonstige.

russischen Schiffahrt entfällt ferner auf das Kaspische Meer. Dieses ist zwar geschlossenes Binnenmeer, das nur für den Verkehr mit den Umländern in Betracht kommt, doch war dieser infolge der reichen Petroleumlager von Baku und der wirtschaftlichen Erschliessung Turkestans und Persiens sehr lebhaft und von rasch wachsender Bedeutung, wobei die Wolga eine vorzügliche Verbindung mit dem Inneren Russlands herstellte. Besonders bemerkenswert ist ferner der ausserordentlich geringe Anteil russischer Schiffe an diesem Verkehr, wie es ja auf Grund des bereits Mitgeteilten zu erwarten war. So ergibt sich, dass von der Gesamtzahl der die russischen Häfen aus fremden Ländern anlaufenden Schiffe im Durchschnitt der Jahre 1909/13 nur 22% der Anzahl und nur 14,7% dem Tonnengehalt nach russischer Nationalität waren (die von Hettner [132]) gemachte Angabe von nur 8—10% ist wohl etwas zu niedrig gegriffen). In diesen Zahlen waren allerdings noch die finnländischen Schiffe eingeschlossen, die von der russischen Statistik nicht gesondert wurden. Ziehen wir dieselben ab, so vermindert sich die Zahl bzw. Tonnage der russischen Schiffe auf 20% bzw. 14% und bei den entsprechenden Zahlen für die auslaufenden Schiffe war das Verhältnis sogar noch etwas ungünstiger. Im Jahre 1904 betrug das Verhältnis 16,6% der Anzahl und 8,3% des Tonnengehalts [133]), 1908 dagegen 22,2% bzw. 12,6%, so dass eine Entwicklung kaum bemerkbar war. 1913 war die Zahl im Verhältnis zum Vorjahr sogar gesunken. Wie ungünstig dieses Verhältnis im Vergleich zu anderen Staaten war, zeigen folgende Daten. In England war der Anteil der nationalen Flagge an der Gesamtzahl der einlaufenden Schiffe 1910 — Segler 23,7%, Dampfer 60,7%.

[132]) a. a. O. S. 145.
[133]) Übersichten, 1914. S. 74.

Deutschland — Segler — 46,2%, Dampfer — 50,5%. Japan 87 und 46,2%. China — 17,5 und 16,5%, Frankreich 41,6 und 23,2%; Argentinien (1907) — 58,6 und 40,7% und so weiter. Russland steht mit 32,3 und 11,2% an letzter Stelle.[134]) Das Schwarze Meer stand auch in dieser Hinsicht günstiger da als die Ostsee. Die südrussische Schiffahrt wurde eben von Seiten der Regierung tatkräftig unterstützt, während die russische Handelsflotte in der Ostsee dieser Unterstützung entbehrte. So schreibt der bereits citierte Matthaei 1883/85[135]) «Die einzige nennenswerte St. Petersburger Reederei steht im Begriff zu liquidieren, wenn ihr die Regierung nicht rechtzeitig hilft. Hält man für Russland eine nationale Handelsflotte für nötig, so tue man auch etwas zu deren Beschaffung». Günstiger war das Verhältnis in den Häfen des Stillen Ozeans. Es überwog dabei bei weitem der Dampferverkehr. So waren 1909/13 von den einlaufenden Schiffen: 217 Tsd. Reg. Ts. Segler, 14.544 Dampfer, wobei bei den Seglern der russische Anteil relativ grösser war als allgemein[136]). Am ungünstigsten in den Nordhäfen und in der Ostsee, auf welche wir später besonders zu sprechen kommen. Als die Hauptfrachtführer Russlands erscheinen vor allem England und Deutschland (s. Tabelle XI, 2), die beide zusammen fast die Hälfte des russischen Schiffsverkehrs betreiben. Sehr namhaft waren auch die Skandinavischen Länder beteiligt, während Holland im Hintergrunde stand. Die Gründe dieser Zusammensetzung liegen auf der Hand, wenn wir uns an die Herkunfts- und Bestimmungsländer der russischen Aus- und Einfuhr erinnern. — Auch an dem sogenannten grossen Cabotageverkehr (zwischen russischen Häfen verschiedener Meere) waren ausländische Schiffe nicht unerheblich beteiligt, allerdings fast nur die Ostseehäfen anlaufend! Dieser circum continentale Verkehr von den Südhäfen nach der Ostsee spielte ja für Russland infolge der schlechten Verkehrverhältnisse zu Lande, wie wir sahen, keine Rolle. Er war am lebhaftesten in den Häfen des Schwarzen Meeres, die Ostsee folgte an zweiter Stelle. Dass endlich der Schiffsverkehr in den russischen Häfen, entsprechend der geringen Beteiligung Russlands am Welthandel im Vergleich zu dem der übrigen Länder überhaupt ein sehr unbedeutender war, bedarf kaum der Erwähnung. (Es liefen 1910 nach Tsd. Reg. T. ein in England — 66.661, Holland — 14.220, Frankreich — 29.300, Belgien — 15.001, Russland ohne Finnland — 14.887, Oesterreich — 7.472).[137]) Die sogenannte kleine Cabotage (zwischen russischen Häfen desselben Meeres) war nicht bedeutend, und kann hier unberücksichtigt bleiben. Am regsten war dieser Verkehr auf dem Schwarzen Meere (etwa 90% des Gesamtverkehrs.[138]) Hierbei handelte es sich ausschliesslich um russische Schiffe.

[134]) Stat. Jahrbuch für 1914.
[135]) a. a. O. S. 273.
[136]) Übersichten für 1914.
[137]) Stat. Jahrbuch für 1914.
[138]) Übersichten 1914.

Wenden wir uns nun den Verhältnissen der Ostsee im besonderen zu. Noch mehr als im allgemeinen war hier die Handelsschiffahrt in ausländischen Händen. Ziehen wir die finnländischen Schiffe von den russischen ab, so ergibt sich ein Anteil Russlands am Schiffsverkehr seiner Ostseehäfen von 12,0% der Anzahl und 13% der Tonnage der einlaufenden Schiffe des Jahres 1913. Hingegen 1879 — 7,67% der Zahl und 6,34% der Tonnage[139]). Wir geben eine Darstellung dieser Verhältnisse in der Tabelle XII. Auch im Verkehr der grossen Cabotage betrug der Anteil der ausländischen Schiffahrt etwa 24% (1909/13)[140]) der einlaufenden Schiffe. An erster Stelle stand hier 1913 die deutsche Flagge, der die englische allerdings nur wenig nachstand, jedoch im Rückgang begriffen war. Es folgten sodann die Flotten der skandinavischen Länder. Allerdings ist zu bemerken, dass in dem Verkehr, der über den Bereich der Ostsee hinausging, England durchaus dominierte, während die deutsche Flagge zurücktrat und sich auf den Verkehr mit den Küstenländern beschränkte. Die englischen Schiffahrtslinien waren auch am besten ausgebaut. Fast die ganze Ostseeschiffahrt Englands war in der grossen Reederei von Wilson Th. Sons Co. London vereinigt, die 15 verschiedene Linien im Ostseeverkehr betrieb.[141]) Daneben verkehrten aber auch noch andere Frachtdampfer- und Personendampferlinien. Die deutschen Linien waren demgegenüber sehr zersplittert. Im allgemeinen spiegelt diese Zusammensetzung des Schiffsverkehr auch nur die demselben zugrundeliegenden Aussenhandelsverhältnisse wieder. Der deutsch-russische Verkehr vollzog sich, wie wir sahen, vorwiegend auf dem Lande, während England dank seiner Kohlentransporte im Ostseehandel eine gesteigerte Bedeutung besass. Auch die Herkunftsländer (-häfen) der einlaufenden Schiffe entsprachen naturgemäss diesen Verhältnissen. Es stand hier England an erster Stelle, gefolgt von Deutschland. Russland selbst besass nur ganz wenige eigene Linien in der Ostsee, die wir bereits im verkehrsgeographischen Abschnitt angeführt haben. Recht gering war die Beteiligung Hollands an der Ostseeschiffahrt, die sie im 14. und 15. Jahrhundert fast vollkommen beherrschte.[142]) Wenn wir nun noch die einzelnen Häfen der ehemals russischen Ostseeküste ins Auge fassen,[143]) so ist festzustellen, dass St. Petersburg sowohl hinsichtlich der Zahl als auch des Tonnengehalts des Schiffsverkehrs an erster Stelle stand. Es

---

[139]) Matthaei, 2. Bd. a. a. O. S. 265.

[140]) Übersichten f. 1913.

[141]) Firle, a. a. O. S. 20.

[142]) W. Vogel, Die Entwicklung der Ostseeschiffahrt («Die Ostsee»). S. 324. ff.

[143]) Wir geben dabei die Angaben der allgemeinen russischen Statistik wieder, die allein einen richtigen Vergleich aller Häfen gestatten. Die Lokalstatistiken, z. B. Rigas, zeigen davon geringe Abweichungen, die für unsere Vergleichszwecke jedoch keine Bedeutung besitzen.

Tabelle XII.

Die Gliederung des russ. ausw. Schiffsverkehrs auf der Ostsee.

1. nach den einzelnen Ostsee-Häfen.

Jahre / Häfen	1904/08				1910				1913				1914			
	Eingelaufene Schiffe															
	Anzahl	%	Tsd Reg. T.	%	Anzahl	%	Tsd Reg. T.	%	Anzahl	%	Tsd Reg. T.	%	Anzahl	%	Tsd Reg. T.	%
St. Petersburg mit Kronstadt	1790		1516		2083		1898		2628		2441		1227		1171	
Davon unter russ.Flagge[1])									247		180					
Riga . . .	1177		1187		2412		1684		2379		1670		1146		772	
Davon unter russ Flagge[1])									330		240					
Libau . . .	1144		597		1248		756		1328		892		701		519	
Davon unter russ.Flagge[1])									232		273					
Reval mit Baltischport .	470		327		485		357		654		513		391		319	
Davon unter russ.Flagge[1])									162		97					
Windau . .	477		310		781		575		612		444		434		354	
Davon unter russ.Flagge[1])									166		136					
Pernau . .	165		114		185		123		190		136		101		67	
Davon unter russ.Flagge[1])									19		6					
Sonst Häfen	753		93		252		154		268		215		123		86	
Davon unter russ Flagge[1])									52		26					
Gesamt-Ostsee .	5976		4144		7446		5547		8059		6311		4123		3288	
Davon unter russ. Flagge[1]) . . .	925	15	506	12,5	950	13	666	12	1208	15	958	15	640	16	610	18,5

[1]) Einschliesslich der finnländischen Schiffe.

2. nach der Nationalität der Schiffe u. nach Häfen pro 1913.

Häfen / Flaggen		Russische: Russ.	Russische: Finn.	Schwedische	Norwegische	Dänische	Deutsche	Holländische	Britische	Sonstige	Gesamt
St. Petersburg mit Kronstadt	Anzahl . . .	119	128	431	453	410	515	151	384	37	2628
	Tsd Reg. T .	110	70	288	395	368	452	194	523	41	2441
Riga	Anzahl . . .	306	24	337	240	337	740	30	355	10	2379
	Tsd Reg. T..	232	8	177	181	249	430	29	349	15	1670
Libau	Anzahl . . .	230	2	187	185	295	325	15	83	6	1328
	Tsd Reg. T. .	272	1	94	113	162	157	12	75	6	892
Reval mit Baltischport	Anzahl . . .	84	78	65	49	73	202	14	74	15	654
	Tsd Reg. T. .	56	41	40	44	58	158	14	86	16	513
Windau	Anzahl . . .	163	3	94	34	136	105	1	73	3	612
	Tsd Reg. T..	135	1	60	28	93	60	1	63	3	444
Pernau	Anzahl . . .	19	—	16	41	30	47	8	29	—	190
	Tsd Reg. T..	6	—	10	31	23	34	9	23	—	136
Sonstige Häfen	Anzahl . . .	52	—	36	35	35	78	5	23	4	268
	Tsd Reg. T..	26	—	25	28	35	68	6	26	1	215
Gesamt-Ostsee	Anzahl . . .	973	235	1166	1037	1316	2012	224	1021	75	8059
	Tsd Reg. T. .	837	121	694	820	988	1359	265	1145	82	6311

Quellen: Übersichten für 1913 u. 1914. Stat. Jahrbuch für 1914.

hat dabei von allen Ostseehäfen Russlands die günstigste Entwicklung genommen. Diese Tatsache ist umso bemerkenswerter, als, wie wir sahen, St. Petersburg ja die ungünstigsten Eisverhältnisse unter den Ostseehäfen bezitzt. Riga folgt erst in einigem Abstande an zweiter Stelle. Im Jahre 1913 war sogar ein gewisser Rückgang zu verzeichnen. Der Tonnage nach war auch die Entwicklung seit 1904/08 nicht sehr günstig. An dritter Stelle, doch in weitem Abstande, stand Libau, während die übrigen Häfen kaum erwähnenswert sind und auch nur eine geringe Entwicklung zeigten, Der Anteil der russischen Flagge war durchweg sehr gering. Am ungünstigsten dabei in St. Petersburg. Es betrug hier 1913 nur 7% der Tonnage ohne Finnland sogar nur 4%, in Riga dagegen etwa 14%, in den anderen Häfen noch etwas mehr, doch handelte es sich hier wie dort in der Hauptsache um Segelschiffe. Es dominierten fast überall die deutsche und englische Flagge. In St. Petersburg stand dabei England an erster Stelle, in allen anderen Häfen Deutschland (zum Beispiel Riga) bzw. in den kleineren — Russland. In Riga dominierte früher die englische Flagge, doch ist ihr in den Jahren 1906/10 der Rang seitens der deutschen Dampfschiffreederei abgelaufen worden. Es folgten sodann, wie allgemein für die Ostsee festgestellt wurde, die Flaggen der anderen Uferstaaten. Dabei handelte es sich vorwiegend um Dampferverkehr, wie ja die Segelschiffahrt allgemein, ausser in der Küstenfahrt in den Hintergrund getreten war. So liefen 1868/70 in Riga noch 82,5% Segler ein, 1913 nur noch 7,9%[144]) Dank der Entwicklung einer seit Ende des vorigen Jahrhunderts recht bedeutenden Industrie in St. Petersburg, Riga und einigen andren der Ostseehäfen war das Verhältnis zwischen den mit Ladung und Ballast ein- und auslaufenden Schiffen dabei ein sehr günstiges, was der Entwicklung der Schiffahrt und des Handels dieser Häfen sehr zuträglich war. Am glücklichsten war dieses Verhältnis in Riga. Das Verhältnis war bei den einlaufenden Schiffen 1913 — 19,2%. Ballast von der Gesamtzahl der eingekommenen Reg. T. bei den auslaufenden 3,6%.[145]), Das zur See aus- und eingeführte Warenquantum betrug dabei 122 bzw. 124 Mill. Pud. Dabei waren allerdings die aus deutschen Häfen einlaufenden Schiffe zum grossen Teil mit Ballast beladen (1913 — etwa 42%), während aus England nur knapp 4% Ballastschiffe eintrafen. Aus Deutschland wurden eben weniger Massenwaren, sondern vornehmlich Stückgüter, sowie andere wertvolle Waren bezogen, während aus Grossbritannien die gewaltigen Steinkohlenmengen kamen. Bei der Ausfuhr beschränkten wiederum die enormen Holzabladungen den Ballastanteil auf ein Minimum. Diese günstige Gestaltung der Frachtenbilanz war der Entwicklung des Rigaer. Exporthandels sehr förderlich, da die mit Ladung einkommenden Schiffe sich mit niedrigeren Ausfrachten begnügen konnten und Riga so mit billigeren Schiffsfrachten als seine Nachbarhäfen rechnen konnte.

---

[144]) Gernet, a. a. O. S. 118.

[145]) Gernet, a. a. O. S. 125/26.

Die Reederei der einzelnen Ostseehäfen war entsprechend der geringen Gesamtzahl russischer Schiffe in der Ostsee nicht nennenswert und entsprach keineswegs ihrer Bedeutung als Handelsplätze. Riga besass 1913 nur 48 Seedampfer mit 40.000 Reg. T.[146])

Damit haben wir die wesentlichsten Tatsachen beisammen, um uns ein Gesamtbild von der verkehrswirtschaftlichen Stellung Russlands auf der Ostsee machen zu können. Nicht nur war die Stellung der russischen Handelsflotte dabei eine mehr als bescheidene, sondern auch die Teilnahme und Stellung Russlands innerhalb des sich auf der Ostsee abspielenden Verkehrs war eine sehr unbedeutende, während sie sich auf dem Schwarzen Meere durchaus günstiger gestaltete. Allein der Verkehr der deutschen Ostseehäfen überwog mit im Jahre 1912 — 7923.7 Ts. Reg. T.[147]) einkommender Schiffe, den der russischen Häfen erheblich, wobei diese Häfen im deutschen Gesamtverkehr doch eine viel bescheidenere Rolle spielten.

Wir sehen darin nur eine Bestätigung der gesamten wirtschaftlichen Stellung Russlands an der Ostsee und in der Weltwirtschaft überhaupt, deren äussere Widerspiegelung ja diese Verkehrsdaten sind. Auch hier sehen wir ferner St. Petersburg die vorherrschende Stellung unter den Ostseehäfen des einstigen Russland einnehmen. Was aber das Bemerkenswerteste war — dieser gesamte Verkehr, dessen Ziel und Ausgangspunkt Russland war, befand sich fast ausschlisslich nicht in russischen, sondern in ausländischen Händen! Der Bruchteil des an und für sich schon nicht grossen Seeverkehrs von und nach Russland, der auf der Ostsee von russischen Schiffen bewältigt wurde, war geradezu verschwindend. Russland hatte also verkehrswirtschaftlich auf der Ostsee überhaupt nicht Fuss zu fassen vermocht. Von einer verkehrswirtschaftlichen Stellung Russlands auf der Ostsee kann man daher in einem unmittelbaren Sinne eigentlich garnicht reden. Günstiger war dagegen seine Stellung auf dem Schwarzen Meere und Stillen Ozean.

Wir haben damit ein weiteres wichtiges Glied in der Tatsachenkette zur Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung der Ostsee für Russland, gefunden. Wir fügen ihr als letztes, in dem nun folgenden Abschnitte, noch eine kurze Betrachtung über die wirtschaftliche Eigenart des ostbaltischen Gebiets in seinem Verhältnis zu Russland, hinzu.

5. Abschnitt.

Die wirtschaftliche Sonderart des ostbaltischen Gebiets.

Trotzdem das Ostbaltische Gebiet seit den Jahren 1710 (Livland und Estland) und 1795 (Kurland) mit dem russischen Reiche eine Wirtschaftseinheit bildete, ist diese Einheit doch nur eine überwiegend formelle gewesen. De facto waren die sogenannten «Ostseeprovinzen» auch wirt-

[146]) von Gernet, a. a. O. S. 130.
[147]) Firle, a. a. O. S. 13.

schaftlich ebenso scharf von Russland geschieden, wie wir das bereits auf geographischem, etnographischem und kulturellem Gebiet gesehen haben, und wie das zum Teil in der bis zur Russifizierungsperiode (80er Jahre) bestehenden provinziellen Selbstverwaltung in Stadt und Land zum Ausdruck kam. Diese wirtschaftliche Sonderstellung des Ostbaltikums war eben die ganz natürliche Folgeerscheinung ihrer geopolitischen, völkischen und kulturellen Eigenart, die zusammen ja die wirtschaftlichen Verhältnisse bedingen. Wenn wir hier einiges über diese Verhältnisse anführer, so können wir uns dabei auf die eigentlichen ehemals russischen «Ostseeprovinzen» beschränken. Finnland hat auch vor dem Kriege weder staatlich noch wirtschaflich mit Russland eine Einheit gebildet.

Seine staatsrechtliche Stellung war durch den Vertrag von Borga (1809) geregelt, laut welchem der russische Zar gleichzeitig Grossfürst von Finnland wurde. Das Verhältnis war demnach eine Art Personalunion.[148]) Finnland besass vollständige Autonomie, eigenes Heer, Rechtswesen und so weiter. Ebenso war es ein Wirtschafts- und Zollgebiet für sich. Darin war also sogar von russischer Seite die Anerkennung der finnischen Sonderart erfolgt. Die Angaben über den finnischen Aussenhandel finden sich deshalb auch nicht in der russischen Reichsstatistik, sondern der finnländischen Specialstatistik. Doch auch rein tatsächlich waren die wirtschaftlichen Beziehungen zu Russland sehr gering: vom Gesamtaussenhandel Finnlands entfielen 1913 nur ca. 28% auf Russland.[149]) — Ebenso können wir auf eine Darstellung der litauischen Verhältnisse hier verzichten, da es im Zusammenhang der Beziehungen Russlands zur Ostsee eine ganz unbedeutende Rolle spielte. Es besass keine eigenen Ostseehäfen und musste seinen Aussenhandel über die baltischen bzw. reichsdeutschen Häfen lenken.

Doch auch bei der Darstellung der baltischen Verhältnisse müssen wir es uns im Rahmen dieser Arbeit leider versagen, eine allseitige Wirtschaftsbeschreibung zu geben, und uns im wesentlichen auf die Tatsachen beschränken, die für die Beurteilung der wirtschaftlichen Beziehungen Russlands zur Ostsee besonders wichtig waren. Die anderen Verhältnisse seien nur ganz kurz gestreift. Grundlegend für diese wirtschaftliche Sonderart des Baltikums war die Tatsache, dass dieses Land — die älteste deutsche Kolonie — eben eigentlich garnicht ein Teil Russlands ist, dem es vielmehr nur im Laufe der letzten 200 Jahre seiner 700jährigen Geschichte politisch unterworfen war. Seine ganze geschichtliche Entwicklung, Natur, Bevölkerung, Kultur machten es zu etwas, das von Russland scharf geschieden war. Der Schein der politischen Zusammenhänge der letzten 2 Jahrhunderte darf uns darüber nicht täuschen und uns die ganze Oberflächlichkeit und blosse Nominalität der Zusammenhänge nicht

[148]) Pohle, Finnland S. 24. (in Sering, Westrussland.) in seiner Bedeutung für die Entwicklung Mitteleuropas. Berlin 1917.

[149]) Firle, a. a. O. S. 24.

verkennen lassen. Wir kommen auf diese geschichtlichen Grundlagen, die zum Verständnis auch der wirtschaftlichen Stellung des baltischen Gebiets unerlässlich sind, im 3. Teil der Arbeit noch ausführlich zu sprechen. Hier seien lediglich die Tatsachen dargelegt. — Die Grundlage des wirtschaftlichen Aufbaus der Ostseeprovinzen bildete die Landwirtschaft, obwohl Handel und Industrie ebenfalls einen sehr ansehnlichen Platz einnahmen und also eine sehr viel glücklichere Mischung dieser 3 Hauptwirtschaftsfaktoren gegeben war, als in den meisten Gebieten des eigentlichen Russlands. Ein kurzer Blick auf die agrarischen Verhältnisse im Balticum zeigt nun, wie sie in ihrer historischen Entwicklung und nach dem Vorkriegsstande denen des deutschen Mutterlandes sehr nahe kamen, während sie durch eine tiefe Kluft von denen Russlands getrennt waren. Während sich dort als Folge der Einführung der Schollenpflichtigkeit und der Kopfsteuer der Gemeindebesitz entwickelte, der erst durch die Stolypinsche Agrarreform de jure aufgehoben wurde, dessen Aufteilung und Überführung in Einzelbesitz aber noch lange nicht beendet war, entstand im Baltikum aus dem erblichen Nutzungsrecht des Bauern an seinem Hof schon früh das Individualeigentum[150]). Auch die Bauernbefreiung erfolgte hier bereits in den Jahren 1816/19. also ein halbes Jahrhundert früher als in Russland, wobei eine Leibeigenschaft im strengsten römisch-rechtlichen Sinne hier überhaupt niemals bestanden hatte.[151]) Nach den neuesten Statistiken entfielen dabei 60% des Landes auf den Besitz des deutschen Grossgrundbesitzes, während 40% der estnischen und lettischen bäuerlichen Landbevölkerung gehörten. Am wirtschaftlichen Nutzland war jedoch der Anteil des Bauernlandes wesentlich grösser, weil der Waldbesitz mit rund einem Viertel der Gesamtfläche allein auf das Gutsland entfiel. In beiden Fällen handelte es sich aber um nichtrussischen Besitz, während der Anteil der Domänen nur etwa 14,1%[152]) der Gesamtfläche betrug. Russische Bauern gab es im Baltikum überhaupt nicht. Auch in der Bewirtschaftung dieses Landes, die nach wissenschaftlichen, westeuropäischen, Methoden erfolgte, trat ein krasser Gegensatz zu Russland zu Tage. Auch ein agrarisches Austauschverhältnis mit Russland war nicht gegeben, da die Produktion nur gerade ausreichte, um den Eigenbedarf zu decken. Es kamen eher Zuschüsse aus Russland in Frage.

Das Baltikum hatte sich ferner dank der Gunst seiner Lage zu einem sehr bedeutenden Industriegebiet entwickelt. So zählte man im Jahre 1910 in den ganzen Ostseeprovinzen 668 Betriebe mit 104.364 Arbeitern, davon in Riga allein 259 Fabriken mit 51.640 Arbeitern.[153]) Das

---

[150]) Th. Schieman u. a., Die deutschen Ostseeprovinzen. Berlin, 1915 S. 28.

[151]) Schiemann, a. a. O. S. 28.

[152]) Schiemann, a. a. o., S. 73.

[153]) Sering, Westrussland in seiner Bedeutung f. d. Entwicklung Mitteleuropas. Berlin 1917, S. 43.

Zentrum derselben war Riga, wo allein 1913 372 Betriebe mit 87.606 Arbeitern und einem Jahresumsatz von 220 Millionen Rubel bestanden,[154]) An erster Stelle stand dabei die chemische Industrie (einschl. der Gummi-Industrie), gefolgt von der Maschinen- und Textilindustrie. Auch diese baltische Industrie aber war vollständig eine Leistung leitender deutscher Arbeit mit lettischem bzw. estnischen Arbeitstamen und befand sich überpreigend in deutschen Händen. Neben deutschbaltischem steckte in ihr auch sehr viel reichsdeutsches Kapital. Man schätzte die Höhe desselben in der Rigaer Vorkriegsindustrie auf etwa 80 Mill. Mark.[155]) Aber nicht nur nach Riga, sondern auch nach Reval, Pernau und Libau, flossen die Gelder aus dem Deutschen Reich. Unter 160 namhaften Firmen des baltischen Industriegebiets arbeiteten 141 mit reichsdeutschem oder baltischem (vorwiegend), in den übrigen 19 Firmen arbeitete hauptsächlich anderes ausländisches Kapital,[156]) — russisches war so gut wie garnicht investiert. Als Fabrikbesitzer und Leiter. Ingenieure und Techniker kamen hauptsächlich Deutsche, entweder aus dem Reiche oder aus den baltischen Provinzen in Frage. Das Arbeitermaterial bezog die baltische Industrie aus der Landbevölkerung der 3 Provinzen, sie bestand also vorwiegend aus Letten und Esten, während Russen aus dem Reichsinneren nur zu einfacheren Arbeiten zu verwenden waren. Dank diesem Aufbau der Industrie aus deutscher organisatorischer Arbeitskraft, deutschem Kapital und einer dank dem deutschen Einfluss das Kulturniveau der russischen Bevölkerung weit überragenden einheimischen Arbeiterschaft, genossen die Produkte dieser Industrie auf dem russischen Markte eine gewisse Vorzugstellung, denn sie galten als Erzeugnisse «deutscher Arbeit» und wurden als solche bewertet. Noch eine Besonderheit dieser Industrie ist aber zu erwähnen: sie war vorwiegend nicht wirklich bodenständig, sondern ein künstliches Produkt, das seine Entstehung mehr dem Impuls der geographischen Lage des Standorts, als natürlichen im Lande selbst gegebenen Voraussetzungen verdankte. Sowohl die Rohstoffe als die Heizmittel mussten überwiegend aus dem Auslande eingeführt werden. Es wurden zum Beispiel nur sehr wenige im Lande selbst vorhandene Rohstoffe: Holz, Flachs, ferner die Materialien für die Brennerei und das Baustoffgewerbe verarbeitet. Andererseits war das Absatzgebiet für die Erzeugnisse dieser baltischen Industrie fast ausschliesslich in Russland belegen. Ausser dem Lageimpuls waren es unter diesen Umständen noch die Schutzzölle, die ihre Entfaltung ermöglicht hatten. Die sich immer steigernde Hochschutzpolitik Russlands und die vom Grafen Witte eingeleitete planmässige Industrieförderung seit den 90-er Jahren hatten die geradezu triebhausartige Entwicklung der baltischen Industrie ermöglicht. Dank der handels-

[154]) Von Gernet, a. a. O., S. 13.
[155]) Sering, a. a. O., S. 44.
[156]) Sering, a. a. O., S. 45.

politischen Zugehörigkeit zum russischen Wirtschaftsgebiet hatten diese Erzeugnisse einen fast unbegrenzten Absatz in Russland, während sie mit den Industrien des Westens, eine Ausnahme machte vielleicht die Gummiindustrie, nicht konkurrieren konnten. Doch auch auf dem russischen Markt ist die Konkurrenz dieser rein deutschen Industrie von der nationalrussischen Industrie stets unliebsam empfunden worden und die sinnlose Vernichtung derselben im Laufe des Weltkrieges wurde von den Moskauer Industriekreisen mit einer gewissen Genugtuung aufgenommen. Diese baltische Industrie existiert nämlich heute so gut wie nicht mehr. Sie wurde von den Russen, damit sie den deutschen Truppen nicht in die Hände falle, fast restlos evakuiert und im Inneren des Reiches der Vernichtung preisgegeben.

Betrachten wir nun den Handel, dem diese altdeutsche Kolonie ja ihre Entstehung verdankte, und der ihr neben der Landwirtschaft von jeher ein besonderes Gepräge verliehen hatte. Die Träger desselben waren die Städte, die im Mittelalter alle dem Hansebund angehört hatten und auch in der Gegenwart in allem noch die Fortsetzung der alt-hanseatischen Tradition wahren.[157]) Fast noch mehr als Landwirtschaft und Industrie, wenn das möglich gewesen wäre, befand sich dieser Handel und auch die Schiffahrt in deutschen Händen. Russische Kaufleute kamen im Baltikum nur als Kleinhändler und auch das nur in ganz beschränktem Masse, vor.[158]) Wie vor Zeiten für die Kaufleute der Hansa, so waren auch jetzt die baltischen Städte die Umschlagsplätze für den «Russenhandel», wobei ihnen allerdings St. Petersburg, wie wir sahen, starke Konkurrenz machte. Die Struktur dieses Handels ist uns aus den vorhergegangenen Untersuchungen bereits klar geworden. Hier erscheint uns, neben der Feststellung des völlig deutschen Charakters desselben, noch die Frage von Interesse, ob es sich dabei um einen Eigenhandel der baltischen Städte handelte, oder um die blosse Vermittlung eines russischen Durchfuhrverkehrs. Eine Betrachtung dieser Frage nach Materialien des Rigaer Börsenkomitees zeigt uns, dass bis in die Gegenwart der baltische Handel das ihm von alters her eigene Gepräge des selbstständigen Zwischenhandels beibehalten hatte. Es ist infolge der Unvollkommenheit des gegebenen statistischen Materials natürlich nicht möglich, genau nachzuweisen, ein wie grosser Teil des über die baltischen Städte gehenden Warenverkehrs russischer Transithandel bzw. baltischer Eigenhandel war, doch liegen immerhin genügend Anhaltspunkte vor, um diese Frage allgemein zu beantworten.

Was zunächst den Einfuhrhandel betrifft, so ergibt sich schon ohne weiteres aus den bisherigen Darlegungen, dass es sich dabei fast ausschliesslich um den Eigenhandel der baltischen Städte handelte. Waren diese Einfuhrwaren doch fast ausschliesslich für den Eigen-

[157]) So ist die Stadt Reval im August auf Antrag des Stadtamts dem Hansischen Geschichtsverein in Lübeck beigetreten.

[158]) Sering, a. a. O., S. 51.

konsum des Baltikums bestimmt. Eine weitere Ausdehnung des blossen Speditionshandels hatte an dem geschilderten Aufschwung des Rigaer Einfuhrhandels fast garkeinen Anteil.[159]) Es bedarf also hier keiner weiteren Untersuchung der Frage nach den einzelnen Branchen der Einfuhr. Ebenso liegen die Verhältnisse vollkommen klar in Bezug auf den Absatz der Rigaer Industrieprodukte ins Reichsinnere. Bedeutender war dagegen der blosse Durchfuhrverkehr im Rigaer und baltischen Ausfuhrhandel, den wir daraufhin nach den Haupthandelszweigen betrachten wollen.

Der Butterexport berührte die baltischen Häfen im wesentlichen nur als Transitware. Die ausländischen Importfirmen hatten in Sibirien ihre ständigen Agenten und kauften die Butter durch letztere direkt von den dortigen Produzenten, worauf die Ware dann per Eisenbahn an die baltischen Spediteure zum Weitertransport dirigiert wurde. Ebenso wurden die Eier von russischen Exporteuren (in Woronesch, Koslow, Kasan etc.) an Ort und Stelle aufgekauft und direkt an die ausländischen Importfirmen verkauft. Die baltischen Häfen berührten sie nur als Gegenstand des Speditionshandels. Anders war es dagegen beim Flachsexport. Derselbe zerfiel, wie wir sahen, in 2 Kategorien. Einmal den aus dem Reichsinneren stammenden Slanetzflachs minderer Qualität, der aber den überwiegenden Teil der Ausfuhr bildete. Dieser Flachs wurde von den im Reichsinnern ansässigen Exporteuren direkt ins Ausland verkauft, wobei man sich nur der Vermittlung baltischer Speditionsfirmen bediente, es sich also nur um Transit handelte. Im Gegensatz dazu wurde der hochwertige Motschenetzflachs baltischer Provenienz durch baltische Exporteure, die ihn von den ländischen Händlern aufkauften, exportiert und war also Gegenstand des baltischen Eigenhandels. Im Getreide und Saatexport erfolgte der Einkauf am Produktionsorte zum Teil durch dortige Agenten der baltischen Exporteure, zum Teil durch in den Häfen ansässige Komissionäre auf eigene Rechnung und Gefahr. Diese Komissionäre verkauften ihre Ware aber nur an die baltischen Exporteure, niemals dagegen direkt ins Ausland. Die Ware wurde meist rollend verkauft, zum Teil aber auch noch im Reichsinnern lagernd. Es handelte sich also hier ausschliesslich um baltischen Eigenhandel. Ebenso beim Export von Oelkuchen. Die baltischen Exporteure kauften sie entweder direkt von den dortigen Oelmühlen, die aus Russland stammende Ware dagegen von den am Platz befindlichen Komissionären der russischen Oelmühlen. Sie wurden dann direkt ins Ausland verladen. Vor allem aber war der bedeutendste Zweig der baltischen Ausfuhr — der Holzhandel — vollständig örtlicher Eigenhandel. Der Rigaer oder sonstige baltische Holzexporteur kaufte das Holz zumeist von Händlern im Innern Russlands, die die Hölzer an Ort und Stelle in den Wäldern aufarbeiteten. Die an die Rigaer Exporteure gelangten Rundhölzer wurden zum grössten Teil in den Rigaer Sägenmühlen aufgearbeitet. Nur der kleinere Teil der aus Riga

[159]) Gernet, a. a. O., S. 10/11.

zum Export gelangenden Hölzer kam dort bereits in gesägtem Zustande an. Auch diese Ware aber wurde von den Händlern in Russland nicht direkt ins Ausland sondern nach Riga an die dortigen Exporteure verkauft. Wir kommen also zu dem Bild, dass der Export von Holz, Getreide, Saaten, Oelkuchen und einem Teil des Flaches auch heute noch ausschliesslich Gegenstand eines baltischen Eigenhandels war und sich in den Händen der dortigen grossen Exportfirmen konzentrierte. Dagegen handelte es sich bei der Ausfuhr von Slanetzflachs, Eiern und Butter, also Gegenständen, die erst in letzter Zeit im russischen Ostseehandel eine Rolle spielten, um überwiegenden Durchfuhrhandel, an dem nur die baltischen Speditionsfirmen beteiligt waren. Wenn somit auch der Transitverkehr dieser für den Rigaer Handel neuen Artikel in den letzten Jahren vor dem Kriege recht grosse Dimensionen angenommen hatte,[160]) so war die Ausfuhr im grossen und ganzen doch in den Händen der baltischen Kaufmannschaft und wie bei der Einfuhr, handelte es sich auch hier weit überwiegend um Eigenhandel des Ostseegebiets.

Diese Tatsache zeigt uns mit voller Deutlichkeit, dass Russland selbst, wie es in der Ostseeschiffahrt nicht Fuss zu fassen vermocht hat, auch in dem Handel, der sich über das Ostseegebiet nach dorthin richtete, nur eine passive Rolle spielte, nicht Subjekt sondern nur Objekt war. Zwischen Russland und die Ostsee schaltete sich auch in der Gegenwart noch, und auch soweit es den Handelsverkehr zwischen Russland und dem Auslande betraf, ein Fremdkörper ein, durch dessen Vermittlung allein dieser Verkehr Russlands mit dem Auslande vor sich ging. Es ist also, im Grunde genommen, eine Verkennung der Tatsachen und eine oberflächliche Betrachtungsweise, wenn man überhaupt von einer Ein- oder Ausfuhr «Russlands» über die Ostsee spricht. Das ist nur soweit stichhaltig, als man eben diese Gebiete ihrer staatsrechtlichen Stellung wegen auch als «Russland» auffasste, was kaum angängig ist. Nicht „Russland» führte auf dem Ostseeweg aus oder ein, sondern nur seine baltischen Ostseeprovinzen als wirtschaftliche personae sui generis. Russland wurde eben nicht nur geographisch, kulturell und völkisch, sondern auch wirtschaftlich durch dieses wesenfremde ostbaltische Gebiet von der Ostsee getrennt. Seine wirtschaftlichen Beziehungen erstreckten sich daher nicht bis an die Ostsee selbst, sondern nur bis an das Einflussgebiet der deutschen Ostseeprovinzen, um dann von diesen selbstständig aufgenommen und als eigene Belange zur Ostsee und von dort ins Ausland weitergeführt zu werden. Der Aussenhandel «Russlands» über die Ostsee war also de facto ganz überwiegend eigener Aussenhandel der baltischen Ostseeprovinzen. Als «russisch» konnte man diese Ein- bzw. Ausfuhr nur in dem Sinne bezeichnen, als Russland das grosse Reservoir war, aus dem diese Vermittlungszelle die Ausfuhrobjekte überwiegend heranzog, bzw. wohin ein Teil derselben hingeleitet wurde. Der Impuls, das motorische Zentrum dieses Verkehrs aber waren die Ostseeprovinzen selbst. Lediglich die Objekte desselben

[160]) Gernet, a. a. O. S. 13/14.

stammten aus Russland. Es war ein Aussenhandel mit russischen Erzeugnissen aber kein unmittelbarer Aussenhandel «Russlands». Wenn diese Aus- und Einfuhr von und nach Russland, die aber, wie wir sahen, nicht «russisch» war, den Umfang angenommen hatte, den sie vor dem Kriege immerhin besass, und der oft bei oberflächlicher Betrachtung zur Ansicht von der handelspolitischen Notwendigkeit des Besitzes der Ostseeküste für Russland veranlasst hat, so war das einzig und allein auf die eigene Initiative und Tatkraft der deutsch-hanseatischen Kaufherrnschaft Rigas und der anderen baltischen Seestädte zurückzuführen. Sie waren es, die im Baltikum eine Industrie entstehen liessen, die eine grosse Einfuhr im Gefolge hatte, sie allein waren es auch, die es verstanden, die Ausfuhrwaren oft aus entlegenen Gebieten Russlands heranzuziehen und ihnen einen Ausgang über die Ostsee zu verschaffen. Es kann ruhig die Behauptung aufgestellt werden, dass, wenn nicht dieses deutsche Vermittlungsgebiet zwischen Russland und die Ostsee gelagert gewesen wäre, die Ausfuhr russischer Produkte, bzw. auch die Einfuhr in dieses Gebiet, wenn sie überhaupt stattgefunden hätte, bei weitem nicht den Umfang erreicht haben würde, den sie vor dem Kriege immerhin besass. Der Russe besitzt eben die zu einem Überseehandelsbetrieb erforderlichen Eigenschaften fast garnicht. Wie überhaupt die Erschliessung des «Russenhandels» über die Ostsee deutschem Unternehmungsgeist und Expansionsdrang zuzuschreiben war, so ist die Begründung der ersten deutschen «Übersee»-Kolonie — Alt-Livland — die äusserliche, territoriale Manifestation dieses bis auf die Gegenwart wirkenden Geistes. Dieses Land war bis jetzt der eigentliche Vermittler zwischen Russland und der Ostsee, aber es war dieses, wie ehedem, nur aus eigner Initiative, in Fortwirkung des alten Hanseatengeistes, während Russland eine lediglich passive Rolle dabei spielte. Schon im Sprachgebrauch kam diese wirtschaftliche Sonderstellung ganz bewust zum Ausdruck: reiste doch der Kaufmann aus dem Gebiet der heutigen balt. Staaten der nach Moskau oder St. Petersburg fuhr, diesem Sprachgebrauch gemäss «nach Russland,» das also durchaus als Ausland empfunden wurde. —

Und selbst wenn wir von den eigentlichen sogen. «Ostseeprovinzen» absehen und das St. Petersburger Gebiet betrachten, so muss anerkannt werden, dass dieses, wenn es auch im allgemeinen im Laufe der Zeit russifiziert worden ist, seine Stellung in Handel und Industrie nicht zum geringsten Teil den zahlreichen dort ansässigen nichtrussischen Kaufleuten und Industriellen verdankte. Auch von St. Petersburg kann man daher nur schwer als von einem rein russischen Posten an der Ostsee sprechen. Einzelne Autoren gehen sogar so weit, St. Petersburg als eine deutsche Stadt zu bezeichnen,[161]) die vom nationalen Russen deswegen stets aufrichtig gehasst wurde. Diese Stadt, die Gründung eines halbgermanisierten

[161]) Meyer-Heydenhagen. Deutsches Kultur- und Wirtschaftsleben in St. Petersburg. (Die Ostsee Heft 3, S. 61).

Herrschers russischen Geblüts, war «ein deutscher Bau, in den die Fluten des russischen Menschenmeeres hineingespült haben, und in dem wir daher den Nachlass dieser Spuren vorfinden.»[162]) Das bestätigt der ganze Charakter der Stadt und ihrer Umgebung, namentlich hinsichtlich der Architektur und des Stadtbildes. Die Newaresidenz war daher dem Volksempfinden bis zuletzt fremd, wenn nicht verhasst geblieben. Schon die vielen Umbenennungen St. Petersburgs (heute heisst es bekanntlich Leningrad) während und nach dem Kriege und die wiederholte Verlegung der Residenz nach Moskau beweisen, dass der Russe kein inneres Verhältnis zu dieser Ostseestadt besass. Nur der Wille des grossen Peter hatte mit selbstherrlicher Willkür hier einen russischen Posten an die wesensfremde Ostsee gesetzt, ohne jedoch damit tatsächlich an ihr Fuss fassen zu können. St. Petersburg war Grenzstadt im vollen Sinne des Wortes, Finnen bewohnten die Dörfer im Norden vor den Toren der Stadt, wenige Kilometer von der Newa entfernt. Nur wenige Meilen weiter beginnt Finnlands Fels- und Seengebiet, eine dem Russen unverständliche Natur[163]), im Westen aber, auch garnicht weit von der Mündung der Newa, breitet sich nach Süden das Gebiet der früher sog. „deutschen Ostseeprovinzen Russlands», heute der selbständigen baltischen Staatenaus.—Genaue Feststellungen über die Zahl der Deutschen und anderer Ausländer in St. Petersburg lassen sich nicht machen. Man zählte etwa 50.000 Deutsche, eine Zahl, die aber wohl zu niedrig gegriffen sein dürfte.[164]) Auch ihr Anteil am St. Petersburger Erwerbsleben war nicht statistisch zu berechnen. Deutsches Kapital wirkte, ausser in den rein deutschen Unternehmen, vielfach auch an Unternehmungen, die von Vertretern anderer Nationalitäten geleitet wurden, mit, und umgekehrt. Jedenfalls darf gesagt werden, dass der deutsche und ausländische Anteil am Wirtschaftsleben St. Petersburgs ganz ausserordentlich gross war, und dass dabei die Deutschen überall nicht nur stärker vertreten waren als die anderen Ausländer, sondern dass sie auch in allen grösseren russischen Unternehmungen eine Rolle spielten.[165]) Die russische Bank für auswärtigen Handel, die Disconto-Bank, die Bankhäuser Junker und Co, Wawelberg und andere, arbeiteten vornehmlich mit deutschem Kapital, auch die Versicherungsgesellschaften, vor allem die Rückversicherung. Die grosse amerikanische Gummimanufaktur, die Elektrizitätswerke (A. E. G.; Siemens und Halske. Schuckert), die Waggonfabriken, die Draht- und Nagelfabriken, die Brauereien «Bavaria» und Kalaschnikow, die meisten Klavierfabriken (Schroeder, Becker, Rathke, Diederichs, Schuster), die grossen Tischlereien, Bäckereien, Druckereien und Apotheken befanden sich in deutschen Händen und auch schon die Namen, auf die man bei einer Darstellung der St. Pe-

[162]) Meyer-Heydenhagen, a. a. O. S. 61.
[163]) Pohle, R.: St. Petersburg, S. 27/28.
[164]) Meyer-Heydenhagen, a. a. O. S. 116. (Ostsee, H. 5.).
[165]) Meyer-Heydenhagen, a. a. O. S. 116 ff.

tersburger Industrie stösst: die Kersten, Merten, Struck, Geister, Langensiepen, Winner, Kirchner, Rosenkrantz, Beyer, Schaub, Westfälische Union, Baltische Werft, Lessner, von Stieglitz, von Knoop, Phönix, ferner Baird, San Galli, Carr und Mac Pherson, Nobel, Osoling, Felten und Guillaume, Erikson, Odhner, Tornton und so weiter [166]) — sprechen deutlich genug. Um die Werften kämpfen die Deutschen mit Engländern und Franzosen, desgleichen um die Putilowsche Maschinen- und Geschützfabrik. Kurz vor dem Kriege war dieser Wettbewerb besonders heftig. In gewaltigen Mengen waren gerade damals deutsche Ingenieure und Techniker nach St. Petersburg geströmt um — eine Ironie des Schicksals — an dem Milliardensegen der französischen Rüstungskredite teilzunehmen und für die «Landesverteidigung» Russlands zu sorgen. [167])

Es gilt das für das Baltikum ausgeführte somit bis zu einem gewissen Grade auch für St. Petersburg. Auch die einzige national-russische Stellung Russlands an der Ostsee erweist sich als solche nur in beschränktem Masse. Sie war unrussisch ihrem Wesen nach und zeigte starken deutschen Einfluss Zwischen Russland und St. Petersburg bestand ein fast unüberbrückbarer Gegensatz. Man kann somit eigentlich das gesamte einstige Gebiet Russlands an der Ostsee als etwas von ihm scharf geschiedenes und selbstständiges anfassen.

Die Stellung des ostbaltischen Gebiets zu Russland gleicht dabei in mancher Hinsicht derjenigen Belgiens und Hollands gegenüber Deutschland, obwohl der Vergleich nicht ganz zutrifft. Es fehlt hier vor allem (ausser bei St. Petersburg) an den grossen natürlichen Wasserstrassen, die das Gebiet mit dem Hinterlande verbinden. Es fehlt aber auch, wie wir gesehen haben, an einem entsprechenden Exportbedürfnis dieses Hinterlandes, in dem Masse, wie es das deutsche Westgebiet besitzt. Von einem wirtschaftlich begründeten Expansionsbedürfnis Russlands an die Ostsee kann man daher weit weniger reden als von einem solchen Deutschlands nach Antwerpen oder Rotterdam. Andererseits ist das Trennende hier noch viel stärker, da es sich, wie wir sahen, um ganz wesensfremde., sowohl was die kulturelle als auch die wirtschaftliche Physiognomie anbelangt. Gebiete handelt, während jene der Nordsee vorgelagerten Länder doch mindestens in ihrer wirtschaftlichen Struktur dem deutschen Hinterlande gleichen. Und wenn sowohl Rotterdam und Antwerpen sich bis auf die Gegenwart ihre politische Unabhängigkeit dem deutschen Hinterlande gegenüber gewahrt haben, ja politische Ansprüche auf diese Häfen und ihre Gebiete deutscherseits überhaupt nicht geltend gemacht werden, so zeigt das wohl deutlich, wieviel weniger Russland aus wirtschaftlichen Beweggründen politische Ansprüche auf das Ostbaltische Gebiet zu erheben berechtigt war, oder ist.

---

[166]) Wossidlo, St. Petersburger industrie (Sering: Russlands Kultur und Volkswirtschaft, Berlin 1913. S. 206 ff.

[167]) Meyer-Heydenhagen, a. a. o. S. 116.

Die heutige Loslösung des Ostbaltikums, bis auf Ingermanland, von Russland, erscheint daher auch auf wirtschaftlichem Gebiet als eine ganz natürliche Tatsache, ist wie wir sahen diese Wirtschaftseinheit mit Russland doch stets nur eine bloss formale gewesen.

Auf die durch diese Lösung der Wirtschaftseinheit mit dem baltischen Ostseegebiet für Russland geschaffene neue Lage und ihre Konsequenzen hier des näheren einzugehen, müssen wir uns leider versagen. Wir würden über den Rahmen dieser Arbeit und der gestellten Frage hinausgreifen wenn wir hier auch ausführlich die heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse und Notwendigkeiten der sogen. Randstaaten erörtern wollten. Wir müssen uns damit begnügen, eine Übersicht dieser heutigen Lage einem kurzen Schlusswort vorzubehalten. Worauf es uns in diesem Teile der Arbeit ankam, war — die Frage der wirtschaftlichen Beziehungen Russlands zur Ostsee in ihrer Grundsätzlichkeit, dh. ganz unabhängig von politischen Gegenwartskonstellationen zu betrachten, wobei für den Begriff „Russland» nur das alte Russische Reich der Vorkriegszeit, das auf dem Gipfel seiner wirtschaftlichen und politischen Expansivkraft stand und von dem der heutige Sowjetstaat wirtschaftlich nur ein Schatten ist, massgebend sein konnte. Wir werden sehen, dass eine solche grundsätzliche Untersuchung der Frage, uns zugleich die Elemente gibt, an Hand derer wir auch einer prinzipiellen Beurteilung der heutigen Wirtschaftslage des Ostseegebiets in seinem Verhältnis zu Russland, gewachsen sind. Dieser Versuch soll im Schlusswort gemacht werden.

Damit stehen wir am Schluss des wirtschaftlichen Teiles unserer Arbeit und wollen uns nun noch einmal zusammenfassend die gefundenen Tatsachen vergegenwärtigen. Wir haben in der einleitenden Vorbemerkung gesehen, welche Gesamtstellung Russland in der Weltwirtschaft und im Welthandel einnahm und welche Rolle der Aussenhandel innerhalb der russischen Volkswirtschaft spielte. Wir haben sodann in den Abschnitten über die russische Ein- und Ausfuhr gesehen, welche Stellung darin dem Ostseewege zukam. In beiden Fällen war der Anteil, den die Ostsee daran hatte, kein übermässig grosser. Wir können summarisch sagen, dass von dem Gesamtumsatz Russlands im Aussenhandel vor dem Kriege etwa **30%** auf die Ostsee entfielen,, davon auf die baltischen Häfen jedoch nur etwa **20%**, während die übrigen ca. **10%** auf St. Petersburg entfielen. Wir stellten ferner fest, dass das Schwergewicht der russischen Ausfuhr aus naturgegebenen Gründen auf dem Schwarzen Meere ruhte, während bei der Einfuhr wiederum die europäische Landgrenze die Hauptrolle spielte, und die auf dem Ostseewege stattgehabte Einfuhr fast ausschliesslich für den Eigenbedarf des Randgebietes in Frage kam. Ebenso hat eine nähere Untersuchung des Produktions- und Konsumtionsradius der Ostsee inbezug auf Russland dargetan, dass die Entwicklungstendenzen, namentlich bei der Ausfuhr, nicht in der Richtung einer Steigerung der Bedeutung der Ostsee als wirtschaftliche Verkehrstrasse von und nach Russland ver-

liefen. Und endlich haben wir feststellen können, dass Russland selbst in diesem Verkehr eine mehr oder weniger passive Rolle gespielt hat. Es diente lediglich als das grosse Reservoir, das den Warenstrom hergab oder aufnahm. Dieser Verkehr selbst aber lag in nichtrussischen Händen, und zwar in den Händen der sog. «deutschen Ostseeprovinzen», Russlands die trotz ihrer politischen Zugehörigkeit, doch als atwas in jeder Hinsicht fremdes und selbstständiges zwischen Russland und die Ostsee gelagert waren, ferner aber auch in den Händen des Auslandes im weiteren Sinne. Diese Verhältnisse, sowie die historische und geographische Eigenart der Beziehungen bzw. Stellung Russlands zur Ostsee, haben ja unsere ganze Problemstellung erst ausgelöst und geben ihr die erforderliche Rechtfertigung. Weder verkehrspolitisch noch handelspolitisch hatte sich Russland eine Stellung an der Ostsee zu schaffen vermocht, wie sie sie auch nie besessen hat. Die Schiffahrt lag in den Händen des Auslandes, vor allem Deutschlands, der Handel mit russischen Waren oder nach Russland, vornehmlich in den Händen der deutschen Kaufherrnschaft in den baltischen Hafenstädten. Ja selbst die Stellung des Verkehrs mit Russland innerhalb des Innerbaltischen Verkehrs war eine sehr bescheidene. Erinnern wir uns an die für die Schiffahrt mitgeteilten Daten. Erinnern wir uns daran, dass von der gesamten Ausfuhr Deutschlands, des bedeutendsten Lieferanten Russlands, nur 8,7% dorthin gingen, davon nur der geringste Teil auf der Ostsee, dass Deutschland in den drei Ostseeländern Dänemark, Schweden und Finnland mehr als $^2/_3$ derjenigen Ausfuhr unterbrachte, die es nach Russland richtete, und dass die Ausfuhr nach diesen Ländern ganz auf dem Ostseewege stattfand. Beachten wir ferner, dass von den anderen Ostseestaaten Schweden mit etwa 75% seines Gesamtaussenhandels, Finnland mit 85%, Dänemark mit 80%, und nur Deutschland mit bloss 16,5% dem Ostseeverkehr angehörten[168]) (Einfuhr 18%, Ausfuhr 15%)[169]), das jedoch von diesem innebaltischen Verkehr jener Länder auf den Austausch mit Russland nur entfielen bei Finnland — etwa 30%, Schweden — 9%,[170]) Dänemark — 6,5%, und Deutschland etwa 16%.[171]) Dass endlich auch der absolute Wert des Ostsee-Verkehrs jedes dieser Länder dem des russischen nur unerheblich nachstand, bei Deutschland aber diesem sogar etwa um das Doppelte überlegen war. Wir müssen dem russischen Ostseeverkehr, dessen Umsatz 1913 — ca. 2101,7 Mill. Mk. betrug dabei den Gesamtaussenhandel der anderen Ostseeländer, (ausser Deutschland), der ja fast restlos auf der Ostsee

[168]) Dh. in der Richtung der Ausfuhr nach bzw. Herkunft der Einfuhr aus Ostseeländern und England. Im übrigen vollzog sich ja fast der gesamte Aussenverkehr dieser Länder mittels der Ostsee.

[169]) Firle, a. a. O. S. 23. ff.

[170]) Bei den Zahlen für Schweden, Dänemark und Deutschland auf Russland einschl. Finnlands.

[171]) Firle, a. a. O. S. 21. ff. mitgeteilt f. 1913.

stattfand, gegenübersetzen. So betrug dieser Umsatz 1913 in Mill. Goldmark:

Schweden . . .	1871,9.
Dänemark . . .	1765,8
Finnland	724,2.
Deutschland ca. .	4.000. [172])

Daraus ergibt sich, dass in diesem ausserordentlich dichten Verkehr der Ostsee die Stellung Russlands, auch von aussen her betrachtet, eine ganz bescheidene war, obwohl es vor dem Kriege über 41% der Ostseeküste gebot, während auf Schweden 34% und Deutschland nur 18% entfielen. [173]) Die Ostsee war nach wir vor eine Domäne des deutschen, skandinavischen und auch englischen Handels und Verkehrs geblieben. Wir können aus allem diesen nicht verfehlen, den Schluss zu ziehen, dass von einer wirtschaftlich schlechthin lebenswichtigen Notwendigkeit politischer Herrschaft über einen Teil des Ostseegebiets für Russland nicht gut gesprochen werden kann. Gewiss war der Besitz oder Nichtbesitz eines Teiles der Ostseeküste für Russland wirtschaftlich nicht völlig belanglos, namentlich die indirekte Bedeutung derselben für Russland war sogar sehr erheblich. Keineswegs lag aber hier sein wirtschaftliches Schwergewicht, oder darf diese Bedeutung überschätzt werden. Die Darlegungen, namentlich des letzten Abschnittes haben gezeigt, dass überhaupt die ganze Fragestellung nach der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Besitzes der baltischen Küste für Russland eine verfehlte ist. Nicht darum handelte es sich — ob Russland die Ostseeküste braucht, denn Russlands wirtschaftliche Beziehungen zur Ostsee waren passiv. Es handelt sich vielmehr umgekehrt darum, welche Bedeutung das russische Hinterland für das Ostbaltische Gebiet besass, dass, wie wir sahen, eine selbstständige wirtschaftliche Persönlichkeit war, und allein die aktive Rolle bei den wirtschaftlichen Beziehungen Russlands zur Ostsee spielte. Dass diese Bedeutung eine immense war, ja dass der ganze wirtschaftliche Daseinszweck des Ostbaltikums in seiner Vermittlungsrolle zwischen Russland und der Ostsee lag, haben wir gesehen. Dieser Aufgabe verdanken diese Gebiete gewissermassen ihre politische und wirtschaftliche Entstehung, es ist das Gesetz, nach dem sie angetreten, wie es ihr wirtschaftliches Eigenleben war, dass diesen Vermittlungsverkehr einleitete und bis auf die Gegenwart beherrschte. Darauf beruhte die ungeheure Wichtigkeit dieser baltischen Kolonie nicht nur für das deutsche Mutterland, und die Ostseewirtschaft, sondern auch für die Weltwirtschaft. Dagegen war die Bedeutung für Russland nur eine indirekte, wenn auch in diesem Sinne grosse. Sie beruhte nicht auf der formalen Wirtschafts- oder politischen Einheit der Ostseeprovinzen mit dem Zarenreich, sondern eben auf dieser ihrer Funktion, die sie aus eigenem Antriebe ausübten, und zwar desto besser,

[172]) Firle, a. a. O. S. 21. ff. und Stat. Jahrbuch 1921—22. S. 52.
[173]) Firle, a. a. O. S. 11.

je freier und ungestörter sich ihr Eigenleben entfalten konnte. Man kann also nicht umhin, das Argument der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer politischen Stellung Russlands an der Ostsee als ein Scheinargument zu qualifizieren. Und selbst wenn wir die oben abgelehnten Fragestellung als berechtigt anerkennen wollten, so wird nach unseren Darlegungen festzustellen sein, dass bei der grossen Rolle, die St. Petersburg in diesen «russischen» Beziehungen zur Ostsee gespielt hat, es auch allein in der Lage sein müsste, etwa wirklich vorliegenden «russischen» Bedürfnissen nach einem Ausgang ins Ostseegebiet Rechnung zu tragen. Den baltischen Häfen war St. Petersburg, wie wir sahen, nur inbezug auf die Eisverhältnisse unterlegen, übertraf sie dagegen erheblich inbezug auf die Güte der Verbindung zum Binnenlande. Es war, wir wir gesehen hatten, der bedeutendste Hafen des Ostbaltischen Gebiets, ja überhaupt Russlands (namentlich in der Einfuhr), dessen Gesamtumsatz dem Rigas, wenn auch nur wenig, überlegen war. Auch waren die Entwicklungstendenzen ihm in manchen Warengruppen günstiger als den baltischen Häfen, sodass mit seiner wachsenden Bedeutung zu rechnen war. Endlich galt ja auch die ganze Aufmerksamkeit der russischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik nur diesem Ostseehafen, während man die baltischen Häfen systematisch vernachlässigte.[174]) Darin kam ja bereits ganz unzweideutig das wahre wirtschaftliche Verhältnis Russlands zur Ostsee zum Ausdruck. Man empfand offenbar die baltischen Häfen als etwas fremdes, und war bestrebt, sie wirtschaftlich zu vernichten, geschweige denn dass man ihnen wirtschaftliche Bedeutung beimass, oder eine wirtschaftliche Notwendigkeit ihres Besitzes verspürte. Wie problematisch andererseits auch der «russische» Charakter St. Petersburgs, das man als «den» russischen Hafen an der Ostsee zu fördern bestrebt war, gewesen ist haben wir gesehen. Weder hier noch dort waren es wirtschaftliche Beweggründe, die das russische Handeln lenkten. — Und letzten Endes, können wir unabhängig von dem bisher Gesagten, inbezug auf die baltischen Häfen und Russland noch anführen. dass selbst beim Vorliegen wirtschaftlicher Notwendigkeiten eines Zugangs Russlands zu denselben, die, wie wir sahen nicht gegeben sind, sich daraus noch keine eindeutigen Kausalbeziehungen zu den politischen Formen eines solchen Zuganges konstruieren lassen, Wirtschaftliche Interessen sind bei der Schaffung und Entstehung völkerrechtlicher und staatsrechtlicher Beziehungen nie das allein Bestimmende gewesen, selbst wenn zuzugeben ist, dass wirtschaftliche Interessen eine grosse Rolle bei der Entstehung politischer Beziehungsformen bilden. Wird aber dieser Rolle die Fiktion der Allmächtigkeit zugeschrieben, so entsteht eben eine fiktive Notwendigkeit, nicht aber eine reale. Übereinstimmung der wirtschaftlichen Interessen ist bei weitem noch nicht gleichzusetzen mit Übereinstimmung der politischen Formen und vor allem nicht in eine Kette kausaler Notwendigkeit einzuspannen. Auch

[174]) von Gernet, a. a. O. S. 22.

muss man sich hüten vor Analogien auf dem Gebiete von Vereinheitlichkeitsbestrebungen, die auf konstruierten Bedingungsverhältnissen zwischen wirtschaftlichen und politischen Formen beruhen. Wir verweisen zum Beispiel auf die Stellung Belgiens und Hollands. So lässt sich ganz a priori und logisch in keinem Falle der Schluss ziehen, dass selbst aus vorliegenden wirtschaftlichen Gründen das Ostseegebiet in seinen politischen Formen staatsrechtlich nur einen Bestandteil Russlands bilden müsste. In einem solchen Falle konnten ja mit noch viel grösserem Recht Deutschland, oder alle anderen Staaten der Welt, die ein Interesse für den Handel mit Russland haben, die baltischen Häfen und ihr Gebiet für sich politisch in Anspruch nehmen wollen. Und schiesslich die inneren wirtschaftlichen Tendenzen Russlands! Mit ihnen begannen wir diesen wirtschaftlichen Teil, mit ihnen wollen wir denselben auch beschliessen. Sie allein vermitteln uns die Gesichtspunkte, die es uns ermöglichen unser Problem in einer Ebene, die jenseits der Tages- und Gegenwartskonstellationen liegt zu betrachten. Wir haben gesehen, eine wie untergeordnete Rolle der Aussenhandel überhaupt im Gesamtgetriebe der russischen Volkswirtschaft spielte, und wir stellten fest, dass für ein solches riesiges Kontinentalreich dessen Verkehrs- und Grenzverhältnisse [175]) die Teilnahme an der Weltwirtschaft erschweren, dass es aber Gebiete in sich schliesst, mit den manigfaltigsten Naturreichtümern (ausgenommen etwaige Tropen-Produkte), die eine restlose Selbstbefriedigung aller wirtschaftlichen Bedürfnisse ermöglichen, dass für ein solches Land nicht die Richtung auf die Weltwirtschaft sondern auf wirtschaftliche Antarkie der gewiesene Weg ist, [176]) wobei das ostbaltische Gebiet von diesem Gesichtspunkte aus für Russland völlig gleichgültig ist! Es kommt für die Zukunft wohl lediglich ein Import von Kapital und Menschen in Frage. Andererseits kommt dem inneren Warenaustausch Russlands eine viel grössere Bedeutung zu als dem äusseren. Die verschiedenartigen Naturgebiete innerhalb des Riesenreiches machten einen solchen gegenseitigen Austausch geradezu notwendig. Die Fabrikate des Westens und Zentralrusslands wurden über das ganz Reich verbreitet und versorgten auch die Getreidegebiete Süd-Russlands; auch einzelne Rohstoffe Nordrusslands und Sibiriens, wie Flachs und Pelzwerk, gingen über das ganze Reich. Das südrussische Getreide ernährt auch die mittel- und nordrussischen Waldlandschaften, die Naphta von Baku dient ganz Russland zur Beleuchtung und Beheizung, die Baumwolle Turkestans geht nach Zentralrussland u. s. w. Auch die geographischen Bedingungen und Verkehrsmöglichkeiten begünstigten einen

[175]) Zwar sind von 69.248 klm. der Grenzen desselben 49.370 klm. Meeresküste, aber der grösste Teil davon entfällt auf das Nördliche Eismeer und von den Landgrenzen wiederum verläuft ein grosser Teil in Wüsten, Steppen und Bergzüge Asiens und nur zum kleinsten Teil berührt es Westeuropa, seinen Hauptmarkt.

[176]) Hettner, a. a. O. S. 327.

solchen Verkehr weit mehr als den auswärtigen. Trotzdem war auch dieser geringer als in den westeuropäischen Ländern. Es herrschte eben noch in weitgehendem Masse bäuerliche Naturalwirtschaft[177]) vor. Daraus ergibt sich, dass der russischen Wirtschaft jedes natürliche Motiv zu einer expansiven Politik mangelt. Im Gegenteil die extensive Wirtschaft und Wirtschaftspolitik waren das Verhängnis und der Krebsschaden Russlands. Diese veranlassten es über die natürlichen Grenzen seines Wachstums weit hinauszugreifen, nach dem Besitz der Dardanellen, nach einem Hafen womöglich an der atlantischen Küste zu streben und durch diese Eroberungspolitik dauernd in kriegerische Auseinandersetzungen zu geraten. Dem gegenüber liegt die eigentliche Tendenz der wirtschaftlichen Entwicklung Russlands in der Abkehr von der bisherigen in die Breite gehenden Entwicklung, und in der Richtung auf Vertiefung seiner wirtschaflichen Kultur, Intensivierung der Wirtschaft und Vermehrung seiner inneren wirtschaftlichen Kräfte. Ansätze dazu waren auch im Vorkriegsrussland schon vorhanden, namentlich zu Zeiten der Aera Witte, als mit einer entschiedenen Industrialisierung des Landes begonnen wurde. Diese Umbildung seiner Volkswirtschaft, oder vielmehr deren Weiterbildung auf dem Wege, den sie bereits eingeschlagen hat, dh. in der Richtung der wirtschaftlichen Autarkie, ist die wirtschaftliche Entwicklungslinie des künftigen Russland. Diesem Ausbau der Wirtschaft, muss der Ausbau des Verkehrswesens zur Seite stehen, so dass der innere Austausch befriedigend zu funktionieren vermag. Andere Etappen sind: weitere Fortschritte der Industrie, und damit einerseits grössere Unabhängigkeit von der Einfuhr, andererseits Herstellung eines grösseren inneren Absatzmarktes für die Landwirtschaft, damit grössere Unabhängigkeit dieser von der Ausfuhr ins Ausland. Über die weltwirtschaftlichen Auswirkungen dieser Entwicklung können wir uns hier nicht auslassen. In der Vorbemerkung ist bereits darauf hingewiesen worden, dass dadurch Russland noch keineswegs aus der Weltwirtschaft ganz auszuscheiden braucht. Die ausländische Industrie wird stets in manchen Gruppen von Fabrikaten einen Entwicklungsvorsprung besitzen, der eine Einfuhr Russlands bedingen wird. Ebenso wird auch weiterhin mit seiner Ausfuhr von Agrarartikeln und Rohstoffen zu rechnen sein.

Diese Möglichkeit wirtschaftlicher Selbstversorgung, und damit inneren Gesundung, ist aber völlig unabhängig von dem Besitz des Ostbaltischen Gebiets. Dieses weist nichts auf, was nicht auch in Russland vorhanden wäre, oder wenigstens dort erzeugt werden könnte. Auch der Absatz russischer Erzeugnisse dorthin war nicht gross. Wirtschaftliche Beziehungen können zudem naturgemäss politische Trennungen überdauern. Es entbehrt nach allem Dargelegten nicht der Grundlage, wenn man die, auch geschichtlich begründete, Behauptung aufstellt, dass erst nach Rückgewinnung seiner wirtschaftlichen und politischen Freiheit, das Baltikum

[177]) Hettner, a. a. O. S. 329.

die Möglichkeit erhalten wird, durch ungehemmte Entfaltung seines wirtschaftlichen Eigenlebens seine eigentliche Bedeutung für Russland um so intensiver zu gestalten, und so der friedlichen ökonomischen Entwicklung, und dem Gedeihen beider Gebiete desto besser zu dienen. So aber waren die westlichen Fremdgebiete, mit ihrem wirtschaftlichen Sonderleben höherer Ordnung, als es das russische war, nicht nur in ihrer eigenen dem Nutzen Russlands dienenden — Entfaltung gehemmt, und im Grunde genommen keine Kräftigung des russischen Wirtschaftsorganismus, sondern eher eine Überlastung desselben. Sie verlockten das Reich zu einer weiteren extensiven Entwicklung, ohne es zur Beschreitung des allein zuträglichen Weges der Versuchung seiner inneren wirtschaftlichen Kräfte veranlassen zu können.

Wenn wir daher auch hier, wie wir es im politisch-geographischen Teile der Arbeit getan haben, die Frage nach den natürlichen wirtschaftlichen Grenzen Russlands aufwerfen, so werden wir zu dem Schluss kommen müssen, dass dieselben das ostbaltische Gebiet nicht in sich schliessen. Zu dem natürlichen wirtschaftlichen Individuum «Russland», zu der wirtschaftsharmonischen Zweckregion (Vogel), die wir als dessen territoriales Substrat annehmen müssten, gehört das Ostbaltische Gebiet nicht. Das im Hinblick auf seine wirtschaftlichen Zwecke natürlich abgegrenzte Russland reicht nicht an die baltische Küste.

Damit haben wir gesehen, dass sowohl aus politisch geographischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen oder Notwendigkeiten heraus keine Bedingtheiten eines natürlichen Strebens Russlands an die Ostsee gegeben waren. Dieses Streben war vielmehr vorwiegend machtpolitischer Natur und stand in keinem Zusammenhang mit wirtschaftlichen oder geopolitischen Bedürfnissen des Reiches.

Wir müssen um dieses noch deutlicher herauszuarbeiten, nun im III. Teil der Arbeit noch eine kurze Übersicht der geschichtlichen Beziehungen Russlands zur Ostsee und zum Ostseegebiet entwerfen. Erst dann werden wir alle gewonnenen Ergebnisse zu einem Gesamtbilde der Stellung Russlands an der Ostsee zusammenfassen, und im Schlusswort einen Ausblick auf die heutige Lage der Dinge und deren Tendenzen wagen können.

DRITTER TEIL.

Überblick der politischen und wirtschaftspolitischen Beziehungen Russlands zur Ostsee und zum Ostseegebiet.

1. Abschnitt.

Charakterologie des russischen staatlichen Ausdehnungsvorganges im allgemeinen.

Die beiden vorhergehenden Teile unserer Arbeit hatten es zu tun mit der Frage der Bedeutung der Ostsee und des Zuganges zu derselben für den russischen Staat, und zwar einmal politisch-geographisch, das andere Mahl wirtschaftlich gesehen. Die Untersuchung ergab, dass weder hier noch dort Gegenbenheiten vorlagen, die einen zwingenden Beweggrund für einen darausfolgenden politischen Drang Russlands an die baltische Ostseeküste abgeben könnten. Derartige Motive waren weder damals noch heute für das Verhältnis Russlands zu den baltischen Ostseegebieten massgebend, obwohl sie als Scheinargumente russischerseits oft ins Feld geführt worden sind. Diese Motive werden wir vielmehr auf rein politischem Gebiet zu suchen haben, welches den Gegenstand der historischen Übersicht dieses III. Teiles der Arbeit bildet. Der Verlauf, die Formen und Motive dieses historisch politischen Strebens Russlands an die Ostsee, das in seiner Geschichte stets eine gewisse Rolle gespielt hat, sind natürlich Erscheinungen, die im engsten Zusammenhang mit der gesamten geschichtlichen Entwicklung Russlands stehen und nur aus ihr ganz begriffen werden können. Wir müssen jedoch auf einen derart umfassenden Rahmen für unsere Darstellung an dieser Stelle leider verzichten, und können nur, soweit das dem Nichthistoriker überhaupt möglich ist, versuchen, einen Ausschnitt aus diesem Fragenkomplex zu geben. Wir werden uns dabei auf die Betrachtung der unmittelbaren historisch politischen Beziehungen Russlands zur Ostsee beschränken müssen, und dem nur eine allgemeine Betrachtung über den Charakter der politischen Entfaltung dieses Reiches, die uns wesentliche Merkmale zur Beurteilung auch seines Strebens an die Ostsee geben kann, vorausschicken.

Das Vordringen Russlands an die Ostseeküste war nur eine Teilerscheinung innerhalb der für die ganze russische Geschichte bezeichnenden gewaltigen Ausdehnungsbewegung, die die politische Herrschaft des Grossrussentums von ihrem moskowitischen Kerngebiet an die Gestade des Nördlichen Eismeeres, des Stillen Ozeans und des Schwarzen Meeres getragen hat. Die ganze Geschichte des russischen Reiches ist die Geschichte einer unaufhaltsamen Expansion. In den letzten beiden Jahrhunderten ist Russland durchschnittlich täglich um 80 qklm. gewachsen.[1]) Noch anschaulicher vergegenwärtigen folgende Zahlen diesen Wachstumsprozess:

1500	umfasste	das	russische	Reich	2	Mill.	Q.	klm.
1600	„	„	„	„	8,5	„	„	„
1700	„	„	„	„	14,5	„	„	„
1800	„	„	„	„	18,2	„	„	„
1900	„	„	„	„	22,2	„	„	„[2])

Das russische Reich hat sich demnach, von einer kleinen Kernzeile aus, über den gesamten Bereich des osteuropäischen Raumes, ja weit über denselben sowohl nach Westen als insbesondere auch nach Osten hinaus zu einem Gebilde entwickelt, das man nicht mit Unrecht als Gross-Sibirien (Vogel) bezeichnet hat. Es ist das ein Vorgang, dem an Grandiosität vielleicht nur noch die Kolonisation Nordamerikas, oder das Wachstum des britischen Weltreiches an die Seite zu stellen ist. Es besteht aber namentlich beim letzten Vergleich ein grosser Gegensatz, wie denn überhaupt das ganze staatliche Werden und Sein Russlands etwas absolut eigenartiges und mit nichts ähnlichem verwandtes ist. Spitzt man den Unterschied zwischen den Motiven und Formen des Ausbreitungsdranges und der Ausbreitungsbetätigung Russlands und Englands ganz paradox zu, so kann man sagen, dass die Kolonisation von britischer Seite aus erfolgte aus Unternehmungslust, die Ausbreitung von russischer Seite dagegen aus Trägheit.[3]) Es blieb immer etwas nomadisches in den russischen Steppenvölkern. Intensiver Wirtschaftsform abgeneigt, suchten sie, anstatt dem reichlich vorhandenen Boden durch verbesserte technische Wirtschaftsmethoden die höchstmöglichen Erträge abzuringen, ständig nach Neuland. Ihre extensive Wirtschaft war es, die eine expansive Politik bedingte. — Die Geschichte Russlands ist die Geschichte eines durch Kolonisation sich ausbreitenden Landes, und diese Kolonisation ist die Grundtatsache und Grundbedingung der Gestaltung der russischen Geschichte. Die kolonisatorische Bewegung gibt auch den Anlass zur Teilung der russischen Ge-

[1]) «Die wirtschaftliche Zukunft des Ostens». Herausgegeben von der Genossenschaft «Wegweiser für wirtschaftl. Interessenten des Ostens» e. G. m. b. H. (W. von Maydell u. a.). Leipzig 1920. S. 13.

[2]) Alfr. von Hedenström, Geschichte Russlands von 1878/1918. Stuttgard u. Berlin 1922. S. 14.

[3]) Dix, Politische Geographie S. 211.

schichte in die verschiedenen Epochen, in deren Wiedergabe wir hier den Ausführungen des bedeutendsten russischen Historikers, Professor Kljutschewsky's folgen wollen.[4]) Die Slawen sind nicht als Urbevölkerung der osteuropäischen Tiefebene zu betrachten. Diese Urbevölkerung war vielmehr, wie trotz bestehenden Kontroversen mit grosser Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, finnischen oder tschudischen Stammes.[5]) In dieses schon besiedelte osteuropäische Tiefland stossen nun um das VIII. Jahrhundert die Slawen, dh. ihr östlicher Zweig, der sich dann zum russischen Volke auswuchs, aus ihrer vermutlichen Urheimat nordöstlich der Karpaten, vor und breiten sich in mehreren Etappen über dasselbe aus. Dieser slawische Zweig, übrigens sehr bunt aus verschiedenen Stämmen zusammengesetzt, war dabei zu klein, um das Gebiet ganz einzunehmen; daraus folgt, dass diese Ausbreitung keine eigentliche Besiedelung des Landes war, sondern eine Kolonisation in Form einer Art Fortsiedelung. Er eilt von Ort zu Ort, die besiedelten Gebiete verlassend und neue einnehmend. Dadurch entstehen immer neue Bedingungen der historischen Entwicklung. Die Perioden der russischen Geschichte sind Etappen dieses Weges, den das russische Volk in dieser Besitzergreifung des ihm zugefallenen Gebiets durchschritten hat, bis es sich in seinem ganzen Lebensraum ausgedehnt hatte, ja diesen sogar überflutete. In jeder der Epochen der russischen Geschichte konzentrierte sich dabei das historische Leben in einem ganz bestimmten Teilgebiet des osteuropäischen Raumes. Vom 8. Jahrhundert an lässt sich diese Bewegung verfolgen. Vom 8.—13. Jahrhundert konzentriert sich die Masse der russischen Slawen am mittleren und oberen Dnjepr und seinen Zuflüssen, sowie an seiner historischen Verkehrsfortsetzung — der Linie Lowatj-Wolchow. «Erst Nowgorod dann Kijew sind die Brennpunkte des politischen Lebens. Die politische Grundtatsache ist die Gliederung des Gebiets unter der Herrschaft der Städte. Die wesentlichste wirtschaftliche Begenbenheit — der auswärtige Handel mit Produkten der Waldwirtschaft und zwar vorwiegend in Richtung der Schwarzmeer-Gebiete. Es ist das die Kijewer — oder Dnjeprowische Epoche der russischen Geschichte. In dieser Periode entsteht der russische Staat — jedoch was das bemerkenswerteste ist, nicht als eine slawische, sondern als eine germanische Gründung. Die Slawen erwiesen sich hierzu nicht fähig und gerieten vielmehr unter die Fremdherrschaft der normannischen Warjäger, die in ihren Streifzügen von der Ostsee her weit nach Osteuropa hineingelangt waren und durch das von den Ostslawen eingenommene Gebiet ihren Zug auf dem historischen «Grossen Wasserweg» von der Ostsee nach Byzanz, nach Konstantinopel, nahmen. Diese Warjäger wurden nun nach der russischen Geschichtslegende von den Slawen gebeten, die Herrschaft über ihre Gebiete, die zwar

[4]) Kljutschewsky, Kursus der russischen Geschichte (russ.) Moskau 1911—12. 4 Bde.

[5]) Hettner, Russland, Berlin 1916, 3-te Aufl. S. 31.

«gross und reich aber ohne Ordnung darin» seien, zu übernehmen. 862 richtete demnach der Warjäger Rjurik (Hrörekr) seine Herrschaft bei den Slawen von Nowgorod auf, und von ihm leitet sich das Haus Rjurik, das bis zu den Romanows die russischen Herrscher stellte, her. Von diesen Warjägern, Normannen, stammt auch der Name „Russen». Vor ihrem Auftreten gab es kein «Russland». Bei den Byzantinern hiessen die Normannen — die Rhôs, bei den Slawen Rus. Auch Hjärne, der Altmeister der schwedischen Geschichte, hat uns gelehrt, dass der Name Rossi oder Rhôs bei den Esten und Byzantinern vermutlich von den Ruodslagen, Rudergemeinschaften, stammt, in die zur Zeit des ältesten Königtums in Schweden, im 9. Jahrhundert, die schwedische Küste eingeteilt war. Die rudernden Wikinge hiessen die Ruodsen. Noch heute heisst bei den Esten Russland «Wenne-ma» das Slawenland; «Rossi-ma» dh. das Russenland, ist für sie nicht Russland, sondern Schweden.[6]) Es handelte sich also bei dieser ersten russischen Staatsgründung um eine germanisch-normannische Fremdherrschaft über die slawische Volksmasse. Und der ganze Zweig der Ost-Slawen erhält nunmehr den Namen «Russen». Diese Herrschaft wuchs dann von Norden nach Süden. Rjuriks Nachfolger Helgi, russisch Oleg, erobert Kijew und verlegte seine Herrschaft dorthin. Diese fremden Elemente beschränkten sich dabei nicht nur auf eine ganz dünne Oberschicht: noch der Merseburger Bischof Thietmar kennt 1018 Kijew als eine «hauptsächlich von raschen Dänen bewohnte Stadt»[7]). Die Fürsten unterhielten dabei rege verwandtschaftliche Beziehungen zu ihrer Heimat und zum Deutschen Reich, wie die Heiraten nach dort und von dort, die in dieser Periode der russischen Geschichte üblich waren, beweisen. Diese erste Kijewer Periode der russischen Geschichte kann man daher auch als die normannische bezeichnen. Durch Annahme des Christentums von der griechischer Byzantinischen Kirche sondert sich dieser Kijewer Staat sodann scharf vom übrigen Europa, scheidet gewissermassen aus dem westeuropäischen Kulturkreise aus, um eine ganz gesonderte Entwicklung zu nehmen. Schon früh beginnt nach Süden der Kampf mit der wilden Steppenbevölkerung, gleichzeitig im Norden und Nordosten das Vordringen gegen die finnischen Völkerschaften des Waldlandes. Hier im Norden, auf dem Kolonialboden in den Wald- und Sumpfregionen des Oka- und Wolgabassins, bilden sich allmählich die Grundlagen eines neuen Staatswesens, während der Süden unter dem Druck der Steppenvölker allmählich an Bedeutung verliert und seine Bevölkerung hierher entströmt. Diese entlegenen Gebiete waren natürlich nicht so heiss umstritten wie die reichen Fürstentümer des Südens; seine Fürsten betrachteten es daher von vornherein als ihren persönlichen Besitz, den sie durch neue Eroberungen und Städtegründungen immer mehr erweiterten. So vollzieht sich mit der Zeit eine Verschiebung der Machtverhältnisse, die eine vollendete Tat-

[6]) Rohrbach, Der Kampf um Livland. München 1917. S. 9.
[7]) Vogel, Das neue Europa, 2 Aufl. Bonn 1923. S. 82.

sache wird, als der Fürst Andrej von Susdalj 1169 Kijew im Sturm erobert, sich den Grossfürstentitel beilegt, dann aber nicht in Kijew bleibt, sondern seine Residenz nach Susdalj verlegt. Damit ist die führende Rolle Kijews ausgespielt, und die nun beginnende zweihundertjärige Tatarenherrschaft vollendet nur diesen Umschwung.

Es ist dies die 2. Periode der russischen Geschichte (13. bis 15. Jahrhundert), in der sich das Schwergewicht der Bevölkerung im Gebiet der oberen Wolga und ihrer Zuflüsse konzentriert. Äusserlich ist es die Zeit der Tatarenherrschaft, also auch einer Fremdherrschaft, die ähnlich wie die geistige Abhängigkeit von Byzanz, tiefe Spuren im russischen Volkscharakter hinterlassen und seine Entfremdung gegenüber dem Abendlande noch weiter gefördert hat. Gleichzeitig schreitet aber die Besiedelung des Landes fort. Zur Zeit des Tatareneinfalls ist das Dreieck zwischen Wolga und Oka schon fest besiedelt. Aus der Mischung der finnischen Indigenen mit den hierher vorgedrungenen Russen entsteht dabei das Grossrussentum, das wir somit als ein Mischvolk kolonialen Gepräges zu betrachten haben. Es erfolgt dann weiter von hier aus die Eroberung und Kolonisation Nord- und Nordostrusslands gegen das weisse Meer, das schon im 16. Jahrhundert erreicht wurde, und gegen das nördliche Eismeer und den Ural hin. Das Tatarenjoch hemmt diese Bewegung nicht. Es ermöglichte es sogar einem der russischen Fürsten — Iwan I. von Moskau, der dank einer sehr geschickten und zielbewussten Politik den Chan für sich zu gewinnen verstand, sich aller Nebenbuhler zu entledigen und die Grossfürstenwürde in seinem Hause erblich zu machen. So wird mit Beihilfe der Tataren der Moskowische Staat, die eigentliche Kernzelle des späteren Russland, aufgerichtet, ein Staatswesen, das dieser seiner Entstehung gemäss ganz ausgeprägte Züge einer orientalischen Despotie aufwies.

Damit treten wir in die Dritte Periode der russischen Geschichte, — die Moskowische bzw. Grossrussische ein, die sich auf die Zeit von der Mitte des 15. bis zum 2. Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts erstreckt. Das Grossrussentum fand hier sein Zentrum, von dem aus es sich nun nach allen Seiten hin ausbreitet, ein Vorgang, der mit der Bezeichnung des «Sammelns der russischen Erde» gekennzeichnet wird. Gleichzeitig gelingt es auch den erstarkenden Moskauer Herrschern das Tatarenjoch abzuschütteln. Es erfolgt nun der Vorgang der Ausbreitung des Grossrussentums in das süd- und südöstliche Steppenland. Der erste Akt dabei ist die Eroberung der beiden tatarischen Chanate Kasan und Astrachan in der Mitte des 16. Jahrhunderts und damit das Heranrücken Russlands ans Kaspische Meer. Der zweite ist das bald danach beginnende, aber erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts durch mehrere Kriege mit der Türkei zum Abschluss gelangende Vordringen in das Steppenland bis an die Küste des Schwarzen Meeres. War das Vordringen in das nördliche Waldland mehr ein Akt völkischer Kolonisation, so trägt dieses Vorrücken

in das Steppenland den Charakter bewusster staatlicher Handlung. Russland hat in dieser Periode seine politische Einheit unter dem Szepter der Moskauer Fürsten gefunden. Durch die Heirat Iwan des III. mit Sophia Paleolog (1472), der Tochter des letzten Griechenkaisers, betrachten sich die Grossfürsten von Moskau als legitime Erben der griechischen Kaiser und deren Tradition. Moskau wurde nach dem Fall Konstantinopels das «dritte Rom», der byzantinische Doppeladler das russische Staatswappen und «Zar» («Cäsar») die Bezeichnung der russischen Herrscher. Diese Fürsten betrachteten, wie bereits erwähnt, ihr Land als ihren persönlichen Besitz: als väterliches Erbe — «otschina». In diesem konsolidierten grossrussischen Nationalstaat entsteht nun sehr bald die historische Erinnerung an die Stätten der einstigen Herrschaft oder Siedlung der ostslawischen Stämme, und daraus erfolgt die politische Forderung nach Wiedergewinnung derselben, die Idee der Vereinigung aller «russischen» Länder. Als aussenpolitische Aufgabe steht vor den Moskauer Zaren also einmal — die Vollendung der politischen Vereinigung aller russischen Stämme, und zweitens die Ausbreitung des Reiches über alle „russischen Länder». Das offen verkündete Motiv ist überall: die Wiedergewinnung des «angestammten Landes.» Ganz Russland wird als «Otschina» des Zaren aufgefasst, und dieses «Sammeln» ist also gewissermassen eine ganz persönliche Angelegenheit des Herrschers. Im Zeichnen dieser Forderung setzt dann in jener Periode auch der Vormarsch nach Westen, die Eroberung und Niederwerfung sowohl des alten Stammlandes in der Ilmen - Peipusniederung durch den Moskauer Kolonistenstaat, als auch der westlichen Fremdgebiete, die von Polen, Litauern, Deutschen, Letten, Esten und Finnen bewohnt waren, ein, — ein langwieriger und von vielen Rückschlägen unterbrochener Prozess. Dabei handelte es sich aber nicht mehr um eine Kolonisation, sondern um reine Eroberung. Geographisch war es ein Heranwachsen an die Ostsee, ein Vorgang, dem wir uns später im besonderen zuzuwenden haben. Auch die Ausbreitung nach Asien setzt jetzt ein und macht von Anfang an gewaltige Fortschritte. Sie beginnt 1581 mit der Eroberung und Kolonisation Sibiriens, welch ersteres in etwa einem halben Jahrhundert vollendet ist. Russland erreicht somit den Stillen Ozean ein halbes Jahrhundert früher als die Ostsee und das Schwarze Meer. Man kann demnach das asiatische Russland kaum als ein Anhängsel des europäischen ansehen, es war vielmehr früher da als ein grosser Teil des europäischen. Von Beginn des 17. bis zur Hälfte des 19. Jahrhunderts breitet sich das russische Volk in der ganzen Ebene vom Baltischen und Weissen Meer bis zum Schwarzen, zum Kaukasus, Kaspi und Ural aus und dringt sogar nach Osten, Süden und Westen weit über den eigentlichen Osteuropäischen bzw. Eurasiatischen Raum hinaus. Besonders elementar war dabei die Ausbreitung in Asien, ein Vorgang, den man als die «Jagd nach der Grenze» (Graf Yorck) bezeichnet hat. Politisch vereinigen sich fast alle Teile des Russischen Volkstums unter der Moskauer Herrschaft. Zu Grossrussland

kommen eins nach dem anderen hinzu — Kleinrussland, Weissrussland, Neu-Russland, und bilden zusammen das Allrussische Reich.

Diese letzte Periode, die bis zum Weltkriege reichte, ist die des Allrussischen Reiches. Das Haus Rjurik war dabei 1613 durch das Haus Romanow-Holstein-Gotorp ersetzt worden. Wiederum war es also keine national-russische Herrschaft, die den Staatsbau Russlands krönte. Man hat diese Periode daher geradezu als die «deutsche» bezeichnet, was während der Regierungszeit Peters des Grossen und seiner Nachfolger bis zu Alexander dem II. dem «letzten Europäer auf dem Zarentrone» auch bis zu einem gewissen Grade berechtigt war. Es handelte sich um die Herrschaft einer kleinen Schicht, wenn auch nicht immer deutsch, so doch jedenfalls europäisch orientierter Persönlichkeiten, die samt ihrem Anhang, zu der Masse des regierten Volkes sehr geringe Beziehungen hatten. Alexander der III. ist dagegen als echt russischer Herrscher zu betrachten, der sich die Anschauungen des Panslavismus ganz zu eigen gemacht hatte.

Das Wesen und der Werdegang des Russischen Reiches stellt sich demnach dar als das eines ausgesprochenen Eroberungs- und Kolonialreiches, das beherrscht wurde von einer meist fremdstämmigen Oberschicht. Trotzdem wäre es falsch anzunehmen, dass diese Eroberungspolitik und Eroberungsbewegung getragen wurde nur vom Zarismus, das heisst also dieser wesentlich fremden Oberschicht, wenn auch das entsprechende «Funktionsbedürfnis» dieser militärisch disponierten Kreise vielfach durchaus ausschlaggebend war. Leuthner [8]) spricht wohl mit Recht von einem russischen Volksimperialismus. Dieser Eroberungs- und Ausbreitungsdrang entsprach durchaus dem russischen Volksempfinden, das in seinem Nationalismus imperialistisch nach seinem Grundtrieb ist, Es hat, «die Weltweite des eurasiatischen Tieflandes in seinen Empfindungsrhytmus aufgenommen, wie der englische Nationalismus die Weltweite des Meeres.» (Leuthner). Wie weit dabei dieser Imperialismus über die ihm von der Natur gewiesenen Schranken hinausgestürmt war, beweist schon die Tatsache, dass nach der russischen Volkszählung von 1897 von den 128,3 Mill. Bewohnern des russischen Reiches nur 55,7 Mill. Grossrussen waren, also nur 43,5%[9]) Dieser moralischen Unterstützung der politischen Expansion seitens der Volksmassen entsprach aber in der Spätzeit der russischen Geschichte nicht das tatsächliche Vermögen oder der Wille des Volkes, die politisch eroberten Gebiete sich auch wirklich zu eigen zu machen. Die politische Expansion überstieg eben weit die Grenzen der Besiedlungsmöglichkeit mit russischem Volksmaterial. Die Eroberung blieb also im wesentlichen ein politischer Vorgang, dem kein konkretes Expansionsbedürfnis entsprach. Der politischen Eroberung konnte keine Landnahme folgen, geschweige deren Anreiz sein. Das russische Stammland

[8]) Karl Leuthner, Russischer Volksimperialismus. Berlin 1915. S. 18.
[9]) Hettner, a. a. O., S. 286.

nimmt auch heute nur einen sehr geringen Raum innerhalb des Reiches ein. Wenn man darunter das wirklich von Russen besiedelte Gebiet versteht, so reicht dieses etwa vom finnischen Meerbusen und der nördlichen Wasserscheide des Newa-Wolgagebiets südwärts in einer Linie östlich des Dnjepr verlaufend bis zum Schwarzen Meer, das es von der Don-Mündung ab berührt, nach Osten reicht es ungefähr bis zur Wolga. Westlich von diesem Gebiet liegen die eroberten Fremdländer, östlich die verschiedenen russischen Kolonialgebiete, die Hettner [10]) in Siedlungs- (Sibirien), Wirtschafts- (Nordgebiete) und Herrschaftskolonien (Zentralasien) teilt. Der Norden ist von Gebieten nicht zusammenhängender Besiedlung eingenommen. Nur in dem russischen Kerngebiet war die Herrschaft des Russentums eine wohlfundierte, während sie in den anderen Gebieten eine nur sehr oberflächliche war und in den westlichen Fremdgebieten vollends den Charakter eines blossen Polizei-Regiments trug. Das Russentum war nicht in der Lage, sich die eroberten Gebiete wirklich zu eigen zu machen. Aus dem Charakter Russlands als Eroberungsstaat folgt auch, dass es ein Pseudonationalstaat war, dh. ein Staat, in dem ein Volkstum, hier also das Grossrussentum, die unbedingte Vorherrschaft hat, das alleinige Subject der Staatsgewalt ist, äusserlich also, das Gepräge eines Nationalstaates gegeben ist, während aber neben diesem Herrschervolk auch eine Menge anderer Nationalitäten bestehen, die von ihm jedoch rücksichtslos unterdrückt werden, statt wie in einem Nationalitätenstaat an der staatlichen Willensbildung teilnehmen zu können. Fügen wir diesen Charakterzügen Russlands noch die bereits angedeuteten hinzu: Tatarische Fremdherrschaft im Laufe zweier Jahrhunderte, von Byzanz her übernommene Religion und zum grossen Teil Kultur, geographische Struktur und Lage, das Übergewicht der asiatischen Gebietsteile, die in einem solchen Staatswesen allein mögliche Herrschaftsform der Autokratie bzw. Despotie, so ersehen wir, dass es sich da um etwas vom Europäischen Westen, ja überhaupt von Europa scharf gesondertes handelte: ein Gebilde, auf das nicht mit Unrecht der Ausdruck «Halbasien» angewendet wird. Es war eine Welt für sich, darüber durfte die europäische Tünche mancher Gesellschaftskreise, nicht hinwegtäuschen.

Fragen wir uns nun nach den Motiven, die den Expansions- und Eroberungsdrang eines so gearteten und gewordenen Staatswesens ständig geschürt und wach gehalten haben. Wir müssen dabei unterscheiden die Expansion, die sich innerhalb russischen Volksgebiets vollzog, von der reinen Eroberung, die darüber hinausgriff. Wirtschaftliche Lebensnotwendigkeiten schieden als Motiv einer solchen Expansion, wie wir gesehen haben, aus, verfügte doch das Land über ungeheure Reichtümer an natürlichen Bodenschätzen jeder Art, die es bei intensiver Nutzung von nahezu jedem Einfuhrbedarf hätten unabhängig machen können. Der einzige Anreiz wirtschaftlicher Art zu einem erobernden Vor-

[10]) Russland. Berlin 1916. 3 Aufl.

dringen in andere Gebiete lag darin, dass diese Reichtümer infolge der wirtschaftlichen Rückständigkeit eben nicht intensiv genutzt wurden. Die extensive Wirtschaft konnte eine extensive Politik bedingen, doch waren diese Anreize kaum spürbar, da selbst bei der stattgehabten extensiven Wirtschaftsweise, dank der Überfülle der Naturschätze und der Bedürfnislosigkeit der Bevölkerungsmasse, ein wirklich dahin wirkender Ernährungsdruck kaum in Frage kam. Allenfalls spielten derlei Erwägungen in der Frühzeit der Expansion, als man noch nicht über alle die Naturschätze des gegenwärtigen Reiches verfügte, eine Rolle. Dasselbe gilt von dem Gesichtspunkte der Gewinnung neuer Absatzgebiete. Für das Russland zur Vorkriegszeit kam das jedenfalls nicht mehr in Betracht. Motive geopolitischer Art verdienen hier eine eingehendere Betrachtung. Gewisse Anreize dieser Art mögen schon in der Weiträumigkeit des osteuropäischen Tieflandes und seiner asiatischen Fortsetzung gegeben sein. Nirgends waren einer Ausbreitung hier natürliche Schranken gesetzt. Gefördert und angeregt nach Süden und Osten hat die Expansion zweifellos auch die Schürzung des politischen Knotens des russischen Reiches im Zentrum des osteuropäischen Raumes, das zugleich auch der Zentrale Flussknoten dieses Gebiets war, so dass die Ausbreitung sich oft nach diesen geopolitischen Leitlinien richten konnte. Wir haben immerhin gesehen, wie im Westen die durch den Warägischen Grenzsaum gegebene Abgrenzung des osteuropäischen Raumes dieser Ausbreitung eine natürliche Schranke setzte. Über diese Schranke hinauszudringen, hat das Russentum denn auch nur gewissermassen «polizeipolitisch» vermocht, so wesensfremd waren ihm diese Gebiete. Eine gewisse Bedeutung kommt auch dem Streben nach strategisch guten Abwehrstellungen bei der räumlichen Ausbreitung zu. Solches spielte vielleicht bei dem Vordringen Russlands in die südlichen Steppengebiete eine Rolle — es bezweckte den Schutz der eigenen Bevölkerung vor den Überfällen der wilden Steppennomaden. Eigentlichen Landhunger wird man jedenfalls in der Zeit nach der Konsolidierung des grossrussischen Staates kaum als Motiv der Expansion hinstellen können. Die Eroberung war da vielmehr ein rein staatlicher Vorgang, der die Landnahme, die Besiedelung nur zögernd oder garnicht folgte und in keinem Verhältnis zu dem Umfang der erworbenen Räume stand. Vielfach hat man einen Expansionsgrund in dem Drang Russlands nach dem Meere zu sehen geglaubt. Man hat von einem «geographischen Kerker» (Peschel), in dem Russland sich befände, gesprochen. Zweifellos war Russland die binnenländischste unter den Grossmächten. «Russland ist die Rückseite Europas, zusammengeschnürt mit der Rückseite Asiens zu einem Reich.[11])» Zweifellos hat demzufolge auch eine gewisse Sehnsucht nach dem Meere als Triebkraft russischer Aussenpo-

[11]) Kjellén, Die Grossmächte und die Weltkrise. Berlin u. Leipzig 1921. S. 136.

litik stets eine Rolle gespielt. Die breite Masse des als Typus des Wald- und Steppenbewohners anzusprechenden Volkes, hat allerdings dem Meere stets fremd gegenüber gestanden. Es ist also die Frage aufzuwerfen, wo die eigentlichen Hintergrundsmotive eines solchen Dranges an das Meer zu suchen wären. Die geographische Lage Russlands an der Rückseite zweier Kontinente ist eine derartige, dass selbst bei grossmöglicher Expansion Russland doch nie an das offene Meer, das allein als Verkehrsvermittler im weltwirtschaftlichen Verkehr eine solch gewaltiger Expansivenergie entsprechende, Bedeutung besitzt, gelangen konnte. Nur durch «Flaschenhälse» blickte es denn auch auf dem Höhepunkte seiner Expansion hinaus auf das Weltmeer. Dem Schwarzen Meer sind die Dardanellen, das Mittelmeer und Gibraltar vorgelagert, — sämtliche in fremder Hand. Die Ostsee verschliessen der Sund und der Kieler Kanal. Das Nördliche Eismeer, die längste Meeresgrenze Russlands, kommt für Verkehrszwecke kaum in Betracht. Es bestehen also nur das Weisse und das Japanische Meer, als doch recht unbedeutende Kommunikationsstellen mit den Weltmeeren. Es verbleibt Russland, logisch betrachtet, wenn es nicht nach Einverleibung Skandinaviens, Erwerb der deutschen Ostseeküste bis nach Dänemark, Ausdehnung nach dem Balkan und Konstantinopel und dergleichen trachten will, welche Ziele es bekanntlich in seiner Vorkriegs- und Kriegspolitik tatsächlich verfolgte, im Grunde genommen nichts anderes übrig als die Konsequenzen aus dieser seiner geopolitischen Lage zu ziehen und auf den politischen Besitz von Küsten offener Meere zu verzichten. In seiner Lage als grösste Kontinentalmacht liegt ja andererseits gerade seine grösste Stärke. Das Streben nach dem Meere kann schliesslich auch nicht völlig abstrakt und losgelöst von seinem realen Substrat, sei dieses wirtschaftlicher oder sonstiger Art, betrachtet werden. Rein geopolitisch ist ein solches nicht zu begründen, namentlich, wo geopolitische Schranken den osteuropäischen Raum von den westlichen Meeren trennen. Das einzige reale Substrat aber, das hier in Frage kommen kann — das wirtschafts- und verkehrspolitische, rechtfertigt diesen Drang nur sehr gering. Das Streben nach offenen Meeren scheint somit, logisch betrachtet direkt ein Widerspruch zu sein bei einem Staate von der Ausdehnung und den Hilfsquellen Russlands, der in jeder Hinsicht nach wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit streben könnte und deshalb auf Häfen und Verkehrsmöglichkeiten mit dem Auslande weniger Wert zu legen braucht. Vielleicht kann man sagen, dass eine viergleisige Bahn durch Sibirien für Russland wichtiger ist, als der Besitz der Dardanellen.[12]) «Die Hauptaufgabe der sibirischen Bahn liegt darin, Russland zum sich selbst genügenden Staat zu machen, für den weder die Dardanellen noch Suez mehr eine Rolle spielen werden, und ihm wirtschaftliche Selbstständigkeit zu geben.»[13]) Wir müssen dabei ferner die verschiedenen Phasen

[12]) Holtzsch, Russland. Berlin 1917. 2. Aufl. S. 281.

[13]) Holtzsch, a. a. O., S. 281.

der historishen Entwicklung Russlands berücksichtigen. Erschien vielleicht in der Frühzeit, als Russland noch fast gar keine geeigneten Landverkehrsmöglichkeiten mit dem Westen hatte, andererseits auch noch nicht über die Getreide-, Kohlen- und Eisengebiete des Südens gebot, ein solches Streben verständlicher, so lässt sich das für das spätere Russland im Vollbesitz aller seiner Naturreichtümer nicht mehr aufrecht erhalten. Selbst den Ausgang aus dem Schwarzen Meer, zu Zwecken des Getreideexports benötigt Russland im wesentlichen nicht dazu, um einem wirklichen wirtschaftlichen Bedürfnis genügen zu können, sondern um sich die Mittel zu einer unbehinderten Machtpolitik zu schaffen. Der Drang Russlands an das Meer — es kommen hauptsächlich Ostsee und Schwarzes Meer in Betracht — hat daher nur in gewissen Perioden der russischen Geschichte einige Berechtigung (wenn dieser Begriff hier überhaupt angewandt werden darf) gehabt, während der in der Gegenwart nur ein Scheinargument war und seinen realen Inhalt im wesentlichen durch reine Machtbestrebungen Russlands fand. Das Russentum ist kein Volk des Meeres. Nicht an das Meer an sich strebte daher Russland, sondern dieser Drang war nur Vordergrundserscheinung. Dahinter standen die verschiedensten Motive anderer Art, vor allem das elementare Expansionsstreben, dem es auf die Richtung garnicht so sehr ankam. Hinzu traten Motive religiöser Art — wie beim Schwarzen Meer, oder Gründe des Prestiges und der europäischen Geltung, — wie bei der Ostsee. Das Meer wird also nie als Selbstzweck erstrebt. Den Drang an die Ostsee wird man dabei besonders als nur von der Regierungspolitik getragen, zu erachten haben, als ein Streben, das seine Wurzeln nicht bis in das Volksempfinden erstreckte. Nicht die Ostsee erstrebte Russland — sondern die Möglichkeit in europäischen Angelegenheiten eine Rolle zu spielen. Nicht das Schwarze Meer — sondern vorwiegend den Schutz seiner Südgrenze und — den Besitz der Hagia Sophia, erst in zweiter Linie die Ausfuhr seines Getreideüberschusses.

Die demopolitischen Grundlagen einer russischen Expansion sind bereits im I. Teil der Arbeit abgehandelt worden. Wir sahen, dass sie nicht gegeben waren. Das Grossrussentum war garnicht in der Lage, die eroberten Gebiete wirklich zu besiedeln und sich so ganz zu eigen zu machen. Es erweist sich dabei eine bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen der geopolitischen Westgrenze des Osteuropäischen Raumes und den Grenzen des grossrussischen Siedlungsgebiets. Über den Westrand des warägischen Saumes ist das Grossrussentum siedlerisch nie hinausgelangt. Es ist also auch eine natürliche Völkergrenze. Längs diesem Grenzsaum spalten sich die Russen in die drei Stämme der Gross-. Weiss- und Kleinrussen, von denen nur die ersteren die Träger des russischen Staates waren. Nur die letzteren siedelten westlich dieses Grenzsaumes und die politische Ausbreitung des Russischen Reiches nach Westen trug daher den Charakter einer reinen Eroberung und Fremd-

herrschft. An diesem Grenzsaum sind zugleich alle 3 Wurzelstätten russischer Staatenbildung gelegen, so dass er also auch geschichtlich eine grosse Rolle gespielt hat. Damit wären die natürlichen Grundlagen einer russischen Expansion erschöpft. Solche waren also, wie wir sahen, in der Gegenwart nicht mehr vorhanden, und haben auch in der Vergangenheit nur eine beschränkte Geltung.

Wir kommen nun zu den rein machtpolitischen Motiven des russischen Expansionsstrebens. Als solche sind festzustellen zunächst die Psyche des Grossrussentums. Wir erwähnten bereits den russischen Volksimperialismus. Die unendliche Weite des osteuropäischen Raumes bietet zudem die denkbar beste Voraussetzung, für die geistige Konzeption eines Eroberervolkes. Zur Eigenart des Russen gehört die «schirokaja natura», die Steppennatur. Die Volksseele geht mehr in die Breite als in die Tiefe, hat etwas phantastisches, schweifendes, uferloses an sich. Auch der tatarische Einschlag hat dazu beigetragen. Dieser Veranlagung entspricht auch die Staatsform Russlands — Autokratie (Despotie eines Einzelnen) bzw. Bolschewismus — als terroristische Despotie einer Gruppe. Auch darin waren Anreize zu einer sonst unmotivierten Expansion, zu ungezügeltem Machtstreben gegeben. Ähnliche Motive waren aber auch in dem Charakter der russischen Religiosität gegeben. Moskau betrachtete sich, wie bereits gesagt, als das 3. Rom, als Erbe von Byzanz. Daraus folgt sodann das Streben nach einheitlicher Zusammenfassung aller Völker der «rechtgläubigen» orthodoxen Kirche, nach ihrer Befreiung vom Joche der Ungläubigen und nach der Aufpflanzung des russischen Kreuzes auf der Hagia Sophia in Konstantinopel, dem russischen Zarigrad, und der Erhebung dieses zum Zentrum der slawischen und orthodoxen Welt, als Erbe der romäischen. Damit eng verbunden ist das jeden Russen innewohnende Gefühl der Überlegenheit gegenüber dem «faulen Westen», wie es besonders prägnant in Dostojewsky und Tolstoi zum Ausdruck kam. In der westlichen Kultur sieht er nur deren Schattenseiten — geldgierigen Industrialismus, sittenverderbenden Individualismus, gesellschaftsauflösenden Parlamentarismus — gegen deren Ansteckungen er sein „Heiliges Russland» schützen will. Dahinter steht ein Glaube an Russland, der nicht weniger stark ist als der der Engländer an England, und dem russischen Nationalismus eine besondere Note verleiht. Dieses für Russland typische Empfinden der Abwehr gegen den Westen, das ein Grundzug der russischen Geschichte ist, bleibt aber nicht hierauf beschränkt. Der Glaube an Russland ist so gross, dass man ihm die Aufgabe einer Erlösung und Läuterung dieser alternden Welt des Westens beimist. Russland — das Licht der Welt, und nicht der Schatten des Westens! Wir finden hier also das tief verankerte Bewusstsein einer Welteroberermission, eines nationalen Messianismus. Dieser Glaube an die welterlösende Mission des Russentums ist einer der stärksten Antriebe zur Expansion

und Eroberung, besonders nach Süden, geworden. Man europäisierte sich gelegentlich, eignete sich gewisse technische Eigenschaften des darin überlegenen Westens an, aber nur mit dem Ziel, ihn damit umso sicherer besiegen zu können. Im Panslawismus hat diese Bewegung in der neueren Zeit ihren ganz konkreten politischen Ausdruck gewonnen. Es handelte sich, wie es Puschkin formuliert hat, um „das Einmünden aller slawischen Ströme in das russische Meer». Trug diese Bewegung als Slawophilie anfangs einen rein literarischen und geistigen Charakter, so wurde sie als Panslawismus und Neoslawismus späterhin rein politisch. Im Grunde genommen handelte es sich dabei um einen Panrussismus — denn alle slawischen Völker sollten «befreit», sei es vom türkischen oder österreichischen «Joch», und unter russischer Vorherrschaft vereinigt werden. Der Weg nach Konstantinopel führte daher schon früh über Wien und Berlin. Dem Streben nach einer solchen «Befreiung» und Verschmelzung mit den anderen Slawen fehlte dabei auf Seiten dieser letzteren jede Grundlage. Trotz völkischer Verwandtschaft stehen die Westslawen — Polen, Tschechen, Balkanslawen den Russen kulturell und geistig fremd, ja oft feindlich gegenüber.

Derartige rein macht- und eroberungspolitische Motive, oft aber eine ganz primär gegebene und wesentlich objektlose Disposition, waren somit die eigentliche Grundlage der russischen Expansion seit Begründung des Moskowitischen Staates. Die Herrscher desselben sahen das Land als ihr ganz persönliches Erb und Eigen an[14]) und betrieben das «Sammeln der russischen Erde» im Zeichen der Wiedergewinnung ihrer ehemaligen Erblande, wie diese Ziele schon von Iwan dem I. Kalita ganz schlicht dahin formuliert wurden, dass «ganz Russland unser Erbgut sei und das sein Ziel daher «die Grenzen bis zu den von der Natur gewiesenen Marken, dh. bis zum uralischen Bergrücken, den Gestaden des Kaspischen Meeres, dem Kaukasus und dem Schwarzen Meer hinauszurücken,» ist[15]). (Bemerkenswert, dass dabei von der Ostsee keine Rede ist!) Auch daher stammte eine Tradition, die sich in den späteren Eroberungskriegen Russlands fortsetzte. Und endlich wirkte der in der Struktur als Eroberungsstaat gegebene Rhytmus schon an sich dahin, das Land auf diese Bahn immer weiter fortzureissen. Um der inneren Probleme und Schwierigkeiten Herr zu werden, lenkte man die Aufmerksamkeit nach aussen ab. Die Staatsform und die besondere Auffassung des Herrschers von seinem Lande wirkten in derselben Richtung. Fast alle Kriege, die Russland geführt hat, waren Eroberungskriege. Es ist, um sein Wesen auf eine Formel zu bringen, ein Eroberungsstaat. Die Motive dieser Eroberung haben wir in den bisherigen Ausführungen umschrieben. Es wirkten natürlich in jedem Falle, und in jedem Zeitalter die einzelnen derselben nicht

[14]) Luther, Russland, Leipzig und Berlin 1918, S. 3.

[15]) Axel Schmidt, Das Endziel Russlands. Stuttgart, 1916. S. 15.

in gleichem Masse. Sie wechselten, lösten sich ab oder wirkten, wie besonders in der Vorkriegsperiode, alle zusammen. Verschieden waren je nach den Epochen auch die einzelnen Ziele des Eroberungsdranges. Er richtete sich stets nach dem gerade gegebenen locus minoris resistentiae. Neben diesen äusseren Momenten aber waren massgebend auch die jeweilige Kombination der im inneren wirkenden Motive und die Persönlichkeit des jeweiligen Herrschers. Wir haben im allgemeinen den Gang dieser Expansion, dessen Kraftzentrum im Mittelpunkte des osteuropäischen Raumes lag, schon dargestellt. Wir müssen uns dieselbe nun etwas näher betrachten und dabei insbesondere auf das Herandringen Russlands an die Ostsee eingehen. Wir werden sehen, dass auch dort machtpolitische und nicht wirtschaftliche Motive die Hauptrolle gespielt haben. Das Vordringen Russlands in Asien, die dortige «Jagd nach der Grenze» können wir dabei hier unberücksichtigt lassen.

Das älteste und am tiefsten in der russischen Aussenpolitik wurzelnde Ziel ist das — Mittelmeer programm. Acht Kriege gegen die Türkei im Laufe der beiden letzten Jahrhunderte bewiesen den Ernst des russischen Willens in dieser Richtung. «Konstantinopel ist immer das Ziel aller Bestrebungen des russischen Volkes, seit der Morgenröte seiner Staatsbildung, gewesen, «so formuliert Danilewsky in seinem 1869 erschienenen berühmten Buche «Russland und Europa», der sogen. „Bibel» der Panslawisten, dieses Streben. Und noch kurz vor Ausruch des Weltkrieges umschrieb es der Petersburger Professor Mitrofanow in einem Briefe an Hans Delbrück dahin, dass «der Drang nach Süden eine historische, politische und ökonomische Notwendigkeit sei und der fremde Staat, der sich diesem Drange wiedersetzt, eo ipso ein feindlicher Staat ist.[16]) Und Professor Fürst Eugen Trubetzkoi behauptet: «der Tempel der heiligen Sophia ist der eigentliche Sinn des russischen Volkslebens, ohne den aller Reichtum, alle Macht, sogar die Existenz des russischen Volkes selbst nicht den geringsten Wert haben, er allein ist es, um dessentwillen es sich lohnt, für Russland zu leben, und der die alleinige Rechtfertigung seiner Existenz ausmacht.»[17]) Das Verlangen nach einem Kulturmeer vermählte sich hier mit der Sehnsucht nach der Hagia Sophia, dem religösen Brennpunkt der russischen Kirche. Schon der Kijewer Staat graviert stark nach Konstantinopel und dem Schwarzen Meer. Auch die Abwehr der Steppennomaden spielte dabei allerdings eine Rolle, ferner die Naturschätze an Getreide, Kohle und Eisen, die dieses Gebiet enthielt. So ist aus der Kombination aller dieser Motive, der Drang Russlands nach dem Süden eine der Grundlinien seiner Geschichte geworden. Wir müssen es uns hier leider versagen, dieser sehr interessanten Erscheinung in ihrem Ablauf und in allen

[16]) Hans Delbrück, Die Motive u. Ziele der russischen Politik. Nach zwei Russen. Berlin 1915. S. 11.

[17]) Die Nationale Frage, Konstantinopel und die Heilige Sophia. Moskau 1915. S. 5. ff. (russ.).

ihren Besonderheiten näher zu treten. Es gäbe auch da eine reiche. Problematik aufzudecken.

Wie vollzog sich nun gegenüber diesem Grundzuge der russischen Geschichte seit der Konsolidierung des Moskowitischen Staates — der geschilderten Ausbreitung nach Süden, und der fast widerstandslos vor sich gehenden Ausdehnung nach Asien bis an die Pazifik, — das Herandringen Russlands an die Ostsee? Welche Motive, oder Scheinmotive spielten hier eine Rolle, und wie vollzog sich dieser Vorgang? Wir kommen damit zu dem eigentlichen Thema dieses Teiles unserer Arbeit.

2. Abschnitt.

Ablauf und Motive der Expansion an die Ostsee im besonderem.

Obwohl die Ostslaven, aus denen nachher Gross-Russentum und Russisches Reich entstanden, die Träger und Begründer ihres Staates von der Ostsee her empfangen hatten, reichten ihre Wohnsitze doch nirgends an diese selbst heran. Sie dehnten sich von den Quellen des Wolchow, der Düna und des Dnjepr südwärts und ostwärts. Zwischen diesen ihren Gebieten und der Ostsee sassen Stämme, deren Ursprung sich in geschichtliches Dunkel verliert. Wahrscheinlich lebte schon seit den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung in diesem Anliegegebiet der Ostsee von Finnland, und Ingermanland über Liv-, Est- und Kurland bis nach Samland ein Volk, vielleicht ugrischer Nationalität, das zuerst von den Goten beherrscht wurde.[18]) Etwa im 6. Jahrhundert glaubt man hier die Stämme der Esten, Liven und Kuren nachweisen zu können, auf welche scandinavische Einwanderer Einfluss übten, vielleicht auch vorübergehend über sie herrschten. Feststehend ist die vorübergehende Unterwerfung der Kuren durch die Schweden im Jahre 870 und die Festsetzung scandinavischer Auswanderer an der preussischen und kurischen Küste ein halbes Jahrhundert später.[19]) Von Süden aus scheinen dann die Völkerschaften litauischen Stammes (die Letten) eingedrungen zu sein, welche sich im südlichen und östlichen Teile Kurlands und im südöstlichen Livland (die Landschaft Tolowa) festsetzten. Schon die ersten auswärtigen Beziehungen dieser Gebiete wiesen also westwärts über die Ostsee nach Scandinavien. Im Osten grenzen sie an das Siedlungsgebiet der Ostslawen, die sich erobernd gegen die finnische Vorbevölkerung vorschoben und von Nowgorod aus um 962 auch die am innersten Winkel des Finnischen Meerbusens mit der Newamündung ansässigen Finnen der Landschaft Watland (Ingermanland) unter ihre Botmässigkeit brachten. Die Hauptstellungen dieser Ostslawen an den Ostmarken des Ostseegebiets waren Nowgorod (Holmgardr),

[18]) Th. Schiemann, Russland, Polen und Livland. 2. Bd., S. 4.
[19]) Th. Schiemann, a. a. O., 2. Bd., S. 4.

Pskow und Polozk an der oberen Düna. Dort hatten sich die über die Ostsee gekommenen Normannenfürsten festgesetzt. Nicht die Slaven selbst, sondern die sie beherrschenden Normannen sind es, die die ersten Beziehungen der Russen zur Ostsee einleiten. Sie bleiben auch die Träger derselben, und als sie allmählich im Slawentum aufgehen, da verfällt auch dieser oberflächliche Konnex desselben mit der Ostsee, um erst später wieder in anderer Form aufzuleben. Was uns über diese ersten Beziehungen der Russenfürsten zum Ostbaltikum überliefert wird, trägt den Charakter fragmentarischer und gelegentlicher Aufzeichnungen, die des Zusammenhanges entbehren. Seit der Begründung des russischen Staates durch Rjurik und besonders seit der Festsetzung Rogwolods (Ragnwaldr's) um 975 in Polozk droht diesen Gebieten von Osten her Gefahr. Es wird angenommen, dass ein Teil der Letten und Liven diesen Fürsten zinsen musste, obwohl die darauf bezügliche Stelle in der Chronik des sogen. Nestor (Abt Silwester in Kijew um 1115) in ihrer Kürze und Allgemeinheit nur besagt, dass zeitweise Berührungen mit diesen Völkern stattgefunden haben, diese aber noch nicht in eine dauernde Abhängigkeit geraten waren.[20]) Erst um 1030 wird von russischer (warjägischer!) Seite der Versuch gemacht, dauernd im Gebiet der Esten Fuss zu fassen. Der Grossfürst Jaroslaw der I., der Schwiegervater Kaiser Heinrichs IV., zog gegen die Esten, besiegte sie und baute in diesem Jahre auf dem heutigen Domberge von Dorpat die Zwingfeste Jurjew. Doch gleich nach seinem Tode erlangen die Esten ihre volle Unabhängigkeit wieder und zerstören (1061) die Feste, ja machen sogar den Versuch, Pskow zu erobern. Über ein Menschenalter haben die Ostseevölker nun von ihren slawisch-normannischen Nachbarn Ruhe, 1107 erleiden wiederum süd- und westrussische Fürsten, die gegen die Semgaller zogen und wohl eine endgiltige Eroberung des Landes planten, eine blutige Niederlage, wobei 9000 Russen fielen. Das dieser Sieg nun keine Vorherrschaft der Semgaller über ihre Nachbarn begründete, beweist deren politische und staatliche Unreife. Erst unter Wladimir Monomach erfolgt wieder ein Vordringen der Russen, in deren Hände 1116 die wichtige Grenzburg Odenpäh fiel. Auch Jurjew wurde wiederholt, so in den Jahren 1134 und 1192 wieder aufgerichtet, immer wieder aber ermannten sich die Esten, vertrieben die Eindringlinge, und «viel gute Männer aus Nowgorod wurden erschlagen.» 1177 sehen wir die Esten sogar vereint einen Beute- und Rachezug gegen Pleskau (Pskow) unternehmen und den Russen eine gewaltige Niederlage beibringen, ihren Sieg aber, wie seinerzeit die Semgaller, nicht ausnutzen. Auf einem zweiten Wege drang die russische Macht von Polozk her, dem Flusslauf der Düna folgend, gegen die Ostsee vor, und hier scheint das Abhängigkeitsverhältnis der Düna-Liven ein etwas engeres gewesen zu sein, obwohl es sich auch nur um eine lose Steuerhoheit handelte. Am Ende des 12. Jahrhunderts werden uns

[20]) Arbusow, Grundriss, S. 10.

2 Unterfürstentümer von Polozk genannt, die an der mittleren Düna lagen — Kokenois (Kokenhusen) und Gerzike. Dort sassen russische Kleinfürsten als unmittelbare Steuereinnehmer. Der Priester Meinhard, der um 1184 ins Land kam, sah sich daher veranlasst, den König Wladimir von Polozk um die Erlaubnis zur Aufnahme seiner Missionstätigkeit zu bitten. Wladimir erteilte darauf die charakteristische Antwort — er möge predigen aber der Tribut der Liven nach Polozk dürfe nicht geschmälert werden. Es war den Russen also nur um den Tribut zu tun, und ihre Kirche trachtete nicht darnach, die Lieven um der Bekehrung willen zu unterwerfen. Das ist ungefähr alles, war wir von den dreihundertjährigern Wechselbeziehungen zwischen dem alten Russland und den Ostseeländern bis zur Ankunft der Deutschen wissen. Man erkennt daraus, dass von einem planmässigen Vordringen der russischen Fürsten ans Meer nicht die Rede sein kann.[21]) Das Ziel aller kriegerischen Unternehmungen war lediglich Tribut. Nur der Versuch Jaroslaws, in Jurjew eine russische Zwingburg zu schaffen, war ein weitergehender politischer Gedanke, der jedoch nicht konsequent genug festgehalten wurde. Verstand man doch nicht einmal, das hart an der Grenze liegende wichtige Odenpäh zu behaupten. Abgesehen von dem Vordringen der Fürsten von Polozk die Düna hinab, das nur in sehr gezwungener Deutung sich als Kolonisation bezeichnen liesse, haben auch keine Kolonisationsversuche stattgefunden, wie auch nicht von Seiten der anderen Nachbarn, und vor allem hat die griechische Kirche nicht versucht, auf diesem Boden zu missionieren. Eine dauernde Eroberung des Landes war aber nur auf diesem Wege zu erreichen.[22]) Über die damaligen wirtschaftlichen Beziehungen der Russen zur Ostsee ist auch nicht viel bekannt. Längs der Grenze zwischen dem Ostbaltikum und den Sitzen der Ostslawen verlief der Warjägische Handelsweg nach Byzanz und hier fand schon früh ein reger Verkehr statt. Dank dieser belebenden Verkehrsader, blühten im Süden Kijew, im Norden Nowgorod und Pskow auf. Besonders Nowgorod entwickelte sich bald zu einem mächtigen Handelsemporium des Nordens und die «Nogardier» erscheinen in den Chroniken als mächtige und stolze Leute. Es ist jedoch festzustellen, dass Nowgorod seine Handelsstellung vorwiegend den dorthin vordringenden ausländischen Kaufleuten verdankte, nicht den einheimischen.

Man gelangte dabei dorthin auf dem Wege über die Newa oder später die Narowa, also durch den Finnischen Meerbusen. Erst im 13. Jahrhundert kam dank ausländischer Initiative der Landweg über das Ostbaltikum in Gebrauch. Auf die Periode des arabischen und warjägischen Handels folgte im 12. Jahrhundert die der gotländischen und hanseatischen, und letzterer hat schliesslich den Handel Nowgorods, der

[21]) Th. Schiemann, a. a. O., 2. Bd., S. 6,

[22]) Th. Schiemann, a. a. O., Bd. 2. S. 6.

damals fast den gesamten Seehandel Russlands mit dem Abendlande umfasste, monopolisiert.

Die Ostslawen sind vor der Ankumft der Normannenfürsten kein Seevolk gewesen.[23]) Das ältere Russland wurde eine Seemacht im Sinne jener Zeit erst, nachdem die Herrschaft der wasserscheuen chasarischen Steppenreiter in Kiew und weiterhin durch die seekundigen Warjäger Rjurik, Askold (Höskuldr) und Oleg gebrochen war. Sie und ihre normannische Gefolgschaft gaben dem Aussenhandel dieser Gebiete sowohl im Norden als im Süden den ersten Impuls. Russische (in diesem indirekten Sinne!) Handelschiffe befuhren um diese Zeit vom 10. Jahrhundert ab selbstständig die Ostsee. Um die Mitte des 12. Jahrhunderts gelangten sie bis Schleswig und wurden von Heinrich dem Löwen dann nach Lübeck gezogen. Dieser «russische», d h. n o r m a n n i s c h e Ü b e r s e e - H a n d e l N o w g o r o d s und der anderen benachbarten Gebiete, sowie diese bis in die Tage Jaroslaws so kühne und unternehmungslustige Kriegs- und Handelsflotte «Russlands» fristete jedoch kein langes Dasein. Fast zu gleicher Zeit wie die südliche verscholl auch die nordrussische Handelsflotte. Die Ursache liegt, nach Schiemann,[24]) darin, dass, nachdem die Slawisierung der Nachkommen Rjuriks und ihrer skandinavischen Gefolgschaft sich vollzogen hatte, auch auf sie die angestammte Abneigung der Ostslawen gegen Unternehmungen zur See überging. Man war ausserdem der Konkurrenz der Hanseaten nicht gewachsen. Nach und nach sehen wir daher den ursprünglich so unternehmungslustigen Freistaat Nowgorod seinen Aussenhandel den Warjägischen Kaufleuten (dh. im 12. Jahrhundert vorzugsweise gotländischen) überlassen, die dann selbst der noch geschickteren und unternehmenderen Hansa weichen mussten. Eine russische Kriegs- oder Handelsflotte hat es darnach auf Jahrhunderte hinaus nicht mehr gegeben. Der Handel mit Nowgorod ging fast ganz in die Hände der Ausländer über, die denn auch bis in die Gegenwart die aktive Rolle im russischen Ostseehandel gespielt haben. In Nowgorod bestand schon seit Mitte des XII. Jahrhunderts eine gotländische Handelskolonie mit der Kirche des heiligen Olov als Mittelpunkt. Die Hanseaten folgten, erbauten 1184 die Kirche St. Peter und schlossen sich zum «Deutschen Hof» zusammen. Der Handel, den die Nowgoroder noch im 12. Jahrhundert direkt nach Gotland und Lübeck getrieben hatten, geriet dadurch in Verfall, ebenso wie die in Nowgorod bestehende russische Kaufmannskorporation für den überseeischen Handel sich auf die Dauer nicht behaupten konnte. Sie wurden durch die Deutschen und Schweden immer wieder vom Meere verdrängt. Der Genius des russischen Volkes verstand es eben nicht, nach dieser Richtung hin Zähigkeit und Energie zu entwickeln.[25])

---

[23]) Th. Schiemann, a. a. O., Bd. 1 S. 141.

[24]) A. a. o., 1. Bd. S. 141.

[25]) Schiemann, a. a. O., 1. Bd. S. 190.

Die vom Westen her aber begonnene handelspolitische Erschliessung des Landes führte zur «Aufsegelung» Alt-Livlands zwischen 1160 und 1170 durch lübische Kaufleute, über Wisby auf Gotland. Obwohl die Natur selbst auf den näheren Dünaweg von Russland nach Schweden wies, und ein lebhafter Verkehr von Nowgorod nach Wisby bestand, wurde dieser Weg doch nicht zuerst von russischen Fahrzeugen eingeschlagen. Die Geschichte weiss von keinem russischen Schiffe, welches das Wagnis unternommen hätte, die Düna hinab nach Westen zu segeln.[26]) Deutsche, lübische Schiffe fanden den Zugang zur Düna und benutzten ihn, um sich von dem skandinavischen Zwischenhandel Gotlands unabhängig zu machen. Damit begann der vielhundertjährige Streit um die Küsten der Ostsee, der, wenn wir von den ersten schwächlichen Versuchen der benachbarten Slawenstämme absehn, zuerst von Skandinaviern und Deutschen und seit dem 15. Jahrhundert von Skandinaviern, Deutschen und Russen geführt wurde. Die Aufgabe, welcher Russland nicht gewachsen war — die Kolonisierung des Ostbaltikums — wird nun von Deutschland aus in Angriff genommen. Und damit war das Schicksal dieses Gebiets dass es dem westeuropäischen Kulturkreis angehören sollte, wohlfür alle Zeiten entschieden. Wie schon die Anfänge seiner historisch nachweisbaren Auslandsbeziehungen nach dem Westen weisen, so wird es nun unlösbar in den Kreis der abendländischen Kultur eingegliedert. Es wird ein handelspolitischer und kultureller Vorposten des Abendlandes gegen den slawischen Osten, — nicht umgekehrt. Es ist zugleich Deutschlands älteste Überseekolonie. Den Kaufleuten folgten bald, in der damals noch in Europa herrschenden Kreuzzugsstimmung, die Priester, Mönche und Ritter, und das Land wurde als «das Land der heiligen Jungfrau» (wie Palästina „das Land des Sohnes» war) in Besitz genommen. 1201 gründet Bischof Albert die Stadt Riga an der Mündung der Düna, 1204 den Ritterorden der «fratres militiae Christi», der sogen. «Schwertbrüder», und 1207 trug er das Land dem Könige Philipp von Schwaben auf und empfing es von ihm als Reichslehen zurück. Die Kolonisation machte rasche Fortschritte, wobei einige der lettischen Stämme sich friedlich den überlegenen Ankömmlingen fügten, während die anderen mit Gewalt unterworfen werden mussten. In etwa 50 Jahren war das Land nördlich der Düna erobert, während im Süden viel länger gekämpft wurde. Erst im letzten Drittel des 13. Jahrhunderts konnte Kurland als unterworfen gelten. Den Kaufleuten und Rittern folgte allerdings nicht der deutsche Bauer, was nach dem Verfall der Hansa zum Verhängnis der Kolonie wurde. Es blieb «überseeisch» und bis zuletzt eben eine Kolonie. Die kolonisatorische Ausbreitung des deutschen Volkes nach Osten fand ihre Schranke an den kriegerischen Stämmen der Litauer, die es nicht zu besiegen vermochte. Es fehlte somit die Landbrücke zu der neuen Kolonie und über See ging der Bauer nicht. Die örtliche Bauernbevölkerung

[26]) Schiemann, a. a. O., II. S. 7.

assimilierte sich nicht, wenn sie auch allmählich und in friedlicher Durchdringung in den deutschen Kulturkreis einbezogen wurde. Der Orden, die Kirche und die Städte, als ein lockerer Bund, als welcher die Kolonie ihrer anfänglichen politischen Struktur nach gelten konnte, verbreiteten überall hin die Kultur des Mutterlandes, indessen die Eroberung und Kolonisation des ganzen Gebiets erfolgreich weiter ging. Schon früh gerät diese Deutsche Kolonie dabei in Konflikte und Zusammenstösse mit den Nachbarn und anderen Mächten, die auch nach diesem Gebiet trachteten.

Damit treten wir ein in die wechselvolle Geschichte Alt-Livlands, das nun im Laufe von sieben Jahrhunderten der Schauplatz des erbittertsten Ringens um das Dominium maris Baltici wird. Livland ist dabei fast immer sich selbst überlassen, da in Deutschland mit dem Versiegen der grossen Traditionen der Ostkolonisation dem Vorherrschen der südl. Orientierung, das Interesse für dieses Kolonialland nur gering war. Durch die 1237 erfolgte Verschmelzung des Schwertbrüderordens, mit dem Deutschen Orden war dagegen der Zusammenhang mit der kolonisierten deutschen Ostmark auf das engste gewahrt. Ausser den weltlichen Mächten nahm auch Rom regen Anteil an den Geschicken des «Marienlandes»: Livland sollte direkt dem Stuhle Petri unterstellt bleiben. Es ist, als ob der ganze Westen um das 13. Jahrh. plötzlich die volle Bedeutung dieses von Deutschland erschlossenen Ostbaltischen Gebiets als Eckpfeiler jeder Ostseeherrschaft und zugleich als Schwelle nach dem Osten erkannt zu haben scheint.

Der gefährlichste Bedroher der Selbständigkeit dieser deutschen Kolonie erstand zunächst in dem Dänenkönig Waldemar II. Mit ihm taucht zuerst der Gedanke des Dominium maris Baltici in der Geschichte auf, um dann nicht mehr aus ihr zu verschwinden. Wie Knut der Grosse im 11. Jahrh. durch die gleichzeitige Beherrschung Dänemarks, Englands und Norwegens die Nordsee umrundet hatte, so versuchte zweihundert Jahre später Waldemar die ganze Ostsee zu umfassen und sie zu einem dänischen Binnenmeer zu machen. Zu seinen angestammten Besitzungen gehörten ausser Dänemark auch die südlichen Teile Schwedens. Die Handhabe, um seine Machtstellung auch auf das Ostbaltikum auszudehnen, bot ein Vertrag mit Kaiser Friedrich II., der, um für seine italienische Politik freie Hand zu bekommen, 1215 an Waldemar «alles Land jenseits der Elbe und Elde», für das er so gut wie gar kein Verständnis besass, abtrat. Dazu gehörte auch Lübeck. Daraus folgerte Waldemar, dass auch Livland politisch in den neuen dänischen Herrschaftsbereich gehöre, und dem bedrängten Orden blieb nichts übrig, als dieses zeitweilig und bedingt anzuerkennen. 1219 unternimmt Waldemar persönlich einen Zug, um auch den nördlichen Teil des Gebiets — Estland — zu erobern und gründet dort Reval. Seine übertriebenen Ansprüche gegenüber der Selbständigkeit des deutschen Livland wecken jedoch bald allgemeinen Widerstand. Die Kraft Waldemars wurde zudem durch innere Zerwürfnisse seines

Reiches gebrochen. Er wird vom Grafen Heinrich von Schwerin eingekerkert und muss 1225 alles Land zwischen der Eider, der Nordsee und Ostsee dem Reich zurückgeben. Die Schlacht auf der Heide von Bornhöved 1227 besiegelt dann endgiltig das Schicksal des dänischen Dominium maris Baltici. Nur auf Estland werden noch schwache Ansprüche geltend gemacht, obwohl im selben Jahre Reval und Teile Estlands vom Orden besetzt wurden; im Vertrage von Stenby 1238 wurden Reval und Harrien allerdings wieder den Dänen ausgeliefert, konnten von diesen aber nicht mehr behauptet werden. 1346 verkäufen die Dänen das Gebiet dem Orden. Damit gehörte nun auch Estland zu Alt-Livland, wie diese Kolonie damals genannt wurde. Der Orden wird zur politisch führenden Macht, obwohl in ständigem Streit mit den ebenfalls nach Hegemonie strebenden Bischöfen und Stadtstaaten.

Weniger bedeutsam waren die Beziehungen, in die das Land bei seinem Vordringen mit den Nachbaren im Osten und Süden geriet. Zwar gelang es hier die wilden und kriegerischen Litauer nicht zu besiegen, doch wurden sie dem Lande erst nach der Heirat ihres Herzog Jagiello mit der Erbin Polens und der dadurch 1386 zustandegekommenen Einigung beider Reiche (Union von 1401) gefährlich. Früh auch geriet man in Konflikte nach Osten — mit den Russen, an die seitens der Liven die Tributzahlungen eingestellt wurden. Es handelte sich da jedoch nur um nie zur Ruhe kommende Grenzgeplänkel. Die Aktivität lag dabei durchaus, wie besonders hervorgehoben werden muss, auf Seiten der Livländer. Voll Jugendkraft drängten sowohl der Orden als auch die Kirche nach neuen Eroberungen im Osten. Insbesondere ging der Plan der Kurie dahin, aus Livland einen besonderen Stützpunkt des Papsttums im Norden zu machen und von hier aus den Versuch zu entrieren, das schismatische Russland unter den Einfluss Roms zu bringen.[27]) Gegen Anerkennung des römischen Primats gedachte man, den Russen Hilfe gegen die Tataren zu gewähren. Diese Pläne scheiterten allerdings an der Entlegenheit des Landes, am Niedergang der päpstlichen Macht, und an der Unmöglichkeit, diese Hilfe zu gewähren. Weit erfolgreicher waren die Unternehmungen des Ordens, die ihn, in seiner kraftvollen Ausbreitung bald in Zusammenstoss mit den Russen brachten. Zunächst wurden 1208 deren sich feindlich verhaltende beiden Fürstentümer: Kokenois, an dessen Stelle die Ordensburg Kokenhusen erbaut wurde, und Gerzike leicht liquidiert. Daraus ergaben sich dann Konflikte mit dem gesamten Ostgebiet insbesondere mit Pskow und Nowgorod. Auch dort, in dem vorgelagerten estnischen Gebiet riefen die überraschenden Forschritte des Ordens die Russen auf den Plan. Sie machen Raubzüge in das Land, und werden dann von den Deutschen, oft auch mit Hilfe der Esten, vertrieben. Häufiger dagegen kämpfen sie gemeinsam mit den Esten gegen den Orden. 1217 erobern sie Odenpäh. 1223 erobert dagegen der Orden

[27]) Röhrbach, Der Kampf um Livland, München 1917. S. 34.

Fellin. Darnach gelang es aber 20.000 Russen unter Jaroslav, die auf Bitten der Esten gekommen waren, sich nochmals in Odenpäh und Dorpat festzusetzen, des letzteren Verteidigung dem seinerzeit aus Kokenois vertriebenen Fürsten Wjätschko anvertraut wurde. Damit war eine sehr ernste Lage geschaffen, da Dorpat der Schlüsselpunkt für die Beherrschung des ganzen südestländischen Gebiets war. Die Wiedereroberung Dorpats im Sommer 1224 ist daher ein Vorgang von einer für die Zukunft des Landes entscheidenden Bedeutung. Die Russen wurden vollständig vernichtet. Es handelte sich jedoch auf beiden Seiten bei diesen Kämpfen im Grunde genommen nur um Grenzgeplänkel ohne weittragendere Bedeutung. Die Russen, die gerade um diese Zeit unter die Tatarenherrschaft gerieten, der allerdings das Nordwestgebiet entging, waren garnicht stark genug, um Unternehmungen grösseren Massstabes gegen Livland zu führen. Aber auch der Orden war nicht stark genug, um so, wie die Dinge lagen, sein Herrschaftsgebiet wesentlich über die Grenzen Livlands hinaus zu erstrecken. Trotzdem war der nach der Eroberung Dorpats besonders erstarkte Ausbreitungsdrang des Ordens so gross, dass dieser kühne Versuch gewagt wurde. Das Ziel war die Eroberung des Nowgoroder Gebiets, der Orden also wiederum das aktive in den Osten vorstossende Element. Der Peipussee wurde umgangen, im Norden die Burg Koporje gebaut, im Süden Isborsk erstürmt, und von diesen aus die Hauptstädte Nowgorod und Pskow bedroht. 1240 fällt Pskow in die Hände des Ordens, der einen abhängigen russischen Lehensfürsten damit betraut, was in dem fast rein russischen Gebiet die zweckmässigste Form der Herrschaft war. Gleichzeitig griff von Norden her Schweden in das Gebiet am finnischen Meerbusen hinein. Birger Jarl besetzte die Newamündungen und binnen kurzem mussten sich Deutsche und Schweden in dem von Finnen bewohnten aber zu Nowgorod gehörigen Künstenland an den grossen Seen die Hand reichen. Deutscherseits wurde sogar schon an die Gründung eines Bistums in jenen watländischen Gegenden gedacht.[28]) Damit stand Osteuropa an einem Wendepunkt seiner Geschichte. Gelang es den Deutschen in diesem nordwestrussischen Gebiet festen Fuss zu fassen, so hätte damit ein mächtiger Ostseestaat entstehen können, der unter germanischem Einfluss in den abendländischen Kulturkreis getreten wäre. Russland wäre dabei in 2 Teile zerfallen, von denen der eine den Tataren anheim fiel, der andere aber germanisiert, katholisiert und ein europäischer Ostseestaat geworden wäre. Ein späterer Durchbruch Moskau's nach Europa wäre damit ein für allemal unwahrscheinlich geworden. Die katholische Kirche war bereits, wie erwähnt, am Werk, ihren Einfluss auf die durch diese deutschen Erfolge und den Tatarenansturm von Schrecken gelähmten Nowgoroder, in dieser Richtung geltend zu machen. Die ganze

[28]) Schiemann, a. a. O., Bd. 1. S. 55.

Geschichte Osteuropas hätte so einen anderen Verlauf genommen. Jedoch es kam anders. Die Entscheidung hing an Nowgorod, welches bis dahin stets in scharfem Gegensatz zu den russischen Fürsten gestanden hatte. Dieses Mal aber sah es sich veranlasst, seinen republikanischen Bürgerstolz zurückzustellen und den Schutz des Fürsten Alexander von Susdalj anzurufen, um so den Deutschen widerstehen zu können, umsomehr, als der Stadt von den Tataren keine unmittelbare Gefahr drohte. Es gelang Alexander, auch die Schweden 1240 an der Newa zu schlagen, was ihm den Ehrennamen «Newskij» eintrug. Darauf wandte er sich gegen die Deutschen und entriss ihnen das nur schwach besetzten Koporjē und Pskow. Damit begnügte er sich jedoch nicht, und ging, um das Nowgoroder Gebiet ganz zu sichern, gegen Livland selbst vor, wurde aber an das Ufer des Peipussee zurückgedrängt. Auf dem Eise dieses Sees kam es am 5. April 1242 zu der berühmten Schlacht, in welcher der Orden unterlag. Diese «Schlacht auf dem Eise» entschied über die Zukunft jener deutschen Kolonie und ihrer Bestrebungen zur Einbeziehung ganz Nordwestrusslands in einen gewaltigen nordischen Ostseestaat. Sie war somit eines der ganz grossen welthistorischen Ereignisse. Der Orden, gehemmt durch innere Zerwürfnisse des Landes, durch mangelnde Unterstützung des Reiches, erwies sich dieser Aufgabe nicht gewachsen. Die natürliche und Gewähr für Dauer bietende Lösung des Ostbaltischen Problems, die nur in der Schaffung eines grossen und kraftvollen Ostseestaates, der ausser Livland auch noch das damalige Nowgoroder und Pskower Gebiet einbezog, bestehen konnte, kam nicht zu stande. Der Orden war trotz der günstigen Umstände zu schwach, in Nordwestrussland festen Fuss zu fassen und das Gebiet in seine politische Machtsphäre zu bringen. Es blieb bei einer Kompromisslösung, die für Jahrhunderte die Narova-Peipuslinie, dh. die Völkergrenze als Grenze zwischen Livland und Russland festlegte. Diese Grenze barg die Kerne späterer Konflikte in sich und vermochte nicht die Machtverhältnisse hier im Nordosten zu stabilisieren. Einerseits hatte Livland mit der Aufgabe Pleskau's (Pskow) seinen Brückenkopf, der ihm allein eine bedeutende Sicherheit gegen den Osten zu bieten vermochte, verloren. Derselbe bedrohte nunmehr unmittelbar livländisches Gebiet. Andererseits musste nun Nordwestrussland, dem Orden entgangen, unvermeidlich dem nach Abschüttelung des Tatarenjochs entstandenen neuen Moskowitischen Kraftzentrum zufallen. Diesem aber blieb die Schwächung, die es durch Verlust dieses Gebiets erlitten hatte, erspart, es erlangte im Gegenteil einen ungeheuren Kraftzuwachs und konnte sich auf die Dauer die ständige Bedrohung, die es in der Deutschen Flanken-Stellung in Livland sah, nicht gefallen lassen. Aus machtpolitischen Gründen war daher ein agressives Vorgehen des erstarkten Russland gegen Livland mit Gewissheit zu erwarten. Und dass dieses einer vorgeschobenen Sicherung gegen Russland entbehrende, innerlich schwache und vom Reich nicht unterstützte Land diesem Ansturm kaum widerste-

hen würde, war vorauszusehen. Wie stark man schon damals die Bedeutung des Verlusts Pleskaus und der Eisschlacht in dieser Hinsicht empfand, beweisen unter anderem die Strophen des Verfassers der livländischen Reimchronik, der singt:

[«wêre Plezcowe dâ behût
daz wêre nû dem cristentûme gût
biz an der werlde ende»]

Dieser ersten russischen Abwehr folgten keine weiteren Unternehmungen seitens des zu schwachen Ordens, und das gegenseitige Verhältnis längs der festgelegten Grenze bleibt ein ständiger Fehdezustand ohne entscheidende Momente. Denn auch die Russen sind zu schwach, um als die beste Art der Abwehr schon jetzt den Angriff folgen zu lassen. 1268 steht der Orden zwar noch einmal vor Pleskau, muss aber wieder abziehen. Nach Osten herrscht jetzt für einige Jahrhunderte Ruhe und alles Volk in Livland «ruhte nun unter dem Schirme der Herrn.» In diesen Jahren des Friedens nach Osten wurden die inneren Verhältnisse der Kolonie ausgestaltet und dem Lande der deutsche Kulturcharakter gegeben, den auch nach dem Untergange seiner Selbstständigkeit alle Schicksale bis auf die Gegenwart nicht zu zerstören vermochten. Mit der alteingesessenen Bevölkerung hatten die gemeinsamen Kämpfe gegen die inneren Feinde allmählich ein befriedigendes Einigkeitsverhältnis herbeigeführt. Sie wussten wohl, dass sie ihre völkische Existenz lediglich dem Schutze der Deutschen verdankten, und man verständigte sich um den Begriff der gemeinsamen Heimat. Wäre nicht die Deutsche Kolonialgründung erfolgt, so wären die Letten und Esten wohl zweifellos von den Russen und Litauern aufgerieben worden.

Die Ausbildung der inneren Verfassung des Landes geschah durch die „Landeseinigung von Walk» 1435 zu einer Konföderation von Orden, Ritterschaft, Bischöfen und Städten. In diese Zeit fällt auch die Festlegung der Landesgrenze nach Süden gegen die Litauer. Auch hier hatte man versucht, über die natürlichen Grenzen Livland hinauszugelangen und besonders die Landbrücke nach Preussen herzustellen. Man hatte anfangs Erfolge. 1259 wird die Georgenburg am Memelstrom erbaut. Und der Hochmeister Winrich von Kniprode errichtete sogar gegenüber Kowno das Ordensschloss Gotteswerder. Die litauisch-polnische Union und die Schlacht von Tannenberg 1410 geboten aber auch hier Einhalt. Auch da wurde eine Grenze festgelegt, und zwischen die Livländische Kolonie und das deutsche Mutterland lagerte sich die damals grösste Macht des Ostens, deren Teritorium zu der Zeit ausser Litauen und Polen weite Gebiete des späteren Russland und der Ukraine umschloss, unter anderem auch Polozk und Smolensk. Es war hier somit nicht nur eine ständige Bedrohung Livlands sondern auch Moskaus gegeben. Auch das war ein welthistorisches Ereignis für das Schicksal des Nordostens. Damit entschieden sich die Geschicke Liv-

lands auch nach dem Südwesten hin. Durch die Angliederung Westpreussens mit Danzig an diesen Staat im 2. Thorner Frieden war auch er an die Ostseegerückt.

Über die wirtschaftlichen Beziehungen des Binnenlandes zur Ostsee in diesen Zeiten ist nicht sehr viel zu berichten, waren doch die ununterbrochenen Krige diesen nicht sehr förderlich. Dass der Handel mit Nowgorod und Pskow ganz in deutschen Händen war, haben wir gesehen. Der «Deutsche Hof» der Hansa in Nowgorod war das aktive Element dabei, und die Nowgoroder vermittelten diesem den Verkehr mit dem übrigen Russland. Dabei hat es selbst an diesem regsten Mittelpunkte russischen Handelslebens stets an Kaufleuten grossen Stils und an wirklichem eigenen Handelsgeist gefehlt. Der Handel Nowgorods war nur eine Vermittlung für die Hansa, und nur spärlich und ohne Energie durchgeführt sind die Versuche, eine selbstständige Handelspolitik zu betreiben.[29]) Mehr als Krämer denn als Grosskaufleute hatten sich die Nowgoroder erwiesen und blieben es.[30]) Das wirtschaftliche Leben des gesamten Ostseegebiets ruhte in den Händen des Hansabundes, der nun die eigentliche Grossmacht des Nordens geworden war und das Ziel erreichte, das Dänemarks grossem König versagt blieb — das Dominium maris Baltici. Verfolgte sie auch in erster Linie wirtschaftliche Zwecke, so war sie doch auch eine politische Macht ersten Ranges. Mit der Hanse hatte Deutschland die Herrschaft nicht nur an der Ostsee, sondern auch auf derselben erlangt. Die livländischen Städte (Riga seit 1282) gehörten sämtliche diesem Bunde an und spielten als Erschliesser des Russenhandels eine grosse Rolle. Es handelte sich bei dieser Herrschaft der Hanse um eine Seemacht, die ihre Front dem Binnenlande zukehrt. Die Hafenstädte von Lübeck über Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Kolberg, Danzig, Elbing, Königsberg, Memel, Riga, Pernau, Reval, Narwa — sie bilden die Stützpunkte dieser Front. Ihre Vorposten schieben sich tief ins Binnenland hinein, weit über die Grenzen des Reiches hinaus. So ist hier im Nordosten Nowgorod ein deutscher Markt, wie im Südosten Krakau und Lemberg. Der deutsche Kaufmann beherrscht den Verkehr dorthin. Damit scheint die Ostsee zu einem deutschen Binnenmeer geworden, wie sie von jeher ein germanisches war. Selbst das politische Schicksal Skandinaviens ist seit dem Frieden von Stralsund (1370), in dem die in der Kölner Konföderation von Dordrecht bis Reval geeinten 43 Hansestädte den Dänenkönig Waldemar II. zum Versicht auf seine Machtansprüche in der Ostsee zwingen, ein Spielball in den Händen der Hanse.[31]) In den Kämpfen um die Throne von Dänemark, Schweden und Norwegen, die die folgenden hundert Jahre füllen, ist der Wille und die Macht der Hansestädte entscheidend. Ihr

[29]) Th. Schiemann, a. a. O., Bd. 1. S. 320.
[30]) Arbusow, a. a. O., S. 129.
[31]) J. Haller, Deutschlands Stellung an der Ostsee. Berlin 1918. S. 22.

Werk ist z. B. die Union von Kolmar (1397), welche die 3 Reiche unter Margarethe von Norwegen vereinigte. — Von irgendwelchen selbständigen wirtschaftlichen Beziehungen Nowgorods oder Pskows, die von den russischen Gebieten allein dafür in Frage kamen, kann daher kaum die Rede sein. Alles geschah durch die Vermittlung der livländischen oder anderen Hansestädte. [32]) Eine russische Handelsflotte gab es so gut wie nicht mehr (s. oben). Die Fahrt auf der Ostsee war ihr zudem verschlossen, und nur selten wagten sich vereinzelte Schiffe dorthin. Als 1398 sich einige dort zeigten, schreiben die livländischen Städte ungesäumt nach Preussen, „dass russische Kauffahrer sich auf der See hätten blicken lassen, was doch früher nie dagewesen wäre. Man möge deshalb diese Sache mit dem Hochmeister beraten und ihn ersuchen, dass er den Russen die Ein- und Ausfahrt in die preussischen Häfen verbiete, wie in Livland gleichfalls geschehen solle, um den Kaufmann vor jedem Schaden sicher zu stellen.» [33]) Doch nicht lange währte diese Blütezeit der Hansemacht. Anfang des 16. Jahrhunderts ist sie verfallen, nicht so sehr durch die Erschütterung ihrer Stellungen in Brügge und Nowgorod, als durch die Wandlungen in der Richtung des Weltverkehrs seit der Entdeckung der neuen Welt überhaupt. Das Erbe ihrer Herrschaft auf der Ostsee treten die Holländer an, nach ihnen die Schweden. Die livländischen Städte behalten allerdings nach wie vor den Handel mit Nowgorod und Pskow in der Hand.

Inzwischen bereiteten sich wichtige Ereignisse im Osten vor. Unter dem Einfluss der Tatarenherrschaft hatte sich das Verhältnis Livlands zu den russischen Nachbargebieten zu unbedeutendem Grenzgeplänkel gestaltet, das von langen, durch jeweils mit Nowgorod und den anderen Städten auf Bitten derselben abgeschlossenen Verträgen (Beifriede), gesicherten Friedensperioden — unterbrochen war. Nun war es unter Beihilfe der Tataren einem der unterjochten Fürstentümer — Moskau — gelungen, sich die Herrschaft über die anderen zu erringen. Damit war der Kern gegeben, um den sich wieder ein grosses russisches Reich bilden konnte. Diesem Staatswesen gelang es auch bald, erst teilweise, dann völlig, das Joch der Tataren abzuwerfen. Es beginnt nun unter einer Reihe von sehr geschickten und klugen Fürsten, deren erster Iwan I. Kalita (1328.—1340) ist, das berühmte «Sammeln der russischen Länder», [34]) ein Prozess, der von rein machtpolitischen Erwägungen geleitet wird. Der Vorstoss richtete sich zuerst gegen Polen—Litauen, das die Sicherheit Moskaus stark bedrohte, und gegen die nordwestlichen Handelsrepubliken Nowgorod und Pskow mit ihren ungeheuren Gebieten. Namentlich die Nowgoroder hatten durch übermütige Raubzüge in moskowisches Gebiet, dieses sehr erbittert. Dem Zaren Iwan III., der die Tatarenherrschaft endgültig überwand, gelang es auch im Jahre 1478, das freie „Gross Nowgorod» endlich zu unterwerfen,

[32]) Kurd von Schlözer, Die Hansa, Bd. 3. (Verfall und Untergang der Hansa und des deutschen Ordens in den Ostseeländern), Berlin 1853. S. 78.

[33]) K. von Schlözer, a. a. O., S. 88. cit. nach hanseatischen Recessen.

[34]) «Ssobiranije russkoj semli».

und im Jahre 1510 erfährt Pskow dasselbe Schicksal von der Hand Wassilij IV. Die von Seiten Nowgorods an Litauen gerichteten Hilfegesuche vermochten es nicht zu retten. Dass es sich dabei nicht um ein irgendwie wirtschafts- oder verkehrspolitisch fundiertes Vordringen Russlands an das Meer handelte, beweist das Schicksal, welches beiden Städten zu Teil wurde: ihre wirtschaftliche Stellung und Bedeutung wurde vollständig vernichtet. Schon Wassilij I. hatte verlangt, dass die Stadt den mit den Hanseaten geschlossenen Frieden wieder kündigen soll. Jetzt wurde durch die 1494 erfolgte gewaltsame Schliessung des Deutschen Hofes zu Nowgorod, verbunden mit Einkerkerung der Deutschen Kaufleute und Konfiscation aller ihrer Habe, der wirtschaftliche Lebensnerv desselben endgiltig getroffen. Über 7000 der angesehensten Kaufmannsfamilien wurden ins Innere des Reiches verschleppt oder ersäuft und die Stadt stattdessen mit allerlei hergelaufenem Volk aus dem Inneren bevölkert. Es blieb niemand zurück, in dem die Erinnerung an die grossen Handels-Tradition Nowgorods noch lebte, und es wurde streng darauf gesehen, dass die neuen Einwohner durch Verkehr mit fremden Kaufleuten nicht zu Wohlstand gelangten, der sie gefährlich machen konnte.[35]) Nowgorod wurde eine farblose und charakterlose Stadt. Mit ihrer Bedeutung als Vermittlerin zwischen Russland und dem Abendlande war es vorbei. Der Russland-Handel Livlands und Deutschlands war schwer getroffen. Der Handel mit der Hanse schrumpfte ganz ein, und die Handelswege gingen nun vornehmlich über Finnland bzw. Litauen. Die Stadt sank immer mehr herab und ist in den folgenden Jahrhunderten nur noch das Ausfallstor gewesen, durch welches die Kriegsscharen Russlands sich auf Livland warfen. Dasselbe geschah in Pskow. In derselben Weise sollte nun auch gegen Livland und Litauen-Polen vorgegangen werden, die die Sicherheit Moskaus ebenfalls zu bedrohen schienen und in denen Iwan III. ebenso wie sein grosser Nachfolger Iwan IV. und Alexei ihr angestammtes «Erbgut» sahen. Dieser Anspruch «alles einst russische Land müsse wieder zu Moskau gebracht werden» stützte sich dabei Livland gegenüber auf die im 11. Jahrhundert stellenweise vorhanden gewesene lockere Steuerhoheit russischer Nachbarfürsten, ein Argument, das natürlich nur erhoben wurde, um wenigstens einen gewissen Schein des Rechts für den Einfall nach Livland zu haben. Die Masslosigkeit und völlige rechtliche Unhaltbarkeit dieser Ansprüche gegenüber Livland liegt auf der Hand. Gegenüber dieser drohenden russischen Gefahr kam es zu gelegentlicher Bundesgenossenschaft zwischen Livland und Litauen, die aber durch Konflikte seines Bruderstaates Polen mit dem preussischen Orden oft gestört wurde. Nach der Eroberung Nowgorods war der moskowitische Staat tatsächlich schon auf der Strecke zwischen der Narowa und Newa an die Ostsee gelangt. 1492 liess Iwan III. gegenüber dem deutschen Narwa, auf dem rechten Ufer der Narwa die Feste Iwangorod errichten. Die Symbole des Westens

[35]) Th. Schiemann, a. a. O., Bd. 1. S. 330.

und des Ostens standen sich hier gegenüber. Von Pskow aus fielen die Russen denn mit ihren tatarischen Hilfstruppen 1498 in das Land ein, trotz eines **1493** zu Nowgorod «beküssten» 10-jährigen Friedens. Als Kriegsgrund gaben sie dabei folgendes an „Wisst ihr denn nicht, dass unser Herr, der Grossfürst, der mächtigste Herr unter der Sonne ist, und Städte über See gewonnen hat, ihr alle aber in Livland sitzt wie Schweine in einem Schweinekoben? Das Land gehört ihm, und er will alle Hofleute mit Ruten aus dem Lande jagen!»[36]) Dieser Gefahr gegenüber sammelten sich in Livland alle Kräfte zur Abwehr und der erwählte Ordensmeister Walter von Plettenberg, nach Bischof Albert die gewiss bedeutendste Persönlichkeit in der Geschichte des Landes, ergriff als die beste Art der Verteidigung selbst die Offensive. 1501 überschritt er bei Neuhausen die Grenze und vertrieb die Russen, die schon in gewohnter Weise in Livland hausten und nach typisch moskowitischer Art, wie bei der Niederwerfung Nowgorods, etwa 40.000 Mann der Bevölkerung ins innere Russlands vertrieben hatten, um statt ihrer Russen in Livland anzusiedeln. 1502 gelang es ihm die Russen trotz zehnfacher Übermacht und ungeachtet des Ausbleibens der litauischen Hilfe, an der Smolina zu schlagen. Zum letzten Mal siegten hier deutscher Geist über die russisch-mongolische Masse. Der Erfolg war ein 50-jähriger Friedenszustand. Dadurch entging Livland dem Schicksal, schon damals den Russen anheimzufallen, als dort noch volles Asiatentum mit Ausrotten und Deportieren der Bevölkerung verbunden herrschte. Peter der Grosse verfolgte in der Folgezeit schon wesentlich andere Ziele mit der Eroberung des Landes. In den durch Plettenberg gesicherten Friedensjahren vermochte Livland jedoch nicht die inneren Schwierigkeiten ganz zu überwinden, um auch späteren Russeneinfällen gewachsen zu sein. Wichtige Ereignisse hatten sich indessen angebahnt: die Reformation hatte in Livland Eingang gefunden, wie in Ostpreussen, und das ganze Land war von nun ab evangelisch. In Preussen hatte ausserdem der letzte Hochmeister Markgraf Albrecht von Brandenburg dem Zuge der Zeit und seiner besonderen Lage folgend, den Orden säkularisiert und sich zum weltlichen Herzog von Preussen, allerdings unter polnischer Oberhoheit gemacht. Zu einer gleichen Umgestaltung der Verhältnisse in Livland fand Plettenberg jedoch nicht die Kraft oder den Willen, trotzdem ihm 1526 auf dem Landtage von Wolmar das Landesfürstentum von den Ständen angetragen wurde. Das verhinderte den Zusammenschluss des Landes zu einem einheitlichen Machtgebiet. Wohl gelang es ihm, die Beziehungen zum Reich enger zu gestalten: 1530 auf dem Reichstage von Augsburg wurde er von Kaiser Karl V. mit Livland belehnt und damit Fürst des Römischen Reiches, eine Würde, die Bischof Albert schon 1207 erlangt hatte.

Geregelte Handelsbeziehungen mit Russland fanden in dieser wirren Zeit kaum statt. Trotzdem diente ein äusserer Vorwand ähnlicher Art

[36]) Rohrbach, a. a. O., S. 68.

Iwan IV. Grosny zum Anlass, die Politik seines Grossvaters Livland gegenüber wieder aufzunehmen, nachdem sein Vater Wassilij IV. sich recht erfolgreich mit Litauen-Polen beschäftigt hatte. (Neben kleinen Grenzkriegen schliesslich mit den Schweden im finnischen Golf, die mit mehrfachen Friedensschlüssen endeten.) 1558 fielen die Heere des Zaren unter der Führung des Tataren Schig-Alei, des ehemaligen Khans von Kasan, und zweier russischer Bojaren in Livland ein, das nun im Laufe von 25 Jahren zum Schauplatz der erbittertsten Kämpfe wird, die weite Strecken des blühenden Landes zur Wüstenei machten.

Was der Grund zu diesem Vorgehen des durch und durch pathologischen und in seinen Handlungen völlig unberechenbaren Zaren war, wird sich kaum feststellen lassen. Bekannt ist nur, dass er sich ganz plötzlich und gewissermassen zum Trotz seinen beiden Erziehern und Beratern Sylvester und Adaschew nach der Eroberung Kasans und Astrachans, ohne die sich damit eröffnenden grossen und aussichtsreichen Unternehmungen gegen die Krim und die Osmanen aufzunehmen, den livländischen Fragen zuwandte. Schon an der Eroberung Kasans hatte Iwan sehr widerwillig teilgenommen und persönlich eine sehr klägliche Rolle gespielt,[37]) da ein offener Kampf seiner Natur nicht behagte. Sylvester und Adaschew hatten ihn da zu einem Heldentum gezwungen, welches seiner Sinnesart durchaus widersprach[38]) Unbewusst, unter Leitung dieser beiden klugen Männer, deren besonnenem Walten Russland einige Jahre der besten Verwaltung dankt, war Iwan damit aber auf einen Weg geraten, auf dem die natürlichste und angemessene Richtung der russischen Expansion lag. Der von jenen tatarischen Herrschaften gesperrte Zugang nach Asien war geöffnet, der Vormarsch an das Schwarze Meer aufgenommen. Russland war damit im Begriff, seine Aufgabe als Vormacht gegen Asien anzutreten. Die völlige Vernichtung der Tataren auf europäischem Boden schien eine Frage der nächsten Zukunft zu sein. Schon reichte der russische Einfluss bis in den Kaukasus und Sibirien, die Kosaken am Dniepr boten dem Zaren ihre Dienste an. Und später nach dem Scheitern seiner livländischen «Seitensprünge» zeigte sich zu Ende der langen Regierungszeit Iwans, dass dieser von dem Zaren damals verlassene Weg nach Asien doch der richtige gewesen war und mit Elementargewalt sich auch ohne staatliche Impulse oder Unterstützung durchgesetzt hatte: 1583 überbrachte ihm eine Gesandtschaft, die von Iwan überaus gnädig empfangen wurde, die Kunde, dass der im Dienste des reichen Kaufmannsgeschlechts der Stroganow stehende Kosakenführer Jermak 1582 die Hauptstadt des Khans Kutschum — Sibirj — erobert hatte. Bald darauf war ganz Sibirien den Russen botmässig.

Damals aber verstiess Iwan, im Zusammenhang mit einem völligen Wandel seines Regierungssystems, die beiden vortrefflichen Männer, die

[37]) Schiemann, a. a. O., Bd. 1. S. 254 und 255.
[38]) Schiemann, a. a. O., Bd. 1. S. 257.

ihn auf diese asiatische Politik hinwiesen und heftig von dem Überfall auf Livland abrieten, und stürzte sich auf das schwergeprüfte Land. Kurz vorher hatte es wieder Grenzkämpfe mit den Schweden gegeben, wobei die Russen an der Newa eine schwere Niederlage erlitten. Den unmittelbaren Anlass zum Überfall auf Livland aber bot folgendes. Unter Iwan, teilweise auch schon vor ihm, hatte bereits das, was man die «Europäisierung» Russland nannte, begonnen. Sie erstreckte sich darauf, dass, um in ihren kriegerischen und machtpolitischen Unternehmungen dem Westen gegenüber gewachsen zu sein, die Zaren deutsche Handwerker, Geschützmeister und Hauptleute nach Moskau beriefen, um durch sie den Kern einer abendländisch ausgerüsteten Armee schaffen zu lassen. Geschütze und Munition waren von Lübecker Kaufleuten geliefert worden. Umsonst hatte Reval dagegen protestiert und darauf hingewiesen, dass hierdurch der Strick für die eigenen Volksgenossen von deutscher Hand gedreht wurde[39]) 1547 scheiterte ein solcher Transport von Büchsenmeistern und Handwerkern unter Führung Hans Schlittes an dem Widerstand der Livländer. 1554 forderte zudem der Zar ohne jegliche haltbare Grundlage die Zahlung eines «Glaubenszinses» vom Bistum Dorpat, — «das sein Erbe sei.» Die hieraus und aus dem vorigen Vorfall sich ergebenden Konflikte erbitterten den Zaren derart, dass nicht die Tataren, sondern Livland in seiner Vorstellung der Gegner wurde, gegen welchen er zunächst seine Waffen zu wenden entschlossen war. Dem Ansturm seiner Russen- und zumeist Tatarenscharen war das Land nicht gewachsen; eines nach dem anderen gingen die festen Schlösser in die Hand des Erbfeindes über, der das ganze Land auf das grausamste verheerte. Raubend und sengend drangen sie bis auf wenige Meilen vor Reval und Riga. Auch Nowgorod, obwohl nun schon eine moskowitische Stadt, wurde von Iwan nochmals dem Erdboden gleich gemacht, fast die gesamte Bevölkerung erschlagen und was an Handelsvorräten vorhanden, verbrannt. Der Grund war der Verdacht eines Einverständnisses zwischen Nowgorod und Polen, sowie der grenzenlose Hass Iwans gegen diese ehemals stolze und freie Stadt. Er vollendete somit das Werk seines Grossvaters Iwan III. und das beweist, wie auch sein ganzes Wüten in Livland, dass es völlig verfehlt wäre, seinem Handeln irgendwelche Motive wirtschaftlicher Art unterzulegen. 1560 bei Ermes, in der Nähe von Walk, wurde zum letzten Mal die Ordensfahne auf dem Schlachtfelde entfaltet. Angesichts dieser Lage unterwarf sich Estland 1561 eigenmächtig an Schweden, das bereits seine grosszügige Ostseepolitik aufzunehmen begann. Auch Dänemark erhob alte Ansprüche auf das Land, denen jedoch kein Erfolg beschieden war. Zwischen Schweden und Russland kam es dann zu einem zeitweiligen Waffenstillstand. Livland und Kurland dagegen mussten sich Ende 1561 der polnischen Schutzherrschaft unterwerfen, wobei Kurland unter

[39]) Haller, a. a. O. S. 35.

dem letzten Ordensmeister Gotthard Kettler polnisches Lehensherzogtum wurde, wie seinerzeit Preussen, Livland dagegen unmittelbar den Polen unterstellt werden musste. 1562 wurde im Schloss zu Riga der Orden aufgelöst. Nur die Stadt Riga leistete Widerstand und weigerte sich bis 1582, ihre Freiheit und ihre Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche aufzugehen, da solches «nicht glimpflich noch erspriesslich, sondern ganz verächtlich wäre.» Die Grundlage des Verhältnisses zu Polen war das berühmte «Privilegium Sigismundi Augusti», das dem Lande den evangelischen Glauben, die deutsche Kultur, Selbstverwaltung nach deutschem Recht und den Grundbesitz sicherte, und dessen Bestimmungen seitdem die Grundlage der Rechtsstellung bildeten, in welcher sich das alte Ordensland in der über 300 Jahre dauernden Fremdherrschaft als ein Besonderes zu erhalten wusste, obwohl diese Garantien selten gehalten wurden. Die kriegerischen Verwicklungen, in die Iwan nun mit Schweden und Polen als solchen und wegen Livlands geriet, nahmen für ihn einen unglücklichen Verlauf. Dem neuerwählten Könige Polens Stephan Bathory gelang es, ihn aus Livland zu vertreiben, ja sogar Pskow zu belagern. Iwan, der sich noch vor kurzem «erblicher Herrscher und Besitzer des livländischen Landes deutscher Zunge» genannt hatte, war erschöpft, musste seine Unternehmungen gegen Livland und Polen einstellen und durch Vermittlung des Papstes um Frieden bitten. 1582 zu Sopolje wurde dieser geschlossen, und Iwan entsagte darin «auf zehn Jahre» dem Kampf um Livland. Im folgenden Jahre kam es zu Pljussa bei Narva zum Frieden auch mit den Schweden. Der geniale schwedische Feldherr Pontus de la Gardie, hatte von Wiborg her über das Eis des finnischen Meerbusens kommend ganz Estland den Russen entrissen, ja sogar Narwa, Iwangorod, Jamburg und einen Teil des Nowgoroder Gebiets erobert, so dass der ganze finnische Meerbusen mit allen seinen Küsten schwedisch geworden war, ein Zustand, der in diesem Friedensvertrage bestätigt wurde.

So endeten die Unternehmungen Iwans gegen das Ostbaltikum. Statt um neun Jahre zurückgeschlagen, sah er sich nach vierundzwanzigjährigem Kommen zu seinem Vorwärts einen Schritt weiter nach Osten zurück gedrängt. An Umfang verringert, aufs äusserste erschöpft, musste er den Kampf aufgeben. Auch sein eigenes Volk war des Krieges müde, wie es unwillig in den Kampf mit den deutschen Rittern gezogen war, — hatte es doch trotz aller Erfolge in den ersten Kriegsjahren, nie die Befürchtung aufgegeben, dass die Erwerbung jener deutschen und lutherischen Gebiete eine grosse Gefahr für die religiöse Entwicklung des Reiches bedeute.[40]) Das Wirtschaftsleben des Gebiets lag in diesen Jahren völlig darnieder. Die wiederholte Zerstörung Nowgorods hatte ein wichtiges Element ausgeschaltet. Der kurze Besitz Narwas (1558—1581), seitens der Russen hatte auch nicht zu einer Wiederanknüpfung von Wirtschaftsbeziehungen gedient, sondern denselben

[40]) Schiemann, a. a. O. 2. Bd. S. 397.

nur die erwünschte Kriegsmaterialzufuhr aus dem Auslande ermöglicht,[41]) soweit das allerdings dank der Koperbriefe des Ordens möglich war. Der Handel des Auslandes mit Russland erfuhr zudem um diese Zeit eine völlige Verlagerung. 1553 entdeckten die Engländer (Chaucellov und Willoughby) den nördlichen Seeweg über das Weisee Meer nach Russland, und wurden vom Zaren sehr gnädig empfangen. In London bildete sich darauf eine Nordische Handelsgessellschaft, und es gelang den Engländern, wichtige Handelsprivilegien in Russland zu erlangen: 1555 völlige Handels- und Zollfreiheit sowie Begünstigung des Transits nach Asien.[42]) Damit genossen sie eine ungeheure Bevorzugung gegenüber allen anderen Nationen, ja sogar gegenüber den einheimnischen Kaufleuten, und es gelang ihnen bald, den ganzen Russenhandel, ja selbst den Handel im Lande selbst in ihre Hände zu bekommen. Wie einst die zusammengebrochene Hansa, sind nun die Engländer es, die die russischen Waren der übrigen Welt zugänglich machen und der Schwerpunkt dieser Vermittlungsstätigkeit hat sich nun von Nowgorod nach dem Norden verlagert, an die Mündung der Dwina, wo 1584 die späterhin Archangelsk benannte Stadt erstand. Wie sehr dabei nicht den Russen sondern den Ausländern die Initiative gehörte, zeigt der charakteristische Umstand, dass dieser Weg um Norwegen herum bereits Jahrzehnte vor 1553 den Russen bekannt war, ohne dass er zu einer Handelsstrasse geworden wäre.[43]) Massgebend für diese Begünstigung der Engländer waren allerdings auch nicht wirtschaftliche, sondern machtpolitische Erwägungen, und die Abneigung Iwans gegen die Livländer und ihre Ostseestellung. Iwan der VI. und seine Nachfolger planten eine englisch-russische Allianz gegen Polen und Schweden zustande zu bringen, worauf England jedoch verzichtete. Dieses politische Moment erschütterte denn auch wiederholt die Handelsbeziehungen. War man in Moskau mit der Politik der englischen Regierung unzufrieden, so mussten das die englischen Kaufleute, deren Privilegien aufgehoben und Waren beschlagnahmt wurden büssen. Gleichzeitig verlagerte sich das Schwergewicht des russischen Wirtschaftslebens auch nach dem Südosten. Durch die Eroberung Astrachans wurde die Wolga bis zu ihrer Mündung ein durchweg russischer Strom und gewann Russland die Herrschaft über die Ufer des Kaspischen Meeres. Astrachan wurde damit zu einem wichtigen Stützpunkt für die Ausbreitung der russischen Handelsbeziehungen nach Asien hinein, wo um diese Zeit ganz Sibirien den Russen zufiel. Gerade darin aber müssen wir das für die Zukunft Russlands wichtigste Ergebnis der Iwanschen Regierungsperiode erblicken, das sich, wie erwähnt, ohne staatliche Förderung auf ganz natürliche Weise durchsetzte.

---

[41]) Arbusow, a. a. O. S. 187.

[42]) Wittschewsky, Russlands Handelspolitik. S. 2.

[43]) Brückner, Peter der Grosse. S. 6.

Während in der Zeit nach dem Tode Iwan IV. Russland in innere Wirren, in einen Zustand völliger Ohnmacht verfiel, der vorübergehend polnische Heere bis an den Kreml, schwedische bis nach Nowgorod geführt hatte, und die erst endeten, als 1613 in der Person Michail Feodorowitsch's das Haus Romanow den Thron bestieg, dessen Fundamente in längst verklungenen Tagen die scandinawischen Wickinger gelegt hatten — hatte sich auch an der Ostsee eine völlige Umgruppierung der politischen Kräfte vollzogen. Hier war Schweden unter Karl IX. und Gustav Adolf zur beherrschenden Macht des Nordens geworden. Zwar waren die Pläne Iohann III., der nach einem schwedisch-polnischen Doppelreich vom Eismeer bis zum Schwarzen Meer strebte an' konfessionellen Konflikten nach kurzer Zeit gescheitert. In Gustav Adolf aber sehen wir das politische Ziel, das von Dänemark seiner Zeit verfolgt, von der Hanse lange Zeit hindurch verwircklich worden war — das Dominium maris Baltici — zum drittenmal als das auschlaggebende Problem des Nordens Gestalt gewinnen. Livland aber war die zentrale und darum unumgänglich notwendige Position für eine solche Beherrschung der Ostsee. Und der Kampf um Livland zwischen der polnischen und der schwedischen Linie der Wasakönige, den bereits Karl IX. begonnen, wird von Gustav Adolf mit der Eroberung Rigas (1621) zu einem erfolgreichen Ende geführt. Livland war seitdem schwedisch, und nur Kurland bewahrte als polnisches Lehensherzogtum eine Sonderstellung. Damit war Livlands deutsche Kultur und evangelischer Glaube sichergestellt, da Gustav Adolf in vollem Umfange die Selbstverwaltung und Rechte des Landes wahrte, ja durch Gründung der Universität Dorpat diese Kultur sogar weiter zu fördern trachtete. Mit bewunderungswürdiger Zielsicherheit hat Gustav Adolf sodann seine Pläne — die Übernahme des politischen Erbes der Hansa — weiter verfolgt. Im westfälischen Frieden gewann er in Vorpommern ein bedeutendes Stück auch der Südküste der Ostsee, und hat damit sein Ziel der Umrandung der Ostsee nahezu verwirklicht, Schweden jedenfalls zur Vormacht auf derselben und im ganzen Norden gemacht. Aber auch gegen den Osten wandte er sich. Hier galt es, das sich allmählich wieder konsolidierende Moskowien im Zaume zu halten und es zum Verzicht auf jegliche Unternehmungen gegen Livland und die sonstigen schwedischen Stellungen im Ostbaltikum zu nötigen. Im Frieden von Stalbowo 1617 gelang es Gustav Adolf, Moskau nicht nur zum Verzicht auf den in der Nähe der Newamündung noch festgehaltenen Teil der Ostseeküste, sowie selbst Nöteborg am Ausfluss der Newa aus dem Ladogasee (im Frieden zu Tennsina 1595 hatte Schweden wieder auf das von Iwan IV. abgetretene Ingermanländische Gebiet verzichtet und sich mit dem Besitz Estlands begnügt), sondern auch zur Abtretung aller zarischen Ansprüche auf Livland an Schweden zu zwingen. Und voll Stolz bringt er das in seiner Ansprache auf dem Reichstag von 1617 an die Stände zum Ausdruck: «Nicht die geringste der Wohltaten, die Gott Schweden erzeigt, ist die, dass der Russe auf ewig das Raubnest muss fahren lassen, von dem aus

er uns so oft beunruhigt hat. Er ist ein gefährlicher Nachbar, seine Grenzen erstrecken sich bis an das nördliche und das Caspische Meer und kommen nahe dem Schwarzen Meer; er hat einen mächtigen Adel, Übersluss an Bauern, reichbevölkerte Städte und kann grosse Heere ins Feld stellen. Aber ohne unsern Willen kann er mit keinem Boot in die Ostsee fahren. Die grossen Seen Ladoga und Peipus, die narwische Au, 30 Meilen breite Sümpfe und starke Festungen trennen uns von ihm. Russland ist von der Ostsee ausgeschlossen und ich hoffe zu Gott, es wird dem Moskowiter künftig schwer werden, über diesen Bach zu springen.»[44]) Der durch Gustav Adolf geschaffene Zustand an der Ostsee hat sich dann durch fast ein Jahrhundert zu erhalten vermocht. Das wiedererstarkende Moskowien wandte seine Aufmerksamkeit unter dem zweiten Romanow, dem Zaren Alexei, der nach Iwan IV. der bedeutendste Vorläufer seines grossen Sohnes war, hauptsächlich den südlichen Angelegenheiten zu und nahm damit die eigentlichen Aufgaben und Traditionen Russlands wieder auf, die sich schon bei Iwan IV. durchgesetzt hatten. Auch setzte er den alten Kampf mit Polen, dass in der Ukraine, Litauen und anderen Gebieten dem Zaren ja seine «angestammten Erblande» vorenthielt, fort, und es gelang ihm auch, manche Erfolge gegen dasselbe zu erringen. Die Ukraine war unter Bogdan Chmelnitzkij 1654 von Polen abgefallen und stellte sich «unter die Hohe Hand» des Moskauer Zaren, der jedoch mit ihrer Angliederung so lange zögerte, bis schliesslich die rechtsseitige Ukraine von den Türken okkupiert wurde und es nun zur Einverleibung der linksufrigen Ukraine als eines autonomen Schutzstaates kam. Polen war gleichzeitig in Tronstreitigkeiten mit Schweden verwickelt, dessen König, Karl X., daraufhin ebenfalls in Polen einfiel und Warschau und Krakau eroberte. Gegen das Versprechen, den Besitz der Ukraine gegen Moskau zu schützen, wurde er von dem Litauischen Teil Polens sogar zum Grossfürsten gewählt und verfolgte den Plan, König von Polen zu werden. Im Kampf um die polnische Beute, kam es dann zum Konflikt mit Alexei und russische Truppen rückten 1656 wieder in Livland, als schwedischer Provinz ein. Riga wurde belagert. Das Unternehmen endete jedoch völlig erfolglos: im Frieden von Kardis 1661 wurde der bisherige Zustand wieder hergestellt, nachdem nicht nur Livland und Estland, sondern auch Ingermanland bei Schweden verblieben. Verhindert war nur die Vereinigung der beiden Hauptfeinde Moskaus — Polens und Schwedens — und ferner ein Teil der Ukraine gewonnen, was eine sehr wichtige Erwerbung bedeutete. Der Kampf um die Ukraine hatte Russland einen ersten direkten Zusammenstoss mit der Türkei gebracht, da der Hetman Doroschenko sich mit dem rechtsufrigen Gebiet 1666 dem Sultan unterworfen hatte. Und nun erfolgt unter dem Eindruck dieser Ereignisse und dem massgebenden Einflusse des Hauptberaters des Zaren — Ordin Naschtschokin — ein kardinaler Umschwung in der russischen

[44]) P. Rohrbach, a. a. O. S. 81.

Aussenpolitik. Polen, der Erbfeind, war so geschwächt, dass er nicht mehr gefährlich werden konnte. Statt dessen stand in den Türken beiden ein sehr gefährlicher neuer Feind gegenüber. 1667 beendet Alexei den uralten Kampf mit Polen durch den Vorfrieden von Andrussow, der 1686 in Moskau zu einem «ewigen Frieden» und Bündniss ausgestaltet wird. Unter Zurückstellung der polnisch-litauischen Fragen und Bestrebungen, die von 1492 bis 1595 — 7 Kriege von etwa 50-jähriger Gesamtdauer gezeitigt hatten, wendet sich Russland nun, zeitweise sogar Hand in Hand mit Polen, dem gemeinsamen bedrohlicherem Feinde zu. Es beginnt damit, eine nicht endenwollende Reihe von Türkenkriegen. Ausser der ständigen Gefahr der Grenzgefährdung veranlasste aber noch ein anderes Alexei zu dieser Umstellung seiner Politik: der Gedanke an die den Türken unterworfenen christlichen Völker, namentlich solche slavischer Nation, Ihre Befreiung wird von nun ab der Lieblingsplan Alexei's, dem er sein Heer, seine Reichtümer ja sein eigenes Leben gern zu opfern bereit ist.[45]) Aber nicht nur um ihre Befreiung handelte es sich. Alle Balkanchristen, Moldawanen, Walachen und so weiter sollten mit Podolien, Rot-Russland, Wolhynien, der Ukraine und Grossrussland, als Kinder einer grossen machtvollen Mutter — der rechtgläubigen Kirche, zu einem einheitlichen politischen Gebilde von Moskowien bis zur Donau und zu einem allslawischen Volk zusammengefasst werden. Auch dazu war ein freundschaftliches Verhältnis zu Polen, das diese Völker bisher von Russland trennte, notwendig, so auch nur die Unterstützung der Glaubensgenossen in Polen selbst möglich. Der uralte im Russentum seit den Tagen Kijews schlummernde Drang nach Zargrad und der Hagia Sophia gelangte damit wieder zu machtvollem Durchbruch und verband sich mit der Vorstellung von der Erbschaft Byzanz's (Moskau das dritte Rom) zum russischen Weltstaatsgedanken, zu der politischen Idee des heiligen oströmischen Kaisertums russischer Nation. Moskowien war unter Alexei erstarkt und zum grossrussischen Nationalstaat geworden. Und dieser erweitert nun, durchdrungen von seiner Welt-Mission, die Idee des «Sammelns der russischen Erde» auf die gesamte slawische Welt, nimmt jene panslawistischen Ziele auf, die seitdem den roten Faden der russischen Aussenpolitik bilden. In der einen besonderen Seite dieses Strebens — dem Kampf gegen die Türken, die heidnischen Steppenvölker, die Zähmung des fremdrassigen Asiens überhaupt, hatte Russland dabei gleichzeitig die eigentliche, traditionelle und natürliche Linie seiner Aussenpolitik gefunden, die allerdings in der Folgezeit oft von Verirrungen in westeuropäische Angelegenheiten durchbrochen wird, Verirrungen, die sich aus einer Überspannung und Verkennung der Richtung einer russischen Weltmission ergeben. — Diese Aufnahme des Kampfes gegen die Türken brachte Russland, die bisher im Westen fast unbekannte «mitternächtige Region», in eine gemeinsame Front mit den

[45]) Kljutschewsky, a. a. O. 3. Bd. S. 156. ff.

europäischen Mächten, als deren Rückendeckung nach Osten. Gleich nach dem Frieden mit Polen sehen wir es zum ersten Male in einer europäischen Koalition — dem Vierverbande mit dem Reich, Venedig und Polen, der sich gegen die Türken gebildet hatte, und in der ihm die Vernichtung der Krim — Tataren zufiel. Dieser Krieg endete nicht günstig. Im Frieden von Bachtschissarai 1681 verblieb die rechtsufrige Ukraine den Türken. Russland erwies sich für die Verfolgung solcher Ziele machtpolitisch noch nicht genügend gerüstet. Ihm diese Rüstung zu verschaffen und diese Ziele weiter zu verfolgen blieb die Aufgabe der Nachfolger Alexei's. Das Gefühl der nationalen Ohnmacht und das Ziel, Russland in seiner Kriegstüchtigkeit zu heben, es den Kämpfen mit den Türken und anderen Mächten gewachsen zu machen, bedingte nun die Erscheinung, die man als die Europäisierung Russlands zu bezeichnen pflegt. Es handelte sich da um eine rein äussere Angelegenheit. Es musste vor allem das Heer reorganisiert werden, und dazu bedurfte es der Aneignung der neuesten Errungenschaften der überlegenen europäischen Technik. Das setzte aber die Hebung der allgemeinen Bildung und ausserordentliche Geldmittel voraus,die nur durch eine Erhöhung und neue Verteilung der Steuerlast, durch Förderung von Handel, Industrie und Schiffahrt, sowie eine Reorganisation des gesamten Verwaltungsapparates zu beschaffen waren. An dem inneren Wesen des russischen Staates, oder an der soziologischen und psychischen Struktur des Volkes hat diese «Europäisierung» jedoch nichts geändert. Er blieb nach wie vor nach aussen ein Eroberungstaat, nach innen eine Despotie und geistig behielt er das ihm von der griechischen Kirche gegebene Gepräge. Nur die Mittel, deren man sich bediente, wurden andere, europäische, weil die alten nichts mehr taugten. Dieser Prozess hatte schon unter Iwan IV. eingesetzt. Auch Alexei setzte ihn tatkräftig fort. 1669 wird auf dem Kaspischen Meer das Schiff «Orel», der Erstling der russischen Flotte erbaut. Ja Alexei ist darauf bedacht, den Konnex mit West-Europa enger zu gestalten, unter dem Einfluss Ordins, der gebürtiger Pleskauer war, sogar bemüht, die zeitweilig Nowgorod und dann Iwan IV. gehörig gewesenen Plätze am Finnischen Meerbusen — Iwangorod, Nöteburg, sowie den Lauf der Newa mit der schwedischen Festung Nyenschanz, wieder zu erlangen. Ja er dachte sogar daran, sich Ostseehäfen mietsweise zu erwerben und sich dort die Erlaubnis. russische Schiffe zu halten, zu erwirken. [46]) Auch der Kampf um die Ukraine und gegen die Türken, der geographisch ein Vordringen an das Schwarze Meer, wirtschaftlich ein Erwerb der südrussischen Naturschätze war, diente gleichzeitig diesem Streben nach Stärkung und Modernisierung der russischen Macht. Gerade der Erwerb der Ukraine war in dieser Hinsicht von ganz enormer Bedeutung, die sich aber erst allmählich auswirken konnte. Er verschaffte Russland, bei entsprechender Ausnutzung, ungeheure Machtmittel, ja verlagerte sein Schwergewicht. Auch der Hilfe des Westens

[46]) Kljutschewskij, a. a. O. 3. Bd. S. 344.

bedurfte es zu seiner Erstarkung nun vorwiegend nur geistig. Damit schwinden auch erst recht die Gründe, die wirtschaftlich etwa einen Zug nach der Ostsee hätten stützen oder wecken können.

Die äusserste Konzentration erreichte dieses Streben unter dem Sohne Alexei's — Peter dem Grossen,, jener eigenartigen Herrscherpersönlichkeit, die man als den eigentlichen Schöpfer des «neuen Russland» aufzufassen pflegt, der jedoch nur vollendete, was seine Vorgänger bereits eingeleitet. Peter nimmt die von seinem Vater begonnenen Aufgaben mit verstärkter Energie auf: Verbesserung der russischen Südgrenze, Vordringen an das Schwarz Meer und nach dem reichen Süden, dazu Hebung der Wirtschaft und «Europäisierung». Wir sehen Peter die Schiffahrt Archangelsk's, wohin sich das Schwergewicht des russischen Aussenhandels verlagert hatte,(Ende des 17. Jahrhunderts beträgt sein Umsatz 850.000 Rbl., 1716 — 1.485.000 Rbl.) [47]), fördern. Vor allem aber erstrebt er, als sein Hauptziel im Kampfe gegen die Krim-Tataren, den Zugang zum Schwarzen Meer. Auf dem Asowschen Meer erscheint die erste russische Flotte, Werften und Häfen entstehen, alles zu dem einen Zweck, der Pforte gegenüber als ebenbürtiger Gegner auftreten zu können, [48]) Asow scheint das erste Petersburg, die Hauptstadt des Reiches, zu werden. Diese raschen Erfolge waren Peter vergönnt dank der beschleunigten Reorganisierung seines Heeres nach europäischem Muster und dank den persönlichen Erfahrungen im Schiffbau und moderner Technik, die er sich auf seinen ausgedehnten Bildungsreisen in Westeuropa angeeignet hatte. Da erfolgt mit einem Male eine radikale und merkwürdige Frontänderung seiner Politik. [49]) Er verlässt den Süden, die Flotte auf dem Asow-Meer verfällt, die gebauten Kanäle versanden, — und wendet sich plötzlich den nordischen Angelegenheiten zu. Russland war seit Alexei ein Faktor der europäischen Politik geworden, in dieser aber begann gerade damals das System der Koalitionen eine ausschlaggebende Rolle zu spielen. Und eine derartige europäische Koalition war die Ursache, welche Peter plötzlich wie einen Spielball von der Don-Mündung zur Newa und Narowa hinüber warf, auf ein Gebiet, dem er, der sich soeben mit aller Energie zum Schwarzmeer-Beherrscher rüstete, gänzlich unvorbereitet gegenüberstand, und wo er einen Landkrieg führen musste, um sich zu einem neuen und fremden Meer durchzuschlagen. Es ist nicht leicht, das Ursachenbündel, das Peter zu diesem Umschwung, zu dieser Abkehr von seinen natürlichen Aufgaben, veranlasste zu entwirren. Der Hauptanstoss kam von aussen. Schweden, unter Karl XI. und XII. war nach wie vor die Vormacht auf der Ostsee und im europäischen Norden. Durch diese Lage aber fühlten sich die Nachbarstaaten, denen Schweden zudem nicht unerhebliche Gebietsteile entrissen hatte, in ihrer Sicherheit

[47]) Sammlung, S. XXI.
[48]) Brückner, a. a. O., S. 339.
[49]) Brückner, a. a. O., S. 339.

bedroht. So erschien es nur natürlich und bedurfte es nur eines geringen Anstosses, um gegen Schweden eine Koalition, bestehend aus Dänemark, Brandenburg - Preussen, Polen und Russland, das von Schweden ja seitens Ingermanland her bedroht wurde, auf die Beine zu bringen. Diesen Anstoss gaben, wie schon oft in der Vergangenheit, wieder die livländischen Dinge. Hier hatte das anfangs gerechte schwedische Regiment bald einem harten Zwangssystem Platz gemacht, das mit Güterreduktion (Konfiskation) verbunden war und schliesslich zur völligen Aufhebung der Selbständigkeit des livländischen «Landesstaates» führte. In Livland erhob sich natürlich eine allgemeine Empörung gegen Schweden, deren erbittertster Vertreter Joh. Reinhold Patkul war. Er musste fliehen, reiste im Auslande herum, und seiner Initiative gelang es, den derzeitigen König von Polen und Kurfürsten von Sachsen — August den Starken, eine abenteuerliche Natur, dazu zu überreden, durch ein Bündnis mit Dänemark, Brandenburg-Preussen und Moskau Livland den Schweden zu entreissen und es wieder an Polen zu bringen. Livland sollte eine Adelsrepublik werden, die unmittelbar unter der Oberhoheit des Kurfürsten stand, unabhängig davon, ob die polnische Krone in seiner Nachkommenschaft blieb. Patkul reiste dann als Beauftragter Augusts nach Kopenhagen und Moskau, und es gelang ihm, die geplante Koalition gegen Schweden zu bilden, in der er die persönlich treibende Kraft war. Er vertrat dabei jedoch nur das Interesse seiner Heimat, und wollte Russland und die anderen Mächte jedenfalls nur als ein Werkzeug zu ihrer Befreiung benutzen.[50]) Seinem Einfluss unterlag auch Peter. Es muss jedoch gesagt werden, das Peter an sich seiner ganzen geistigen Konstitution nach zu diesem Unternehmen ausserordentlich disponiert erschien, wenn dasselbe ihm anfangs auch durchaus fern zu liegen schien.[51]) Seine vorwiegend deutsche Erziehung, sein langer Aufenthalt im Auslande, hatten in ihm den Wunsch, sein Reich in allen seinen Einrichtungen dem Westen anzugleichen, zur beherrschenden Kraft gemacht. Darin sah er noch weit mehr als seine Vorgänger eine unabweisbare Notwendigkeit, wollte Russland, das nun in Beziehungen mit den europäischen Mächten getreten war, sich unter ihnen behaupten und seine machtpolitischen Ziele gegen die Türkei, gegen Polen und gegen wen es sonst sei, weiter verfolgen. Die Einmischung in die von Patkul und den Verhältnissen angezettelten Nordischen Händel konnte ihm so nur eine erwünschte Gelegenheit bieten, den Konnex und die Berührungsmöglichkeiten mit dem Westen, welchen er ja, zwecks Durchdringung seines Landes mit europäischer Bildung und Technik vor allem suchte, erheblich zu erweitern. Er stellt daher seine südrussischen Angele-

[50]) Brückner, a. a. O., S. 386.

[51]) So hatte er sich noch in Königsberg den Bemühungen des Kurfürsten, ihn zu einem Offensiv-Bündnis gegen Schweden zu veranlassen, gegenüber ablehnend verhalten. (Brückner, a. a. O., S. 354.).

genheiten zurück und stürzt sich mit der ganzen Kraft seiner impulsiven Persönlichkeit in den grossen Nordischen Krieg, um die sich hier bietende bessere Konjunktur auszunutzen. 1700 rückt ein sächsisches Heer durch Kurland gegen Riga vor, das erfolglos belagert wird, und während Karl XII. zuerst seinen dänischen Gegner niederringt, fällt Peter, ohne von dessen Niederlage Kenntnis zu haben, in Estland ein und rückt gegen Narwa vor. Sein Argument lautet dabei, er wünsche «dasjenige von der Krone Schwedens wiederum unter zarische Botmässigkeit zu bringen, was dahin von Gott und Rechts wegen gehöret, und nur unter der faveur der zu Anfange dieses seculi in Moskowien enstandenen innerlichen Unruhen davon abgerissen worden.»[52]) Peter dachte dabei jedoch nur an den Wiedererwerb Ingermanlands, des alten Nowgoroder Gebiets am finnischen Meerbusen, wo er sich einen Hafen, ein «Fenster nach Europa» anzulegen gedachte.[53]) Das beweisen seine Abmachungen mit Polen, laut denen Livland polnisch, Ingermanland allein russisch werden sollte,[54]) und nur so ist es auch erklärlich, dass die russischen Truppen in Livland und Estland nach ihrer alten Weise so hausten, als ob sie das Land zu einer menschenleeren Wüste machen wollten, während Ingermanland auf ausdrücklichen Befehl des Zaren geschont werden sollte. Auch der persönliche Groll Peters auf Livland wegen einer schlechten Aufnahme, die er 1699 bei seiner Durchreise in Riga gefunden hatte, spielte dabei eine gewisse Rolle. 1702 berichtet der Feldmarschall Scheremetjew an Peter: «Ich habe Dir zu melden, dass der allmächtige Gott und die allerheiligste Gottesmutter Deinen Wunsch erfüllt haben. In dem feindlichen Lande gibt es nichts mehr zu verheeren; nichts steht aufrecht ausser Pernau und Reval und hin und wieder ein Hof am Meere. Sonst ist von Reval bis Riga alles mit Stumpf und Stiel ausgerottet. Die Orte stehen nur noch auf der Karte verzeichnet.»[55]) Peter's Heer erlitt jedoch gleich zu Beginn des Krieges eine vernichtende Niederlage bei Narwa, die ihn für längere Zeit ausser Gefecht setzte und es Karl ermöglichte, auch seinen polnisch-sächsischen Gegner einzeln zu vernichten. August musste auf die polnische Krone verzichten und Patkul ausliefern, der als Kriegsanstifter auf grausamste Art hingerichtet wurde. Schweden hatte damit die ganze Koalition niedergerungen. War Peters Streben schon von vorneherein nur darauf gerichtet, einen Hafen am finnischen Meerbusen zu erlangen, so ist er jetzt, nachdem Karl im Begriff ist, den Vormarsch auf Moskau anzutreten, vollends bereit, sich mit einem einzigen Hafen in Ingermanland zu begnügen.[56]) Ja er ist sogar nicht abgeneigt, das Versprechen

---

[52]) Norrlander und Sario, Die nordische Brücke, S. 23.

[53]) Brückner, a. a. O. S. 365.

[54]) Brückner, a. a. O. S. 388.

[55]) Seraphim, Geschichte Livlands, 2. Bd. S. 402. ff.

[56]) Kljutschewsky, a. a. O., 4. Bd. S. 73/74.

zu geben, eine ansehnliche Flotte in der Ostsee halten zu wollen.[57]) Da wendet sich das Kriegsglück. Karl, fortgerissen von der Idee, seinen mächtigsten Feind vollständig vernichten zu können, stösst tief nach dem Süden, bis in die Ukraine, die unter dem Hetman Mazepa, infolge systematischer Vergehen Moskaus gegen ihre Autonomie, wieder von Russland abgefallen war, vor. Er hatte ganz richtig erkannt, dass die Stärke des Gegners auf dem Besitz dieser reichen Gebiete beruht. Bei Poltawa erleidet er jedoch 1709 eine entschiedene Niederlage, die den Ausgang des Nordischen Krieges völlig wendet. Nun reift in Peter allmählich der Gedanke, sich nicht nur mit einem ingermanländischen Hafen zu begnügen. Die Niederlage bei Narwa hatte ihm gezeigt, wie ungemein Russland noch der Kriegstechnik Westeuropas unterlegen war, und so musste es sein Wunsch sein, die Möglichkeiten, die sich für die Schaffung von intensiven Berührungszentren zwischen dem Westen und Russland boten, möglich voll auszunutzen. Er fasst nun den Entschluss, ganz Estland und Livland seinem Reiche anzugliedern, da er in diesen völlig deutschen Ländern geradezu ideale Verbreitungsquellen westlicher Bildung und Technik für sein Reich erwirbt. Doch ist er sich immer noch nicht über seine Ziele im klaren, wie überhaupt die ganze Kriegsführung in diesem Unternehmen, in das er so ganz unerwartet, unbeabsichtigt und unvorbereitet hineingeraten, auf seiten Peters eine ungemein ziel- und planlose ist.[58]) Im Frieden von Thorn 1709 verzichtet er wieder auf Livland und tritt es August dem Starken in dessen Eigenschaft als sächsischem Kurfürsten zu erblichem Eigen ab.[59]) Die Kräfte Peters zersplittern sich, seine Aufmerksamkeit schweift, irrt von Seite zu Seite und lässt jegliche Zielsicherheit in diesen ihm ungewohnten nordischen Angelegenheiten vermissen. Wohl lässt er dann wieder Riga belagern, und es gelingt ihm, die Stadt 1710 zur Kapitulation zu bringen, desgleichen noch im selben Jahre Reval. Dann aber gelingt es den Einflüssen der ausländischen Diplomatie, ihn nach dem Süden abzulenken, wo er in einen neuen Türkenkrieg verwickelt wird.[60]) Bei Jassy wird er 1711 aufs Haupt geschlagen, eine Niederlage, die ihn aller seiner Asowschen Festungen, und der Früchte seiner 16-jährigen Arbeit dort beraubt, sowie die Lösung des Schwarzmeerprogramms für Russland auf 50 Jahre vertagt. Peter liegt damit wieder völlig am Boden und ist im Pruther Frieden von 1711 bereit, den Schweden alle livländischen Eroberungen herauszugeben, wenn es der Türkei gelingen sollte, auch Schweden in diesen Friedensschluss miteinzubeziehen. Nur Ingermanland bedingt er sich aus, ist aber bereit dafür Pskow und andere russische Pro-

---

[57]) Brückner, a. a. O., S. 391.

[58]) Kljutschewsky, a. a. O., Bd. 4. S. 68.

[59]) Kljutschewsky, a. a. O. 4. Bd. S. 74. Brückner, a. a. O., S, 417.

[60]) Kljutschewsky, a. a. O., S. 74.

vinzen anzubieten.[61]) Es ist also ein Verzicht auf alles. Erst langsam gelingt es Peter, sich zu erholen und dann seine nordischen Eroberungen zu behaupten. Schweden war nach Poltawa als Grossmacht zusammengebrochen, und er konnte nun hier leichte Erfolge erringen. Liv- und Estland hatte er erobert; 1703 gründete er an der Newamündung, anstelle der schwedischen Festung Nyenschanz die Stadt St. Petersburg, die den Schweden zum Trotz 1713 zur Hauptstadt erhoben wurde; seine Heere dringen nun weiter nach Finnland vor, das von 1710—16 verwüstet wurde, um Schweden auch dort empfindlich zu treffen und ein Kompensationsobjekt für Friedensverhandlungen zu erlangen.[62])

Erfolg folgt auf Erfolg, und Peter befindet sich nun in einem Machtrausch, der in ihm wieder den Gedanken weckt, den schon viele der Nordischen Herrscher auf dem Gipfel ihrer Macht zu verwirklichen versucht — das Streben nach dem Dominium maris Baltici. Es ist d a s Problem des Nordens und taucht immmer und immer wieder, wenn die Zeit dafür reif ist, in der Geschichte der Ostsee auf. Rein machtpolitisch äussert es sich bei Peter, und er geht nun mit erstaunlicher Konsequenz vor. Das Ostbaltikum bereits ist in seiner Hand, nun aber trachtet er auch nach den deutschen Gebieten an der Südküste. Pommern war schon während des Krieges von 1710—16 zum Operationsfeld seiner Truppen geworden, und dieses gedachte er noch persönlich zu gewinnen, was jedoch am Widerstande Friedrich Wilhelm I. von Preussen, der neuen ebenfalls an die Ostsee strebenden Macht, scheiterte.[63]) Die anderen Gebiete aber glaubte er sich durch ein System von Heiraten seiner Kinder und Nichten mit deutschen Tronerben für die Zukunft zu sichern. So vermählte er seine Nichte Anna mit dem letzten kurischen Herzog aus dem Hause Kettler (während Herzog Jakob noch eine Schwester des Grossen Kurfürsten zur Gemahlin hatte und der Gedanke einer Vereinigung Kurlands mit Preussen noch unter Friedrich Wilhelm I. zu den politischen Wahrscheinlichkeiten gehörte) — seine Nichte Katherina mit dem Herzog von Mecklenburg, seine Tochter Anna mit dem Herzog Adolf Friedrich von Holstein-Gotorp, seinen Sohn, den er 1718 ermorden liess, mit der Prinzessin Charlotte von Braunschweig. So schienen neben Ingermanland, Estland, Livland, noch Kurland, Pommern, Mecklenburg, Braunschweig, Holstein gesichert zu sein, und damit die künftige Beherrschung der gesamten Ostseeküste. Peters Tochter Elisabeth liess sich sogar in Ostpreussen huldigen, und im siebenjährigen Kriege war Ostpreussen fünf Jahre hindurch russische Provinz. Zieht man in Betracht, dass das von Peter unterstützte Haus Holstein nach der Schwedischen Krone, und nach Rückgewinnung Schleswigs

---

[61]) H. Uebersberger, Russlands Aussenpolitik in den letzten 2 Jahrhunderten. Bd. I. Sttgrt. 1913. S. 110.

[62]) Brückner, a. a. O., S. 420.

[63]) Th. Schiemann, Die deutschen Ostseeprovinzen Russlands. Bln. 1915. S. 8.

strebte, sowie dass man Mecklenburg und Holstein für Russland als Transitländer zwecks Umgehung des Sundes verwenden konnte, so wird die ganze Weite der Pläne Peters offenbar.[64]) Da ihm mit Livland altes Reichsgebiet zugefallen war, hat er sogar versucht, als Herr von Livland auch als Fürst des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation anerkannt zu werden, womit er jedoch nicht durchdrang.[65]) Seine ostbaltischen Eroberungen hat er sich im Frieden von Nystadt, mit dem 1721 der grosse Nordische Krieg seinen Abschluss fand, voll zu sichern vermocht. Schweden musste endgiltig auf Ingermanland, Estland, Livland und einen Teil Finnlands (mit Wiborg) verzichten. Auch noch während der Verhandlungen gedachte Peter sogar sich evtl. mit einer nur 20—30 jährigen zeitweisen Abtretung Livlands von Schweden zu begnügen; es gelang ihm aber seine vollen Ansprüche durchzusetzen.[66]) Russland war zur militärisch-strategisch herrschenden Macht an, wenn auch nicht auf der Ostsee geworden, nicht ohne Widerstand in weiteren europäischen Kreisen zu finden. Russland, die als vorwiegend asiatisch und fremd empfundene Macht, hatte sich damit schon soweit in europäische Anlegenheiten eingelassen, dass man Gefahr zu wittern begann, und dass das ihm, als einer Rückendeckung gegen Asien, bisher entgegengebrachte Wohlwollen bei vielen Mächten jäh umschlug. Namentlich England, welches das holländische Erbe zur See angetreten hatte, zeigte sich unentwegt feindselig und will von einem russischen Dominium maris Baltici nichts wissen. So verkündete König Georg «der Zar soll weder sein Kommerzium etablieren, noch viel weniger eine Flotte in der Ostsee haben!»[67]), und als der Nordische Krieg zu Ende geht, erscheinen 1720—21 (ein Vorgang, der sich bis in die jüngste Gegenwart hinein wiederholt) plötzlich englische Kriegsschiffe in der Ostsee, um Russland zu grösserer Mässigung zu zwingen.[68]) Und auch Preussen, die junge aufstrebende Grossmacht in Mitteleuropa, findet sich bei aller Sympatie die sie der jungen Grossmacht des Ostens entgegenbringt mit dem Gedanken, Russland im Besitze Livlands zu wissen nur schwer ab. Friedrich Wilhelm I. will Peter zwar St. Petersburg und Ingermanland lassen, Livland aber nicht, und nur dank Unterstützung der preussischen Ansprüche auf Pommern durch Peter, wird ein halbwegs befriedigender Ausgleich geschaffen. Man hatte damals in Berlin ein deutliches Gefühl, was die Nachbarschaft des russischen Zaren für den eignen Staat bedeutete, und das kommt zu klarem Ausdruck, wenn Friedrich Wilhelm I. einem seiner Gesandten schreibt, die Festsetzung des Zaren in Livland sei ihm garnicht zuträglich, «massen er und seine

---

[64]) Polijektow, Die Baltische Frage in der russischen Politik nach dem Nystädter Frieden. 1721/25. St. Petersburg 1907.

[65]) Rohrbach, a. a. O., S. 90.

[66]) Brückner, a. a. O., S. 445.

[67]) Rohrbach, a. a. O., S. 89.

[68]) Brückner, a. a. O., S. 444.

Posterität imstand sei würden, uns bei allen unsern künftig zu formierenden Dessins allemal in echec zu halten und uns den Rücken unsicher zu machen.»[69]) Und er ermahnt auch Peter noch einmal missbilligend, er möge nicht durch ungemessenes Verlangen eine ähnliche Abneigung der Mächte gegen sich hervorrufen wie einst Ludwig XIV. von Frankreich. Um derlei papierene Proteste brauchte Peter sich jedoch nicht zu kümmern. Er hatte sein ihm durch den Gang der Ereignisse eingegebenes Ziel erreicht. Alt-Livland war nach einem halben Jahrtausend wechselvollster Geschicke, die jedoch seinen deutschen Charakter nicht zu erschüttern vermochten, der russischen Herrschaft anheimgefallen. Und Peter der Grosse wollte diese Ostseeprovinz seinem Reiche gerade in ihrem deutschen Charakter, erhalten, um so gewissermassen ein Stück Europa direkt nach Russland zu importieren, dem deutschen Einfluss ein möglichst breites Einfallstor zu gewähren. Nicht als unterworfenes Gebiet wurde Livland, daher dem russischen Reich angegliedert, sondern unter ausdrücklicher Einwilligung des Landes und durch Vertrag mit ihm, so wie es einst an Polen und dann an Schweden gekommen war. Livland ist nämlich de jure nicht erobert worden. Ein «freier» Vertrag war die Grundlage seines Verhältnisses zu Russland. Das Privilegium Sigismundi Augusti wurde in der Kapitulation des Landes vom 4. VII. 1710 in allen Stücken bestätigt, daneben noch in besonderen Abmachungen Erhaltung der Religion, der Schule und Universität, die landesstaatliche Selbstverwaltung und so weiter, mit einem Worte, des alten deutschen Charakters des Landes zugesichert, Abmachungen die sodann im Nystädter Frieden auch eine völkerrechtliche Grundlage erhielten. Und durch einen besonderen Gnadenbrief vom 30. IX. 1710 verpflichtete Peter alle seine Nachfolger auf dem Zarentrone, diese Kapitulationen Livland und Riga gegenüber einzuhalten. Damit wurden auch die europäischen Mächte zum Teil beschwichtigt.

Russland hatte nun sein Fenster nach Europa und dieses sollte nach den Absichten Peters in der Hauptsache dazu dienen, der westeuropäischen Bildung und Technik nach Russland Eingang zu verschaffen, um es seinen machtpolitischen Zielen gewachsen zu machen. Handelspolitische Ziele hatte er bei dem Erwerb des Ostbaltikums weniger in unmittelbarem Verfolg.[70]) Auch sie erwuchsen ihm, wie ja dieses ganze Unternehmen, gewissermassen erst unter den Händen. Wohl war der Zar bemüht, auch die Volkswirtschaft seines Landes zu heben, doch nur aus Motiven der militärischen Erstarkung. Sehr treffend bemerkt dazu der Kulturhistoriker Miljukow, dass bei Peter die Errichtung eines ständigen Heeres und die Gründung und Unterhaltung einer Flotte nach europäischem Muster «die bewegende Ursache aller Neuerungen auf dem Gebiete der Staats-

[69]) Haller, a. a. O., S. 39.
[70]) Kljutschewsky, a. a. O., 4. Bd., S. 165—168.

wirtschaft waren».[71]) Die Wirtschaftszwecke bildeten für ihn nur die Bausteine zur Aufrichtung seines politischen Machtgebäudes.

Seine Wirtschaftspolitik war eine Art Merkantilismus, dessen Leitmotiv in dem Satz eines seiner Ukase «Geld ist die Arterie des Krieges»[72]) zum Ausdruck kommt. Schon unter seinen Vorgängern war der Umschwung zu einer nationalen Wirtschaftspolitik vor sich gegangen. Alexei hob 1649 alle Privilegien auf, wenn auch der von ihm 1667 erlassene erste russische Zolltarif noch durchaus liberal war.[73]) Infolge der niedrigen Kulturstufe der Bevölkerung, war garnicht zu befürchten, dass die Einfuhr übermässig ansteigen könne, wie auch eine Ausfuhr aus denselben Gründen sich nur allmählich entwickeln konnte. Die Handelsförderung und der Merkantilismus Peters entsprachen denn auch keineswegs einer natürlichen Ausweitung der ökonomischen Verhältnisse, wie er auch keine Rücksicht auf die wirtschaftliche Eigenart des Landes nahm. Der Aussenhandel behielt seinen passiven Charakter und war hauptsächlich durch den Umfang der Bedürfnisse der umwohnenden Völker bedingt.[74]) Der Osten selbst besass auch jetzt weder einen nennenswerten Handel, noch Handelsgeist.[75]). Der, nur als Kleinkrämer oder Hausierer bekannte, und geringer denn eine Eierschale geachtete russische Kaufmann besass weder genügend Unternehmungsgeist, noch Intelligenz, um neue Handelsbeziehungen mit dem Auslande in die Wege zu leiten oder alte zu pflegen. «Bei uns ist niemand der etwas vom Handel verstände,» sagte Ostermann einst zu dem holländischen Residenten de Bie,[76]) und tragikomisch schildert gegen Ende der Regierung Peters der russische Gesandte in Stockholm, wie russische Kaufleute in der schwedischen Hauptstadt allerlei unbedeutende Waren, Nüsse, Holzlöffel und Leinwand auf offenem Markte feilgeboten, unter freiem Himmel ihre Grütze gekocht und sich durch Trunksucht und Raufereien ausgezeichnet hätten. Die Schweden verspotteten diese Russen.[77]) Soweit nicht den Ausländern die Begünstigung zur Ausfuhr russischer Landeserzeugnisse verblieben war, wurde der Grosshandel von der Regierung selbst geführt, und geriet so in ein mehr und mehr fiskalisches Fahrwasser. Es gab schliesslich eine Menge sogen. „Kronswaren», die ein Handelsmonopol des Staates waren. Peter hat dieses System der Staatsmonopole, als sich erwies, dass die fiskalischen Interessen dabei zu kurz kamen, wieder abgebaut. An dieser, Unmöglichkeit durch Zwang die fehlenden wirtschaftlichen und geistigen Grundlagen

---

[71]) Wittschewsky, a. a. O., S. 9.

[72]) Brückner, Peter der Grosse. S. 510.

[73]) Wittschewsky, a. a. O., S. 5.

[74]) Wittschewsky, a. a. O., S. 6.

[75]) Schulze-Gaevernitz, Eine Studie zum osteuropäischen Merkantilismus. Berlin. 1895. S. 469 ff.

[76]) Brückner, a. a. O., S. 514.

[77]) Brückner, a. a. O., S. 519.

des Handels zu legen scheiterte letzten Endes auch die Wirtschaftspolitik Peters des Grossen, dem, wie er selbst äusserte, «das Commerzwesen stets besondere Schwierigkeiten bereitete, und von dessen Zusammenhängen er sich nie einen deutlichen Begriff habe machen können.»[78]) Aussenhandelsinteressen spielten bei dem nordischen Unternehmen Peters aus allen diesen Gründen somit eine untergeordnete Rolle.

Mit weitausschauendem Blick für die künftige wirtschaftliche Entfaltung Russlands, hatte er dagegen die ganze Bedeutung des Südens und des Schwarzen Meeres erkannt, Gebiete, denen auch seine ersten Bestrebungen galten. Die freie Schiffahrt auf dem Schwarzen Meer und die Durchfahrt durch die Dardanellen ins «Weisse», wie damals das Mittelmeer genannt wurde, schwebten ihm wohl als Endziele seiner Politik vor. Er fördert zwar auch Archangelsk, wohin sich nach der Zerstörung Nowgorods ja das Schwergewicht des russischen Aussenhandels verlegt hatte. Seine Hauptaufmerksamkeit gilt aber dem Süden, wo er eine Verbindung des Zentralrussischen Flussystems mit dem Schwarzen und Asowschen Meer, mit dem Ziel, den Handelsverkehr dorthin zu lenken, plant. Es werden umfassende Kanalbauten unternommen, die viele Jahre lang dauern, Zehntausende von Arbeitern beschäftigen und ungeheure Summen verschlingen.[79])

St. Petersburg, die neue Hauptstadt, war von Peter anfangs den Schweden zum Trotz und als militärischer Vorposten gegen dieselben gegründet worden. Die Stelle war für eine Stadt so ungünstig wie nur möglich ausgewählt: Sumpfige Beschaffenheit des Baugeländes, furchbare Überschwemmungen und ungesundes Klima stellten ihre Existenz oft in Frage, jedoch Peter stampfte die Stadt schlechthin gewaltsam aus dem Boden. Tausende der von allen Teilen des Reiches zusammengetriebenen Arbeiter, fanden ihren Tod bei der Arbeit in diesen Verhältnissen, aber der Wille des Zaren siegte. Die hierher, versetzten Beamten waren verpflichtet, sich steinerne Häuser zu bauen, trotzdem behielt die Stadt lange noch einen Biwak-Charakter. Mit Beendigung des Krieges hätte allem Anschein nach, diese zu militärischen Zwecken entstandene Stadt das Anrecht, die Hauptstadt des Reiches zu bleiben, eingebüsst, wenn es nicht gelang ihr auch noch eine wirtschaftliche Bedeutung zu geben. Allein als Stadt der Beamten und Garnison einiger Garderegimenter konnte sie kaum diesen Rang behaupten. Und nun sehen wir Peter, dessen Mentalität diese so gewaltsam entstandene und ihrem Gepräge nach ganz und gar nordisch-deutsche Stadt so sehr entsprach, mit gewohnter Energie auch an dieses Werk herangehen. Seine Energie ist umso verständlicher, wenn man erwägt, dass es ihm ja nicht gelungen war seine südrussischen Wirtschaftspläne zu vollenden, und ihm hier so auch ein gewisser Ersatz

---

[78]) Schulze-Gaevernitz. Eine Studie zum osteuropäischen Merkantilismus. S. 470/71.

[79]) Brückner, a. a. O., S. 342.

dafür möglich schien. Mit unendlicher Mühe ist es ihm gelungen, die Bedeutung St. Petersburgs zu einer dauernden zu machen. Ausser den angeführten Gründen kam noch in dieser Hinsicht die Entlegenheit der Residenz von den Zentren des russischen Wirtschaftlebens, den Gebieten intensiver Ackerbaukultur, als die grösste Schwierigkeit hinzu. Das Hinterland der Newa produzierte auch im XVIII. Jahrhundert so gut, wie nichts, [80]) und selbst das Brotgetreide musste restlos von der Wolga her beschafft werden. Die Verbindungsschwierigkeiten kamen hinzu. Selbst diplomatische Gesandtschaften brauchten ca. 5 Wochen, um den Weg von St. Petersburg nach Moskau zurückzulegen, und einer Verbesserung dieser Verhältnisse standen die Nowgoroder Wälder und Sümpfe entgegen. Es werden Kanalbauten unternommen, die anfangs jedoch auch keine geeignete Verbindung herstellen, da die kleinen Fahrzeuge nur schwer den stürmischen Ladogasee passieren können. Erst den Nachfolgern Peters gelang es, (1852) das Kanalsystem befriedigend auszugestalten. Dann aber und mit dem Aufkommen der Eisenbahnen stieg auch die Bedeutung der Stadt gewaltig, da sie zur Mündung des Wolgasystems, der gewaltigsten Verkehrsader Russlands, wurde. Schliesslich waren auch die Hafenverhältnisse St. Petersburgs so ungünstig, wie nur möglich. Abgesehen davon, dass dieser Hafen zirka 6 Monate von Eis geschlossen, dass das salzarme Wasser des Finnischen Busens den hölzernen Schiffen sehr unzuträglich war, war vor allem auch das Fahrwasser der Bucht so flach, dass grössere Schiffe garnicht dorthin gelangen konnten, und der ganze Verkahr sich draussen auf der Kronstädter Reede abspielen musste. [81]) Erst viel später ist durch eine 20 klm. lange Fahrrinne, den sogen. «Seekanal» hier Abhilfe geworden. Peter hat lange vergeblich versucht, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, ja schliesslich war er schon entschlossen, den Hafen an eine andere Stelle zu verlegen, und wählte dazu die Reede Ragerwyk bei Reval, [82]) jedoch auch dort schlugen die Hafenarbeiten fehl, und es blieb bei St. Petersburg.

Das Hauptproblem aber war nun, den Handelsverkehr auch tatsächlich nach St. Petersburg zu lenken. Wir sahen, dass der gesamte Aussenhandel des Reiches sich nach Archangelsk verlagert hatte. Es galt nun, die wirtschaftlichen Verhältnisse völlig umzuschalten, und Peter tut das, mit der gewohnten brutalen Energie. Die wirtschaftlichen Schäden dieses beispiellosen Gewaltaktes waren ungeheuer. Alteingefahrene Handelsbeziehungen und Gewohnheiten wurden plötzlich zerrissen, und es dauerte lange, bis die neuen wieder angebahnt waren. Sowohl die Holländer und Engländer, die sich in Archangelsk schon ein dauerhaftes Nest gebaut hatten, als auch die russischen Kaufleute selbst, die sich an den nördlichen Dwina-Weg gewöhnt hatten, waren einmütig gegen diesen Schritt Peters.

---

[80]) Pohle, St. Petersburg. Berlin 1917. S. 8.

[81]) Pohle, a. a. O., S. 16.

[82]) Kljutschewsky, a. a. O., Band 4., S. 165.

Seine Senatore unterstützten ebenfalls diese Proteste und der General-Admiral Apraxin drohte Peter ganz offen damit, dass er durch seine abenteuerlichen Unternehmungen die Kaufmannschaft ruinieren, sich aber «ewige Tränen auf das Gewissen laden würde,» [83]) Peter setzte sich durch. Am 31. X. 1713 wurde einfach durch ein Dekret verfügt, dass zwei Drittel der bisher über Archangelsk geleiteten Gegenstände nun den Weg über St. Petersburg zu nehmen haben. Hanf, Leder, Kaviar, Leim, Teer, Borsten dürfen nur noch über die Residenz ausgeführt werden. Am 20. XI. 1717 wird verfügt, dass alle bedeutenden Kaufleute aus Archangelsk nach St. Petersburg umzusiedeln haben. [84]) Gleichzeitig wird der Zollsatz für die nach St. Petersburg eingeführten Waren auf 3% ermässigt, während er sonst 5% betrug und bei der Ausfuhr fallen für die nach St. Petersburg gehenden Waren alle inneren Zölle und Abgaben völlig fort. [85]) Das Resultat solcher Massnahmen konnte denn auch nicht ausbleiben, und folgende Angaben geben uns in runden Zahlen ein Bild des erzwungenen Umschwungs:

	1717—1719			1726		
	Ausfuhr Rubel	Einfuhr Rubel	Umsatz Rubel	Ausfuhr Rubel	Einfuhr Rubel	Umsatz Rubel
Archangelsk	2.344 000	597 000	**2.941.000**	285 000	36.000	321.000
St. Petersburg	269.000	218 000	587.000	2.403.000	1.550.000	3.953.000[86])

Vollständig ergebnislos blieben jedoch die Versuche Peters eine russische Handelsschiffahrt und — Flotte zu schaffen und damit den russischen Aussenhandel den Händen der Ausländer zu entreissen. Zwar war es ihm gelungen, eine russische Kriegsflotte zu schaffen. Zu Beginn des nordischen Krieges zog er die für Archangelsk bereits erbauten Schiffe, durch den Onega und Ladogasee und das Flussystem derselben, nach der Ostsee herüber und die übrigen Schiffe wurden auf Ostsee-Werften erbaut, oder aus dem Auslande bezogen. Peter hatte damit die Möglichkeiten, sich machtpolitisch auf der Ostsee zu behaupten. Für eine russische Handelsschiffahrt fehlte aber der nationale Unternehmer. Wir haben erwähnt, wie die russische Schiffahrt, nachdem der Wikingergeist der ersten Herrscher erloschen war, mit der Slavisierung der Warjägerfürsten allmählich verfiel. Auch nachdem die Vorherrschaft der Hansa auf der Ostsee und in Nowgorod gebrochen war, kam keine neue nationalrussische Handelsflotte zum Vorschein, obgleich die Zaren bis zum Frieden von Stolbowa einen nicht unerheblichen Teil der Küste des finnischen Meerbusens besassen. Und dazu reichten auch der eiserne Wille und die Macht Peters nicht aus. Wie wir im II. Teile der Arbeit gesehen, hatten sich, trotz aller in der Zwischenzeit erfolgten Bemühungen, diese Verhältnisse bis auf die Ge-

[83]) Kljutschewsky, a. a. O., Band 4., S. 164.
[84]) Sammlung, S. XXII.
[85]) Sammlung, S. XXII.
[86]) Sammlung von Materialien. S. XXII.

genwart nicht geändert, wobei der Kontrast zu dem kleinen Finnland besonders auffallend war. Es gelang Peter lediglich eine, der Umstellung des Handels ähnliche Umgruppierung des Schiffsverkehrs von Archangelsk nach St. Petersburg zu erzielen, die aus folgenden Angaben ersichtlich ist: 1710 liefen in Archangelsk ein 153 ausländische Schiffe, nach St. Petersburg 1722—116, 1724 — 240, während in allen nun russischen Häfen der Ostsee (ausser Pernau und Kronstadt) 1725 — 914 Schiffe einlaufen.[87]) Es war Peter dabei nur darum zu tun, seiner neuen Residenz zu bleibender Bedeutung zu verhelfen. Allgemeine, wirtschaftliche Ziele verfolgte er hier im Norden kaum. Für die livländischen Häfen, in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für Russland, hatte er jedenfalls nur wenig Interesse. Für Riga und die anderen Häfen blieben anfangs sogar die bestehenden alten, lokalen Zolltarife in Kraft. Ja wie früher zugunsten Archangelsks, dem die ganze Aufmerksamkeit Peters, der im Jahre 1700 streng verbot, russische Waren nach Riga oder anderen baltischen Städten zu führen, galt, so wurden diese Häfen jetzt zugunsten St. Petersburgs direkt benachteiligt.[88]) Die Ausländer genossen in St. Petersburg mancherlei Vorzüge, was den livländischen Häfen zum Schaden gereichte. Der von Peter begonnene Bau des Hafens Baltischport, war als unmittelbare Konkurrenz Revals gedacht.[89]) Nur schwer konnten sich dabei die livländischen Häfen von den durch den 20-jährigen Krieg verursachten Störungen ihres Wirtschaftslebens erholen. —

Derart stellten sich die Angliederung des Ostbaltischen Gebiets und seiner Häfen, die Livland für 2 Jahrhunderte zu Russland schlug, und die Gründung St. Petersburgs dar. Wir haben dabei gesehen, welch geringe Rolle wirtschaftlichen Argumenten und Motiven in diesem, neben Zufallsmomenten hauptsächlich von macht- und zivilisationspolitischen Zielen getragenem Prozess zukam. Und diese Lagerung der Verhältnisse hat sich auch unter den Nachfolgern Peter des Grossen nicht gewandelt. Eine wesentliche Änderung aber war durch die gewaltige und eigenartige Persönlichkeit dieses grossen Zaren und seine nordischen Erfolge in der politischen Lage Russlands vor sich gegangen. Russland ist unter ihm ein äusserlich fast gleichgeachtetes Glied der europäischen Völkerfamilie geworden. Die «Europäisierung», das vorherrschende Streben Peters, hatte ihm dort die gehörige Anerkennung verschafft. Es ist dabei allerdings stets festzuhalten, dass nur die äussere Form des gesellschaftlichen und staatlichen Lebens umgestaltet worden war, das Prinzip jedoch, auf dem der alte Moskauer Staat sich aufbaute, erst recht auf die Spitze getrieben wurde. Russland war und blieb Eroberungsstaat, jetzt aber in grösserem Masse, da mit verstärkten Machtmitteln. Das breite, von Peter geschaffene, Fenster nach Europa sollte es ihm ermöglichen, seinen südrussischen, anti-tür-

[87]) Kljutschewsky, a. a. O., S. 164. IV.
[88]) Brückner, a. a. O., S. 518.
[89]) Arbusowa, a. a. O., S. 267.

kischen und asiatischen Aufgaben möglichst erfolgreich nachzukommen. Statt dessen verliert er aber in der Folgezeit, gerade dank dieser im Ostbaltikum nun gegebenen intensiven Verflechtung mit dem Westen, den Instinkt für diese seine natürlichen politischen Aufgaben und mischt sich in immer bedrohlicherer Weise in die intern-europäischen Angelegenheiten, — ein Prozess der in geradliniger Entwicklung bis zum Weltbrande von 1914 führt. Man könnte fast sagen, dass seit Peter Europa immer mehr unter russische Oberhoheit geriet. [90]) Wie ein ungeheurer Alp lastete der Druck, den es durch die an der Ostsee gewonnene Stellung ausübte, auf dem europäischen Festlande.

Der Gang der nachpetrinischen Ereignisse ist für die Beleuchtung unseres Themas weniger interesant. Er bietet kaum neues zur Beurteilung der von uns gestellten Fragen. Wir können uns daher ganz kurz fassen. Russland hat nun die erforderlichen europäischen Machtmittel, um seine Eroberungsbestrebungen auf das energischste fortzusetzen. Im Ostbaltikum und in dem durch Peter errungenen strategischen Dominium maris Baltici hat es zugleich die Handhabe, auch West- und Mitteleuropa in diese Bestrebungen mit einzubeziehen. Die Europäisierung der Machtmittel, der Glaube an die Weltmission, der erwachende und politisch ausgewertete Panslawismus, die vorhandene Tradition, der mangelnde Widerstand, — das alles wirkt nun zusammen, um Russland einen neuen, gesteigerten Expansionsimpuls zu geben und es zur Vollstreckung des sogen. «Testaments Peters des Grossen» anzuspornen. Im Westen wird endlich mit Polen-Litauen abgerechnet und damit auch zu Lande eine enge Berührungsfläche mit Mitteleuropa geschaffen. Im Süden gelingt Katharina II. endlich auch die endgültige Niederwerfung der Ukrainer, damit der Erwerb der reichen Schwarzerdegebiete, ferner die Erreichung des Schwarzen Meeres; — und in Asien geht die bekannte «Jagd nach der Grenze» mit unglaublicher Schnelligkeit vor sich, richten sich die Stösse bald gegen Japan und England. Im Nordwesten wird gleichzeitig der einmal dort hineingetriebene Keil ständig erweitert. Kurland wird noch 1795 bei der Dritten Teilung Polens auf derselben rechtlichen Grundlage, wie seine Schwesterprovinzen angegliedert. 1809 wird das schon von Peter zum Teil erworbene Finnland als autonomes Grossfürstentum dem Russischen Reich einverleibt. Damit hatte Russland nicht nur seinen natürlichen Raum ausgefüllt, nein, es war an vielen Stellen, namentlich im Westen, weit über denselben hinausgedrungen und hatte sich sowohl raumfremde, als auch völkisch, kultur- und wirtschaftsfremde Gebiete angegliedert. In den daraus sich ergebenden inneren Konflikten erwuchsen, gefördert durch das autokratische Regierungssystem, mit der Zeit neue Antriebe zu weiteren Eroberungen. Die inneren Konflikte sollten durch derartige äussere Ventile aus der Welt geschafft werden. Dabei geriet das Reich jedoch in einen un-

[90]) Haller, a. a. O., S. 39.

verkennbaren circulus vitiosus, und die Katastrophe konnte kaum ausbleiben.

Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Verhältnisse ist wichtig festzuhalten, dass inzwischen das von Peter mit solcher Energie betriebene Werk der Gewinnung der Korn- und Kohlenkammern des Südens und des Schwarzen Meeres gelungen war. Das Schwergewicht der russischen Volkswirtschaft verlagerte sich damit aus Nord- und Mittelrussland nach dem Süden, an das Schwarze Meer. Die in Angriff genommene Agrarreform musste, wie im II. Teil dargelegt, diese Erscheinung noch wesentlich akzentuieren. Das wirtschaftliche Herz Russlands schlug damit nicht mehr in St. Petersburg oder Moskau, sondern, soweit seine Existenz als Grossmacht in Frage kommt, lediglich im Süden. An der Ostsee wird es dadurch, wenn man diese wirtschaftlichen Zusammenhänge ins Auge fasst, in wachsendem Masse desinteressiert. Russland kann leicht den Verlust Polens, Litauens, Finnlands und der Ostseeprovinzen vertragen — es bleibt trotzdem ein reicher und wirtschaftsharmonischer Grosstaat. — Seine wirtschaftliche Entfaltung war jedoch überhaupt gering und entsprach der politischen nicht im entferntesten. Die Wirtschaftspolitik stand vollkommen unter dem Primat der reinen Politik — nach aussen der Expansion, nach innen der Despotie. Noch bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts, hatte der Handelsverkehr mit dem Auslande unter dem unerträglichen Regierungsdruck, der jegliche Selbstbetätigung und jeden freien Verkehr ertötete, zu leiden. Erst nach grossen aussenpolitischen Rückschlägen, oder inneren Unruhen besinnt man sich wieder auf das wirtschaftliche Fundament des Staates. So zieht erst die Niederlage im Krimkriege die Bauernbefreiung und einen Ausbau des Verkehrsnetzes nach sich, und erst nach der Niederlage im Japanischen Kriege und heftigen Bauernunruhen, beginnt man mit der Agrarreform, die überhaupt erst die Grundlagen einer rationellen Landwirtschaft schaffen konnte. Eine geregelte Industriepolitik datiert ebenfalls erst seit Ende des vorigen Jahrhunderts, der sogen. Aera-Witte. Der russische Staatshaushalt basierte ferner geradezu auf einer Aussaugung des Volkes, sei es durch das Branntweinmonopol („Alkoholisches Budjet»), das 1912 zirka 30% der Staatseinnahmen lieferte,[91]) sei es durch Zwang zum Getreideverkauf und - export. Nur so war auch das Geldwesen in geordnetem Zustande zu erhalten, was auch erst in der Aera Witte erreicht wurde. Ebenso gering war die russische Aussenhandelsentwicklung, namentlich im Ostseehandel blieb die Stellung des Reiches eine ganz passive. Auch in der nachpetrinischen Zeit, bis zur Gegenwart, spielen daher in den Beziehungen Russlands zur Ostsee die wirtschaftlichen Motive nur eine sehr untergeordnete Rolle. Schon Peter hatte nur aus politischen Gründen auch die wirtschaftliche Bedeutung seiner neuen Residenz zu heben gesucht und den russischen Aussenverkehr gewalt-

[91]) Wilkow, Die russischen Finanzen. (Sering «Russlands Kultur und Volkswirtschaft. Berlin 1913 S. 242)

sam dorthin gelenkt. Seine Nachfolger schreiten auf dieser einmal eingeschlagenen Bahn in derselben Weise weiter. Aber sehr sicher fühlt man sich in dieser ungewohnten und fremden Position an der Ostsee noch lange nicht. Die gewaltige Persönlichkeit des Zaren allein hatte sich allmählich ganz in diese Verhältnisse hineingefunden, obwohl auch bei ihm der Anstoss zur Ergreifung dieses Landes erst von aussen kommen musste. Seine nächsten Nachfolger schwanken dagegen schon ganz erheblich unter der Last dieser europäischen Erbschaft. Die «Europäisierung» Peters hatte nie weite Volkskreise, geschweige denn die seelische Struktur des Russentums zu erfassen vermocht. Man stand seinem Tun vielmehr mit mühsam verhaltener Entrüstung und Empörung gegenüber. Nach seinem Tode gelang es sogar, den Dolgorukis, als Führern des Altrussentums und Exponenten der Volksstimmung, die Macht an sich zu bringen und Peters Günstlinge zu stürzen. Damit hatte die Reaktion gegen die Europäisierung die Oberhand gewonnen. Der Hof verliess 1728 die neue Residenz und siedelte wieder nach Moskau über. Es klingt nicht unwahrscheinlich, wenn berichtet wird, dass man gerne bereit gewesen wäre, die ganzen Ostseeprovinzen samt Ingermanland, mit denen man nichts rechtes anzufangen wusste, die als Herde der Europäisierung sogar höchst unbequem waren — wirtschaftliche Erwägungen spielten auch jetzt keine Rolle — wieder los zu werden![92])

Russland stand damals am Scheidewege. Wäre es bei dieser Korrektur geblieben — die Entwicklung Russlands hätte vielleicht andere Bahnen eingeschlagen. Doch es geschah nicht. 1732 verlegte die Zarin Anna, eine verwitwete Gemahlin des Herzogs Friedrich Wilhelm von Kurland, die als solche lange in diesem deutschen «Gottesländchen» geweilt hatte und von einem rein deutschen Anhang umgeben war, die Residenz wieder nach St. Petersburg zurück. Die Führer des Altrussentums wurden gestürzt, um deutschen Männern, den Biron (Bühren), Ostermann und Münnich, Platz zu machen, womit das politische Band zwischen Russland und der Ostsee natürlich wieder sehr gefestigt wurde, wenn auch im wesentlichen nur in den Kreisen des Hofes und der Residenz. Der Mann aus dem Volke hatte selbst bis zur Gegenwart zur neuen Hauptstadt kein Verhältnis finden können, sie war für ihn eine «deutsche» Stadt, — und Moskau blieb bis zuletzt noch das Herz Russlands, die Stadt, nach der die Zaren wallfahrteten, wenn sie sich die Krone aufs Haupt setzten, oder einen neuen Krieg begannen.

Auf die einzelnen Phasen und Erscheinungen der nun sich abwickelnden russischen Wirtschaftspolitik, inbezug auf die Ostsee, verlohnt es nicht des näheren einzugehen, da sie kaum weiter charakteristisches für uns ergeben. Man ist auch in der Folgezeit lediglich bemüht den Wirtschaftsverkehr der neuen Hauptstadt, die auch jetzt nur schwer ihr «deutsches» Gepräge zu verleugnen vermag, zu fördern. Im übrigen gilt die Aufmerk-

[92]) Pohle, St. Petersburg. Berlin, 1917. S. 12.

samkeit, soweit sie überhaupt wirtschaftlichen Dingen zugewandt ist, dem Süden. Die baltischen Häfen und die Wirtschaft der Ostseeprovinzen werden dagegen systematisch vernachlässigt. Gleich die Nachfolger Peters erlassen 1725 und 1728 Kornausfuhrverbote für die baltischen Häfen, wodurch dieselben schwer geschädigt werden. Vor allem zeigt die Verkehrspolitik der zarischen Regierung ganz unzweideutig den völligen Mangel wirtschaftlicher Erwägungen inbezug auf die baltischen Ostseehäfen. War diese Politik, was die Binnenschiffahrtsverhältnisse anbetraf, überhaupt darauf angelegt, dieselben von Jahr zu Jahr zu verschlechtern,[93]) so gilt das in besonderem Masse von den Binnenschiffahrtswegen zu den baltischen Häfen. Nicht nur ist nie der Versuch gemacht worden, dem Wolgagebiet einen zweiten Ausweg zur Ostsee, durch Herstellung der Düna-Wolga Verbindung, was doch die unzweifelhafte Folge eines wirklich dringenden wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisses mit der Ostsee gewesen wäre, zu schaffen — auch die Schiffahrtsverhältnisse auf der Düna selbst haben sich unter der russischen Verkehrspolitik von Jahr zu Jahr verschlimmert, während letztere doch bei ihrer grossen Ausdehnung und der Leichtigkeit sie mit den anderen Strömen der osteuropäischen Tiefebene durch teilweise schon vorhandene, aber gleichfalls stark vernachlässigte, Kanäle in Verbindung zu setzen, einen weit günstigeren Verkehrsweg für die russischen Massengüter abgeben könnte, als die vorwiegend nach strategischen Gesichtspunkten angelegten Eisenbahnen. Es geschah jedoch nichts für diese Regulierung der Düna. St. Petersburg konnte sich währenddessen bald des natürlichen Vorzugs seiner Lage an der Mündung des Wolgasystems erfreuen, die seine Bedeutung als Hafenplatz hob, eine Entwicklung, die von der Regierung, ganz im Sinne Peters, stets gefördert wurde. Und zugunsten dieser Entfaltung St. Petersburgs wurden nun die baltischen Häfen auf jede Art und Weise benachteiligt. Hätte die russische Regierung ein besonderes Interesse, wirtschaftlicher oder sonstiger Art an ihnen genommen, wie es etwa die belgische Regierung an Antwerpen hatte, dann hätte sie dieses Interesse auch öffentlich durch Schaffung eines auf diese Häfen zulaufenden guten Eisenbahnnetzes, durch eine auf die Bedürfnisse derselben eingestellte Tarifpolitik, durch Hafen- und Stromregulierungsarbeiten und ähnliche technische Fürsorge dokumentiert. Statt dessen hat die Zarenregierung seit Jahren unverhohlen eine starke Abneigung gegen Riga an den Tag gelegt und alles getan, um den Seeverkehr auf Kosten dieser Stadt über St. Petersburg und die südrussischen Häfen abzulenken. Bezeichnend sind in dieser Hinsicht die Ausführungen des handelspolitischen Dezernenten des Rigaer Börsenkomitees, der sich wie folgt darüber äussert: «Aus obigem erhellt, dass der Aufschwung des Rigaer auswärtigen Handels ausschliesslich der stets regen Initiative und unermüdlichen Tatkraft der Rigaer Kaufmannschaft

[93]) Gernet, Rigaer Handels- und Verkehrsentwicklung. Jena 1919. a. a. O., S. 3.

und der Grossindustrie zuzuschreiben ist, die dabei ganz auf sich selbst angewiesen waren, da ihnen seitens der russischen Regierung im grossen und ganzen nicht nur keinerlei Unterstützung und wohlwollende Förderung zuteil wurde, sondern ihnen sogar bei ihren Bestrebungen immer wieder Hemmnisse jeglicher Art in den Weg gelegt wurden. Die Entwicklung des Rigaer Hafens sollte eben auf künstliche Weise niedergehalten werden, zu welchem Zweck seine vitalsten Bedürfnisse vielfach vernachlässigt wurden, so unter anderem auch durch Verschleppung der Entscheidung der wichtigsten seitens der Kaufmannschaft angeregten Fragen. Dabei wurde andererseits St. Peterburg in jeder Hinsicht beim Bau von Eisenbahnen, Wasserstrassen, bei Erstellung von Tarifen und so weiter gefördert, namentlich aber wurden enorme Staatsmittel für die weitere Ausgestaltung und Ausrüstung des Hafens aufgewandt, obgleich eine derartige Bevorzugung des St. Petersburger Hafens schon aus dem Grunde wirtschaftlich nicht gerechtfertigt ist, weil er eben infolge von Eisschwierigkeiten 6 Monate hindurch für Schiffe nicht zugänglich ist.[94]) Auch in ihrer Handelspolitik hat die Zarenregierung sich durchaus über die Interessen der baltischen Häfen hinweggesetzt. So hat sie im deutsch-russischen Handelsvertrage vom Jahre 1894 durch Gewährung direkter Durchgangstarife die reichsdeutschen Ostseehäfen Königsberg, Memel und Danzig frachtlich mit Riga gleich — das heist die fremdsstaatlichen Häfen ebenso günstig gestellt, wie die baltischen,[95]) und ihre Konkurrenzfähigkeit damit gestärkt. Die Einstellung Russlands gegenüber den baltischen Häfen leitete sich eben aus rein politischen Erwägungen her und nur so ist dieses Verhalten daher verständlich. Charakteristisch in dieser Beziehung ist auch das Vorgehen der Russen bei dem Plane, den Libauer Hafen in einen Kriegshafen zu verwandeln, einen vorgeschobenen Stützpunkt für russische Flottenoperationen in der südlichen Ostsee. 16 Jahre lang wurde mit Tausenden von Arbeitern Tag und Nacht an dem Hafen gearbeitet, wodurch der Handelsverkehr schweren Schädigungen ausgesetzt war, worauf jedoch keine Rücksicht genommen wurde. Da, als der Hafen fast vollendet war, kam der russisch-japanische Krieg und die Erfahrungen, die man in demselben mit der in Port Arthur eingeschlossenen Flotte machen musste, veranlassten die russische Marineleitung, den Kriegshafen in Libau wieder zu liquidieren. Mit echt russischer Grosszügigkeit wurde dieser Bau fallen gelassen und unverzüglich zur Anlage eines anderen Kriegshafens in Reval geschritten.

Ja allmählich war die russische Regierung in ihrem Verhältnis zu den «deutschen Ostseeprovinzen» soweit gekommen, dass sie ihrer auch als europäischer Kulturzentren glaubte entbehren zu können. Peter hatte das Land erworben, um es in seinem deutschen Gepräge zu erhalten. Er war stolz auf die damit erworbenen deutschen Untertanen. Nun beginnt eine

[94]) Gernet, a. a. O., S. 22.
[95]) Gernet, a. a. O. S. 9.

brutale Russifizierung des Landes, die ihren Höhepunkt mit Alexander III., dem Panslawisten auf dem Throne erreicht. Alle durch Peter gewährleisteten und von seinen Nachfolgern stets erneuerten Rechtsgarantien der livländischen Sonderstellung wurden aufgehoben und die Selbstverwaltung des Landes liquidiert. Nun erst wird das Land wirklich wie ein erobertes, und nicht durch freien Vertrag zum Reich gekommenes Gebiet behandelt. Die Angriffe richteten sich gegen die Sprache, die Schule, ja sogar gegen die Religion (Konversionen durch Landversprechungen und Gewalt) des Landes. Die lettischen und estnischen Bevölkerungsteile wurden dabei nach dem Prinzip des divide et impera gegen die Deutschen ausgespielt. Sie hatten bisher in gutem Einvernehmen miteinander gelebt und waren, bei Wahrung ihrer Eigenart, da die Balten nie eine gewaltsame Germanisierungspolitik betrieben hatten, freiwillig fast völlig in den deutschen Kulturkreis hineingezogen worden. Man wusste sich, bei allen Gegensätzen im kleinen, eins in dem Besitz der gemeinsamen Heimat und in der entschiedenen Abwehr des Russentums. Nun wurde Hass und Zwietracht in den dafür immerhin aufnahmefähigen Boden des Landes gebracht, eine Saat, die auch heute noch üppige Früchte trägt und der die neuen Baltischen Staaten, Lettland und Estland, so manches Unerquickliche verdanken, das wir heute noch in ihnen sehen müssen. Dennoch blieben diese Massnahmen, trotz unzähliger Opfer, die sie der schwergeprüften Bevölkerung auferlegten, im grossen und ganzen völlig erfolglos. Die deutsche Kultur Alt-Livlands, geläutert und immer fester geschmiedet in den Jahrhunderten seiner wechselvollen Geschichte, widerstand auch diesem Ansturm. — Der machtpolitische, panslawistisch gefärbte Druck in Russland war durch das Zusammenwirken aller von uns dargelegten Elemente schliesslich so stark geworden, dass der Ausbruch des Weltkrieges schliesslich nur eine Frage der Zeit werden musste. Die zum Teil öffentlich proklamierten Ziele, waren nun im Süden Konstantinopel und die Dardanellen, sowie der Balkan in erster Linie, — in Mitteleuropa, die dem Russentum von dem einstigen Bestande des alten litauisch-polnischen Reiches noch nicht anheimgefallenen Provinzen — Posen, Westpreussen und Galizien, sowie auch das alte Ordensland Ostpreussen und ferner Boehmen. Im Nordwesten bedrohte Russland Skandinavien, wo es angeblich nach einem eisfreien Hafen an der atlantischen Küste strebte.

Seine Ostseepolitik insbesondere verfolgte dabei im einzelnen die folgenden Ziele: Russifizierung der an die Ostsee stossenden Provinzen; Erwerb südlicherer Teile der Küste; traditionelle Freundschaft mit dem Pfortenstaat Dänemark, die nicht nur verwandtschaftlich-dynastisch fundiert war, sondern sich auf ganz konkrete politische Bedürfnisse gründete. Im Osten sind längs der ganzen asiatischen Grenze Reibungsstellen, vor allem mit England, dann aber auch mit der Mongolei, China und Japan gegeben. Wie im Laufe der Zeit dieser russische Expansionsdrang immer ausgeprägter eine, insbesondere gegen Mitteleuropa, das heisst gegen Deutschland und Oesterreich gerichtete Spitze erhielt, kann hier nicht im

einzelnen ausgeführt werden, ebenso wie wir es uns versagen müssen des näheren auf alle übrigen Faktore, die mitgewirkt haben, um die Katastrophe von 1914 herbeizuführen, hier einzugehen. Wir mussten uns auf eine durchaus einseitige Betrachtung der Probleme lediglich vom Standpunkte Russlands aus beschränken, und die dort treibenden, grossen Kräfte blosszulegen versuchen. Als sicher erscheint jedenfalls, dass nur der Durchbruch Russlands in den mitteleuropäischen Raum, die in den letzten 2 Jahrhunderten erfolgte Eroberung und Einverleibung der ganzen, von dem nördlichen Eismeer über Wasa, Helsingfors, Riga, Wilna und Warschau bis an den Fuss der Karpathen reichenden, auf fremdem, alt-europäischem, abendländischem Kulturboden befindlichen Randzone, ihm den Anreiz und die Handhabe gab, seine Eroberungsbestrebungen auch auf den Westen zu erstrecken. Damit hatte es eine Angriffsbasis, von der aus, gestärkt durch die imperialistische Symbiose (Hettner) mit Frankreich, es seine Expansionsbestrebungen auch in weitere Gebiete des mitteleuropäischen Raumes hineintragen konnte. Serbien wurde schliesslich der Hebel den es unmittelbar ansetzte.

Im Verlaufe des Weltkrieges hat Russland dann, durch die im Jahre 1915 unternommene vollständige Vernichtung des Rigaer Grosshandels und der Rigaer Industrie noch einmal den Charakter seiner wirtschaftlichen Beziehungen zum ostbaltischen Gebiet mit voller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht. Durch eine Verfügung der russischen Behörden wurden sämtliche Rohstoffe, Fabrikate, sowie zur Aufrechterhaltung der Betriebe notwendige Fabrikeinrichtungen, Maschinen, Kessel und so weiter zwangsweise aus Riga ins Innere Russlands evakuiert. Bei der Plan- und Rücksichtslosigkeit, mit der im Laufe weniger Wochen die Aussiedelung von über 200, zum Teil sehr grosser, Fabrikunternehmen ins Werk gesetzt wurde, war die Beschädigung, respektive völlige Vernichtung unzähliger wertvoller Anlagen und Maschinen unvermeidlich. Sie rollten zum grossen Teil **ganz** direktionslos ins Innere Russlands und wurden hier, häufig ohne ihren in der Hast gewählten Bestimmungsort überhaupt erreicht zu haben, ohne weitere Umstände auf irgend einer kleinen Station, ja sogar mitten auf freiem Felde, ausgeladen und blieben hier, Raub, Diebstahl und allen Witterungseinflüssen preisgegeben, liegen. Nur ein geringer Teil der Werke gelangte wieder in die Hände der Eigentümer, und nur wenigen gelang es nach unendlichen Schwierigkeiten, ihre Tätigkeit am neuen Standort wieder aufzubauen.[96]) Dasselbe Schicksal erlitt die Industrie fast des ganzen Gebiets. Es blieb dort nur eine wirtschaftliche Einöde mit lebensunfähigen Fabrikkörpern zurück. Damit war dem Deutschtum des Landes zugleich ein wichtiger Pfeiler seiner Existenz geraubt. Handel und Schiffahrt waren durch den Krieg natürlich sowieso sofort gelähmt. — Wie dann im Laufe der Kriegshandlungen eine völlige Verlagerung und Umstellung des russischen Verkehrs im Nordwesten stattgefunden hat, haben

[96]) Gernet, a. a. O., S. 132/133.

wir im I. Teile der Arbeit bereits dargelegt. Es handelt sich um die Umgehung der «nordischen Dardanellen». Einerseits versuchte man das, indem der Verkehr über Schweden und den Bottnischen Busen geleitet wurde. Diese Verkehrsverschiebung ist insofern noch von besonderem Interesse, als sie auf Dauer berechnet war. Die südliche Ostsee und die baltischen Häfen, sowie der deutsche Handel sollten auch in Zukunft ausgeschaltet, statt dessen die directe Verbindung England-Russland über Schweden hergestellt werden. Die politischen Absichten Russlands in der Ostsee, liess dagegen die im Kriege erfolgte völkerrechtswidrige Befestigung der Ålandinseln umso klarer hervortreten. — Andererseits fand eine Umschaltung des Verkehrs nach dem Weissen Meere und den eisfreien Häfen an der Murmanküste statt, über die in den Kriegsjahren sich fast der gesamte Aussenhandelsverkehr Russlands abwickelte. — Russland hatte damit den Schwerpunkt seines Aussenhandels wieder in das Gebiet verlegt, aus welchem ihn Peter der Grosse gewaltsam herausgerissen hatte, in Zeiten, da das Schwarze Meer dem russischen Handel noch nicht zugänglich war. —

Und auch das politische Ergebnis des Weltkrieges hat in Russland die von Peter dem Grossen bewirkte Umstellung vielfach wieder rückgängig gemacht. Sowohl geistig und zivilisatorisch, als auch territorial. Betrachten wir Letzteres. Wir müssen uns dabei auf die politischen Zustandsänderungen Russlands im W e s t e n, wo es die Grenzen seines Raumes am weitesten überschritten hatte, beschränken.

Hier hatte im Laufe des Krieges das Deutsche Reich, wie in jäh aufflackernder Erinnerung an seine seit den Tagen der Hanse ruhenden Ost-Traditionen, den ganzen ostmitteleuropäischen Raum, einst zum grossen Teil ihm staatlich und kulturell schon zugehörig, wieder aus dem politischen Zusammenhang mit Russland gelöst. Als Befreier von der russischen Fremdgewalt trat es hier allenthalben auf. Auch Alt-Livland war wie einst wieder Bestandteil des Reiches geworden. Damit hatte dasselbe seine alte Stellung an der Ostsee zurückgewonnen. Zum zweiten Mal ist das Dominium maris Baltici auch politisch in deutscher Hand, und zwar nun in der Hand des geeinten und kraftvollen Deutschen Reiches. Ungeahnte Perspektiven einer friedlichen und blühenden Entwicklung aller im Osten des Baltischen Meeres durch das Reich befreiten kleinen Völker, die sich nun nicht mehr ständig in ihrer Eigenart bedroht zu fühlen brauchen, sondern im Gegenteil endlich einen festen politischen Rückhalt gegen den Osten finden können, eröffnen sich. Das Deutsche Reich des eisernen Kanzlers scheint die vom alten, heiligen Reich deutscher Nation einst aufgenommenen, dann aber wieder vergessenen Aufgaben im Osten aufs neue antreten zu wollen. Es ist ein Augenblick von eminenter, welthistorischer Bedeutung. Ostmitteleuropa scheint nach mehrhundertjähriger, politischer Abberation im Begriff, wieder in die Bahnen seines geschichtlichen Schicksals einzulenken. Doch nur zu bald bricht durch den unglücklichen Ausgang des Krieges dieser vielversprechende deutsche Bau im Osten, auf

dessen Problematik im einzelnen wir hier nicht näher eingehen können, wieder zusammen. — Ostmitteleuropa ist damit wiederum seiner natürlichen Stütze beraubt und nun ganz auf sich allein gestellt. War es bisher stets entweder Mitteleuropa, oder zuletzt dem Osten fest eingefügt, so sehen wir Ostmitteleuropa und die Ostsee heute ohne jeden festen Rückhalt, gewissermassen freischwebend, zwischen Ost und West. Damit unterscheidet sich seine heutige politische Lage von jeder früheren und ist ein, auf diesem politischen Grosskampfplatze zweier Welten kaum haltbarer Zustand geschaffen worden. An einer überreichen inneren Problematik krankend, die durch kein übergeordnetes, ausgleichendes und verbindendes Element überbrückt wird, ohne eigene politische Gestaltungskraft grösseren Stils, ist es den mannigfachsten Gefahren ausgesetzt, denen auch die vielen dort verstreuten deutschen Siedlungsgebiete in ihrer politischen Isoliertheit nicht gewachsen sind. Die Aussichten auf eine einigermassen dauerhafte Konsolidierung dieses Randgebiets in seiner nunmehrigen Form sind daher zweifelhaft. So wird jene Zone nun zu einer Sphäre ständiger Unruhe und politischer Gährung, deren Kristallisationsformen sich heute noch nicht erkennen lassen.

Während in Russland die Revolution ihre verschiedenen Phasen durchmacht, bilden sich auf diesem durch deutsche Waffentaten von Russland wieder abgetrennten Fremdgebieten nationale Sonderstaaten, die den ganzen zwischen Ost- und Mitteleuropa befindlichen Raum füllen, und ein ganz selbständiges, politisches Dasein zu führen bestrebt sind. Sie gehen zum Teil auf frühere staatliche Traditionen, wie Polen, das seine staatliche Wiedergeburt einer Proklamation der Mittelmächte vom November 1916 verdankt, zurück, oder erwachen erst jetzt zu eigener Staatlichkeit. Zu letzteren gehört auch Finnland, dessen staatliche Existenz auf dem soliden Fundament einer hohen national-finnländischen Kultur und einer mehr als hundertjährigen Erfahrung in Selbstregierung und Selbstverwaltung ruht. Estland und Lettland, die auf dem Gebiete Alt-Lvlands, bzw. der drei Provinzen Liv- Est- und Kurland im Februar und November 1918 entstanden, sind Staaten, denen bis dahin wohl eine solche eigene Geschichte, Tradition und Erfahrung im Regieren noch ermangelte. Die Geschicke dieses Territoriums sind von uns im vorhergehenden ja eingehend betrachtet worden. Ihre Staatlichkeit gründet sich auf die Existenz der beiden kleinen Völker — der Esten in Estland (etwa 1 Million) und der Letten in Lettland (etwa 1,5 Millionen), — die seinerzeit von den deutschen Kolonisatoren überschichtet wurden und so Anschluss an den mitteleuropäischen Kulturkreis gefunden hatten. Die auf Zwietracht unter der Bevölkerung der unterjochten Fremdgebiete bedachte Politik der Zarenregierung hat den natürlichen und deutscherseits durchaus geförderten Prozess des allmählichen Erwachens und Aufstiegs dieser Völker, — der, einer organischen Entwicklung überlassen, das bestehende gute Verhältnis zu den deutschen Heimatgenossen, in denen man das Verbindungsglied zu der vielfach aufrichtig erstrebten deutschen Kultur sah, keineswegs zu er-

schüttern gebraucht hätte, — in mancher Hinsicht in Formen gelenkt und zu Übersteigerunggen gereizt, die der staatlichen Konsolidierung dieses Gebiets in hohem Masse unzuträglich ist. Man verkennt leider nur allzu oft, dass gerade in dem Deutschtum des Landes wohl der festeste, staatserhaltende Kern dieser Baltischen Gebiete ruht, ein Rückhalt, der ihnen zudem den zu gemeinsamer friedlicher Aufbauarbeit so notwendigen Zusammenhang mit Mitteleuropa zu wahren vermöchte.

Litauen, durch ein Manifest Kaiser Wilhelms II. vom Februar 1918 unabhängig geworden, blickt zwar gleich Polen auf alte staatliche Traditionen zurück, deren Träger jedoch nur die im Laufe der Jahrhunderte polonisierte Oberschicht war. Der heutige litauische Staat gründet sich demgegenüber nur auf die nationale Unterschicht, die von diesen Traditionen wohl völlig unberührt blieb. Auch seiner staatlichen Existenz drohen daher gewisse Gefahren, besonders von seiten Polens her, das ihm bereits das Wilna - Gebiet entrissen hat. Wir können hier nicht näher auf diese neue staatliche Struktur Ostmitteleuropas und ihre Problematik eingehen. Für unser Thema war es lediglich von Belang festzustellen, dass im Weltkriege die ganze ostmitteleuropäische Randzone, die dem russischen Eroberungsdrang im Laufe der Jahrhunderte anheimgefallen war, in dieser oder jener Form ihre Unabhängigkeit wiedererlangt hat. Dass auch andere Gebiete Russlands, die es auf ähnliche unnatürliche Art sich angegliedert hatte, seiner Gewalt im Laufe dieser Revolutionierung des Ostens entwachsen sind, ist eine Tatsache, die wir hier nur erwähnen können.

Wir werden aber nach allem vorher dargelegten nicht umhin können, in diesem Abspaltungsprozess einen natürlichen, organisch begründeten Vorgang zu erblicken. Grosse Kriege sind vielfach die weltgeschichtlichen Prüfungen der Staaten; sie zerreissen und zerbrechen, was sich nicht als echt erweist. Die expansive Aussenpolitik Russlands, in welcher der reine Eroberungstrieb, besonders nach der durch Peter I. erfolgten Stärkung der Staatlichen Machtmittel, vorherrschend war, hatte sich Gebiete angeeignet, die dem Wesen des russischen Staates völlig fremd waren. Es hatte sowohl die Wachstumsgrenzen (insbesondere nach Westen) seines natürlichen Raumes, als auch die seines Volkstums und seiner geistigen Möglichkeiten überschritten.

Wir haben in diesem Teil der Arbeit versucht, den Charakter und die Motive dieser russischen Expansion, insbesondere inbezug auf das ostbaltische Gebiet, darzulegen und haben dabei gefunden, dass die natürlichen inneren Voraussetzungen Russlands eine solche keineswegs begründet erscheinen lassen. Sie war der politische Ausdruck einer ungezügelten Hingabe an den im Russentum lebendigen Machtwahn. Ja diese Expansion stand geradezu im entgegengesetzten und gewissermassen enkomensurablen Verhältnis zu der inneren Entwicklung Russlands und seines Volkes. In vollem Masse galt hier das Wort Tschaadajews: «wir wachsen,

aber wir reifen nicht».[97]) Es wurde vorwiegend Machtpolitik, statt friedlicher Kulturarbeit getrieben, und dem äusserlichen Anschwellen der Volksmacht stand im Inneren eine immer stärkere Unterdrückung desselben Volkes gegenüber. Die äusseren Erfolge Russlands erinnerten, nach dem Wort eines seiner bedeutendsten Historiker, an den Höhenflug eines Vogels, der von einem Sturmwind getragen und in Höhen emporgewirbelt wird, denen die Kraft seiner Flügel nicht gewachsen ist.[98]) Wie sehr das insbesondere von der wirtschaftlichen Basis solchen Expansionsstrebens galt, glauben wir in diesen Darlegungen besonders betont zu haben. Wir mussten die allgemeinen Gesichtspunkte dabei mit den für Russlands Beziehungen zur Ostsee und zum Ostseegebiet geltenden oft gemeinsam behandeln, da beide nicht zu trennen sind, und eines ohne das andere nicht ganz zu erfassen wäre. Wie sehr aber die wirtschaftlichen Gesichtspunkte auch auf diesem Teilgebiet der russischen Expansion im Hintergrunde standen, hat die kurze Tatsachenschilderung ebenfalls angedeutet. Nur aus vorwiegend politischen Gründen war Russland jedenfalls dazu gekommen, sich die ostbaltischen Gebiete anzugliedern. Wenn wir somit als das treibende und entscheidende Motiv des russischen Dranges an die Ostsee ein rein machtpolitisch fundiertes Streben herausgearbeitet haben, so muss gleichzeitig, um allen Missverständnissen vorzubeugen, bemerkt werden, dass wir damit natürlich noch keineswegs auch etwas über die «Berechtigung» eines solchen Strebens aussagen wollen. Die Begriffe «berechtigt» oder «unberechtigt» scheinen vielmehr Kategorien, die auf staatliches und insbesondere aussenpolitisches Handeln und Ermessen überhaupt kaum anwendbar sind. Es kam uns lediglich darauf an, die solcherart gegebene Natur dieses Strebens klar zu erkennen und vor allem die ihm so vielfach unterschobene wirtschaftliche Fundierung zu eliminieren. Den im Endresultat ermittelten rein imperialistischen Impuls können wir mithin weder aus «ethischen» Gesichtspunkten verdammen, noch weniger ihn rechtfertigen — er ist einfach eine Tatsache, und zwar eine Tatsache, mit der wir als einer nun einmal gegebenen rechnen müssen. Lediglich auf ihre Erkenntnis kam es uns daher im vorhergehenden an, auf die Klarstellung eben dieses Tatsachenzusammenhanges und dieser Lagerung der Dinge.

Für die diesem Machtstreben seinerzeit zum Opfer gefallenen Provinzen, sowohl Alt-Livland, als auch Finnland und Litauen, wie die gesamte westliche Randzone Russlands aber ergab sich, dass dieselben wie geographisch und ethnographisch, so auch kulturell und geschichtlich Lebensformen für sich bilden, die nach Osten hin scharf abgegrenzt sind. Auch hier tritt uns die Scheidung zwischen Mittel- und Osteuropa entgegen. Der Kultur, dem Glauben, mit einem Wort nicht nur allen natürlichen, sondern auch allen ideellen und ethischen Gesichtspunkten nach gehören diese Ge-

[97]) Hoelzsch, Russland, S. 423.
[98]) Kljutschewsky, a. a. O., Band 3,, S. 5.

biete zum abendländisch-mitteleuropäischen Kulturkreis. Und auch die historischen Zusammenhänge zeigen uns dieselben schon in ihrer geschichtlichen Frühzeit im Banne des abendländischen politischen Lebens. Nicht Russland, der Osten, sondern Skandinavien und Deutschland, die Hanse und die abendländische Kirche sind die Gegenspieler in der politischen Dynamik dieser Ostseegebiete. Sie sind dem Osten gegenüber das aktive Element. Ja, von ihnen her empfängt derselbe erst seine Staatlichkeit, die dann in Russland allerdings bald in andere Bahnen geriet. Die von uns aufgezeigte geopolitische Grenze des ostbaltischen Gebiets war somit zugleich Völkergrenze und historische Grenze, die seit mindestens 1000 Jahren feststeht und als solche zu den stabilsten auf dem Kontinent gehört. Das Hinübergreifen des Russentums konnte aus diesem Grunde im wesentlichen nur gewissermassen «polizeipolitischer» Art sein. Es empfand seine Fremdheit selbst und hat daher auch nie festen Fuss, geschweige denn Wurzel in dem ihm so völlig conträren Ostbaltikum fassen können. Als der Weltkrieg die politischen Fesseln löste, blieb auch keine Spur der 200-jährigen Russenherrschaft in diesem Gebiet zurück, es sei denn in Gestalt von Verwüstungen und Verunstaltungen, sowohl der äusseren Physiognomie des Landes, als auch der geistigen Physiognomie weiter Kreise der früheren Unterschichtsbevölkerung. Wie eine dünne Patina war sie zerstoben, ohne kaum eine Erinnerung zu hinterlassen. Die überraschende Wurzellosigkeit dieser Herrschaft ist die beste Bestätigung unserer Ausführungen.

So ergibt denn auch die historische Betrachtung der Beziehungen Russlands zum Ostseegebiet eine Bestätigung der von uns bereits gefundenen Ergebnisse. Einmal — dass es nicht der Zwang wirtschaftlicher Tatsachen war, der das Herandrängen Russlands an die Ostsee zur naturnotwendigen Folge hatte. Dann aber — dass, wenn wir den Begriff Russlands als natürlich abgegrenzter, historischer Persönlichkeit zu fassen versuchen, wie wir das bisher für das geographische und wirtschaftliche Individuum Russland getan haben, — als natürlicher geschichtlicher und kultureller Einheit — dieser Begriff das ostbaltische Gebiet ebenfalls nicht mit einschliessen würde. Das ist begreiflich, wenn man erwägt, dass der tatsächliche Geschichtsablauf jene natürlichen Voraussetzungen, die geistigen mit inbegriffen, ja zur Grundlage hat.

Damit sind wir am Ende unserer Ausführungen. Es verbleibt uns nun noch in einem kurzen Schlusswort das Fazit der Untersuchungen zu ziehen, und sie mit einem Ausblick auf den heutigen Stand der Frage und ihrer Tendenzen verbunden in den Gesamtrahmen des Ostsee- und Randstaatenproblems einzufügen, sie damit zu einem Gesamtbilde abrundend.

Schlusswort.

Wir haben nunmehr in den drei Betrachtungsreihen, aus denen sich unsere Untersuchung aufbaut, das Verhältnis Russlands zur Ostsee nach allen Seiten hin beleuchtet. Der Fragestellung der Arbeit gemäss, standen dabei die Probleme des wirtschaftlichen Verhältnisses Russlands zur Ostsee im Mittelpunkt der Abhandlung. Und hier wiederum bildete den Kern das beigefügte Tabellenwerk. Der Text des wirtschaftlichen Teiles war im wesentlichen eine ergänzende Erläuterung dieser Tabellen, eine Tatsache, der die infolgedessen leider etwas spröde stilistische Form jener Darlegungen zugute gehalten werden muss. Wir haben unsere Betrachtungen dabei ausschliesslich in der Ebene des alten Russland, wie es durch den Krieg und die Revolution wohl auf lange oder endgültig zerstört worden ist, gehalten. Nur dessen wirtschaftliche Verhältnisse konnten auch für die Beurteilung unserer Frage massgebend sein. Es kam uns dabei weniger darauf an, eine Darstellung des äusseren Tatsachenkomplexes der wirtschaftlichen Stellung Russlands an der Ostsee in allen ihren Einzelheiten zu versuchen, als vielmehr die tiefer liegenden und grundsätzlich bedeutungsvollen Zusammenhänge derselben blosszulegen.

Summieren wir nun die Ergebnisse unserer Arbeit. Schon die politisch-geographischen Voraussetzungen zeigten uns das ostbaltische Gebiet als eine zum mitteleuropäischen Raum gehörige und nach Osten natürlich und klar abgegrenzte Einheit. Ebenso zeigte uns die historische Betrachtung das Ostbaltikum als Glied des abendländisch-mitteleuropäischen Geschichtskreises, – das Hereinflutem Russlands in dasselbe dagegen als einen sowohl der natürlichen, als auch der geistig-kulturellen Grundlagen entbehrenden und nur durch reinen Imperialismus erklärlichen Vorgang. Und endlich ergab das Kernstück unserer Arbeit — dass auch die wirtschafts- und verkehrspolitische Stellung Russlands an der Ostsee und im Ostbaltikum eine gewissermassen unnatürliche war, ja dass man im Grunde genommen, von einer solchen Stellung eigentlich garnicht sprechen kann. Die Wirtschaftseinheit, in der sich das Gebiet mit dem Zarenreich befand, war eine lediglich formale. Die Wirtschaft dieser Gebiete, sowie der Ostseeverkehr befanden sich fast vollständig in fremden Händen, dh. vorwiegend in deutschen. Weder in der Landwirtschaft, noch im Handel, Industrie oder Verkehr hatte das Russentum seiner politischen Herrschaft auch einen wirtschaftlichen Inhalt zu geben vermocht. Am wenigsten aber hatte es auf der Ostsee selbst einen anderen Einfluss als den im Bereich seiner Küstenbatterien liegenden zu erringen vermocht, denn die Russen

sind seit den Tagen der alten Warjägerfürsten keine seefahrende Nation, wie sie es auch damals nur durch Vermittlung dieser normannischen Fremdlinge und ihres Anhangs waren. Die Stellung Russlands an der Ostsee war also, wirtschaftlich betrachtet, eine durchaus mittelbare. Sie war eine unmittelbare nur politisch, oder, charakteristischer ausgedrückt, — «polizeipolitisch». Nur durch das Medium der ihm politisch unterworfenen Bewohner des Ostseegebiets war es mit der Ostsee wirtschaftlich verknüpft. Aber auch die Bedeutung der Ostsee für die russische Nationalwirtschaft war nicht derart, dass sie einer politischen Expansion an dieselbe zur Grundlage hätte dienen können. Wir lernten Russland als das grösste Kontinentalreich der Erde kennen, das bei einer entsprechenden Entwicklung seiner Anlagen zum antarken Wirtschaftskörper zu werden vermag. Diese Entwicklung seiner natürlichen Anlagen war dagegen gerade eine ausserordentlich geringe. Das wirtschaftliche Fundament Russlands stand in gar keinem Verhältnis zu seinem politischen Oberbau. Besonders dem Aussenhandel kam in dem Gesamtbilde der russischen Volkswirtschaft eine nur sehr geringe Bedeutung zu. Ein wirtschaftlich fundierter «Drang ans Meer», mit dem moderne Betrachtungsweisen vieles zu erklären suchen, was ganz andere Ursachen hat, liegt daher bei Russland wohl kaum vor. Allenfalls könnte dieses noch bis zu einem gewissen Grade vom Schwarzen Meer gelten, das der natürliche Ausfuhrweg für den russischen Getreideexport ist. Im allgemeinem wird man daher wohl der Formulierung Hettners, dass für ein Reich von der geographischen und wirtschaftlichen Struktur Russlands eine starke und unabhängige Betätigung auf dem Meere eher als ein Luxus- und nicht als ein Lebensbedürfnis erscheint, zustimmen können. Ein solcher „Drang ans Meer» darf zudem nicht als etwas an sich gegebenes, sondern nur im Zusammenhang mit seinen tiefer liegenden Hintergrundserscheinungen betrachtet werden.[1]) Gewiss ging ein in absoluten Zahlen sogar recht erheblicher Teil der Ein- und Ausfuhr Russlands über die Ostsee. Eine Untersuchung des Produktions- und Konsumtionsradius derselben inbezug auf Russland, sowie der Verkehrsrichtung und ihrer Tendenzen zeigte jedoch, dass die relative Bedeutung dieses Phänomens nicht zu überschätzen ist. Und schliesslich wurde sogar noch nachgewiesen, dass die Stellung des eigentlichen Russlands bei dieser Ein- und Ausfuhr eine mehr oder weniger passive war. Es war das grosse Reservoir oder Vakuum, in welches fremde Iniative den Warenstrom hinein oder herauspumpte. Und diese Iniative lag inbezug auf den Ostseehandel in der Hand der deutschen Ostseeprovinzen. Es muss schliesslich auch noch ganz allgemein erwähnt werden, dass in unserer Zeit der ungeheuren Entfaltung des Verkehrs, der unausgesetzten Verbesserung der Verkehrsmittel- und Formen bis hinauf zum Luftverkehr, Fragen der geographischen Lage, also bzw. auch solche des Zugangs

[1]) Hettner, Russland. 2. Aufl. Berlin 1916. S. 278.

zu einem bestimmten Meer, viel von ihrer einstigen Bedeutung verlieren. Das gilt besonders von einer Landmacht, die wie Russland fast mit allen für seinen Verkehr in Betracht kommenden Ländern festländisch zusammenhängt. Will man trotzdem, nach Berücksichtigung aller dieser Erwägungen, der wirtschaftlich fundierten Notwendigkeit einer politischen Stellung Russlands an der Ostsee das Wort reden, so wird man nicht umhin können anzuerkennen, dass einer solchen Notwendigkeit durch den Besitz St. Petersburgs wohl vollauf Genüge geschehen könnte. Die russische Regierung selbst hat durch ihre 200-jährige Politik diese Tatsache hinreichend zum Ausdruck gebracht. Und schliesslich muss erwähnt werden, dass selbst das Bestehen eindeutiger Kausalbeziehungen zwischen wirtschaftlichen Tatsachen und politischen Formen, namentlich in unserer Zeit des Weltverkehrs und der wirtschaftlichen Freiheit, durchaus zweifelhaft ist. Es scheint vielmehr eine Vielzahl derartiger Beziehungsformen denkbar und gestaltbar zu sein. Galten diese Feststellungen schon von dem alten Russland in der Zeit seiner stärksten wirtschaftlichen Entfaltung, so gelten sie naturgemäss in einem noch viel höheren Grade von dem heutigen ssowjetischen Russland.

Wir können, ohne den Rahmen unserer Arbeit zu sprengen, hier auch nicht einmal den Versuch machen, den völligen Strukturwandel des heutigen Russland gegenüber dem alten darzustellen. Es berührt in gleichem Masse alle Lebensäusserungen des Landes. Die wirtschaftlichen Verhältnisse dieses neuen Russland sind ein unübersehbares Chaos. Krieg und Revolution haben eine ganz enorme Wertevernichtung mit sich gebracht, während an einen Wiederaufbau in diesen und den folgenden Jahren garnicht zu denken war. Es erübrigt sich hier, auf die wirtschaftlichen Ziele des Russland heute beherrschenden kommunistischen Ordens (De Vries) näher einzugehen. Sie laufen darauf hinaus, eine restlose Verstaatlichung bzw. Vergesellschaftung der gesamten Produktion und ihrer Verteilung herbeizuführen. Mit diesem Plane haben die russischen Kommunisten zwar ein völliges Fiasko erlitten, jedoch das Ziel wird zäh festgehalten. Perioden äussersten wirtschaftlichen Radikalismus folgenPerioden weitgehender Konzessionen, um wieder ersteren zu weichen. So haben wir zuerst die Periode des sog. «Kriegerischen, oder heroischen Kommunismus», die im Jahre 1921 dem «N. E. P.» - System, der «nowaja ekonomitscheskaja politika», weichen musste. Ende 1923 nimmt dann wieder der Radikalismus in Gestalt des «neuen Kurses» überhand und verdrängt das Nepsystem, hat aber in der jüngsten Phase der Entwicklung wieder einen liberaleren Kurs, den man mit den ansprechenden Bezeichnungen «Notorp» (nowaja torgowaja politika) bzw. «Neo-Nep» zu kennzeichnen pflegt. Am wenigsten durchgesetzt hat sich der Kommunismus in der Landwirtschaft, deren privatwirtschaftlichen Charakter er kaum zu ändern vermocht hat. Hier hat trotz aller kommunistischer Gewaltmassnahmen die von der Stolypinschen Agrarreform eingeleitete Einzelhofbewegung kolossale Fortschritte gemacht, und die kommunistische Politik ist gezwungen, dieser Tat-

sache Rechnung zu tragen, ja sich realiter mit dem «Gesicht zum Bauern» zu orientieren. Es herrscht demzufolge heute wieder der «Ssrednjak», das heisst der Mittelbauer, vor, während die Ssowjetregierung anfangs die «Dorfarmut» zur Stütze ihrer Politik zu machen suchte. Am schwerwiegendsten sind der ungeheure Rückgang der landwirtschaftlichen Produktivität und die Entblössung der Landwirtschaft von lebendem und totem Inventar. Die landwirtschaftliche Anbaufläche betrug 1923 etwa 58% der Vorkriegsfläche.[2]) Der Rasseviehbestand ist auf kaum 5% zurückgegangen und ebenso ist es mit den landwirtschaftlichen Maschinen. Fast noch schlimmer steht es um Handel und Industrie. Die Grossindustrie, als letzte Schanze des Kommunismus, befindet sich vollständig in der Hand des Staates, während in der Nep-Periode kleinere Betriebe Privatleuten oder Genossenschaften verpachtet wurden. Auch hier ist naturgemäss die Produktionsziffer stark gesunken, und betrug zu Anfang des Jahres 1924 etwa 15% der russischen Vorkriegsproduktion des Jahres 1913.[3]) Eine Hauptstütze findet die Aufrechterhaltung einer gewissen Verstaatlichung der Wirtschaft Russlands in dem Aussenhandelsmonopol, wenn sich auch in allerletzter Zeit, selbst von Seiten der kommunistischen «alten Garde», immer mehr Bestrebungen zu seiner Durchlöcherung geltend machen. Der Binnenhandel dagegen ist seit Einführung des Nep der privaten Initiative freigegeben, was jedoch in letzter Zeit Rückschläge erfahren hat. Man ist nun bemüht, ihn auf genossenschaftlicher Grundlage zu organisieren. Verhältnismässig am günstigsten ist der Zustand des Verkehrswesens, doch erreicht der Umfang des Eisenbahntransports heute auch nur etwa ein Drittel des Vorkriegstransports.[4]) Auch der verfügbare Tonnageraum ist heute auf 14%, gegenüber dem Jahre 1913 zusammengeschrumpft.[5]) Besonders gelitten hat bei alledem der Nordwest-Rayon, also hauptsächlich St. Petersburg mit seiner einst blühenden Industrie. Das wirtschaftliche Schwergewicht des industriellen Russland hat sich heute also noch entschiedener nach dem Zentrum und dem Süden hin verlagert, als das schon bisher der Fall war. —

Was ergeben diese Wandlungen wirtschaftlicher Art für unser Thema? Das wichtigste Resultat ist, dass die auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen Russlands, die ja nie sehr gross waren, unter der Herrschaft dieses Systems sich ganz erheblich verringert haben. Das ist nicht nur dem geschilderten Werte- und Produktionsvernichtungsprozess, und der ungeheuren Verarmung des Landes, sondern auch dem ganzen System der produktionsfeindlichen Ssowjetwirtschaft, mit ihrer Zentralisation und Lähmung jeglicher

---

[2]) De Vries, Die Ssowjetunion nach dem Tode Lenins. Reval 1924. S. 130.

[3]) Basseches, Das wirtschaftliche Gesicht der Ssowjetunion. Wien, 1925. S. 221.

[4]) De Vries, a. a. O., S. 116.

[5]) Basseches, a. a. O., S. 125.

Privatiniative zuzuschreiben. Selbst der Bauer schränkt seine Produktion auf seinen unmittelbaren Eigenbedarf ein, um nur nicht den Konfiskationen der Regierung ausgesetzt zu sein. Der Aussenhandelsumsatz des Ssowjetstaates betrug demzufolge 1923/24 nach Angaben der russischen Statistik.[6]) 548 Mill. Gold-Rubel, dh. 21% des Vorkriegsumsatzes. Er ist dabei in letzter Zeit sogar noch stetig zurückgegangen, so im Laufe des Jahres 1924 um etwa 20%. Auch war man kommunistischerseits sogar gezwungen, das Prinzip der aktiven Handelsbilanz aufzugeben, was der unter grossen Anstrengungen stabilisierten Tscherwonez-Währung mit neuen Gefahren droht. Besonders bemerkbar macht sich der vollständige Ausfall des Getreideexports, der ja seinerzeit das Rückgrat der russischen Ausfuhr war. Nach der Missernte und grossen Hungerkatastrophe des Jahres 1921 hatte es die Ssowjetregierung, mittels verschiedener Zwangsmassnahmen, in den folgenden Jahren zwar zuwege gebracht, einen künstlichen Getreideexport zu forcieren. Er betrug im I. Quartal 1923/24 63,5% ihres Gesamtexports, war jedoch absolut betrachtet, völlig belanglos und lediglich als ein Reklameunternehmen zur Erlangung von Auslandskrediten zu werten. Er musste sehr bald wieder eingestellt werden, und schon für das folgende Wirtschaftsjahr war wiederum eine Einfuhr von 250.000 Ts Getreide notwendig. Der Einfuhr überhaupt stehen hingegen unüberwindliche Schwierigkeiten in der ganz minimen Kaufkraft des in einen nahezu naturalwirtschaftlichen Zustand zurückgesunkenen Russlands entgegen. Es ist heute bezeichnenderweise von der 7. Stelle im Welthandel auf die 19. herabgesunken und umfasst nur knappe **0,5%** desselben! Damit kommt es für die Weltwirtschaft praktisch kaum in Betracht.[7]) Einige Versuche wurden mit dem sogenannten «Konzessionssystem», d. h., dem Import ganzer Unternehmen nach Russland gemacht, doch erlagen sie zumeist bald den wirtschaftlichen Verhältnissen, die die Produktion aufs äusserste erschweren. Bei alledem handelt es sich nicht um vorübergehende Krankheitserscheinungen, sondern der Genesungsprozess dieses bis in seine Grundlagen erschütterten Wirtschaftskörpers kann noch ausserordentlich lange dauern, und wie die ökonomische Struktur eines künftigen Russland aussehen wird, lässt sich wohl nur schwer voraussagen. Die Linie zur wirtschaftlichen Antarkie aber wird man wohl einem jeden Russland, soweit es sich auf natürlichen Grundlagen entwickelt, prophezeien müssen. Ja eine kommunistisch organisierte Volkswirtschaft, wie zum Teil die des heutigen Russland eine ist, würde schliesslich schon aus diesem ihren Charakter heraus darauf bedacht sein müssen, ihren Verkehr mit der auf anderen Grundlagen ruhenden Wirtschaft anderer Länder möglichst einzuschränken. Für unser Thema folgt daraus, dass von einem lebenswichtigen Bedürfnis Russlands nach politischer Stellung an der Ostsee heute

[6]) Russlands Aussenhandel. Revaler Bote, Russlandbeilage Nr. 33 vom 10. II. 1925.

[7]) Basseches, a. a. O., S. 251.

wohl noch viel weniger die Rede sein kann als je zuvor. Es würde uns zu weit führen, hier eine Gliederung des Sowjetaussenhandels vorzunehmen. Die angeführten Gesichtspunkte erscheinen ausreichend, um diese Tatsache zu erhärten. Angedeutet sei nur, dass Archangelsk heute wieder eine viel höhere Bedeutung erlangt hat als ehedem: es war 1923 an der russischen Gesamtausfuhr mit 11%, an der Einfuhr mit 2% beteiligt.[8]) Sodann ist die Ssowjetregierung bestrebt den Handelsverkehr der Schwarzmeerhäfen zu heben. Es wird geplant hier den Hafen von Odessa besonders auszubauen. Sehr gering war dagegen die Einfuhr über die Ostsee. Der Verkehr St. Petersburgs hat sich nur ganz langsam wieder etwas zu heben vermocht. Die baltischen Häfen aber gehören heute, wie dargelegt, fremden Staaten an und zwar Narwa, Reval und Pernau — Estland, Riga, Windau und Libau — Lettland. Wir haben im vorherigen die Naturgemässheit ihres Ablösungsprozesses von Russland darzu stellen versucht. Auch die Ssowjetunion selbst, hat vom wirtschaftlichen Standpunkte nie irgend welche Argumente gegen die Lösung der bisher ja auch nur formalen Wirtschaftseinheit dieser Randgebiete mit Russland erhoben. Trotzdem hat diese Wandlung mancherlei Probleme aufgerollt, die noch keineswegs alle gelöst sind und die zusammen mit vielfachen anderen Fragen, die das Verhältnis dieses Gebiets zu Russland berühren, den Inhalt des sogenannten «Randstaatenproblems» ausmachen. Wie wir dargelegt haben, konnte der Wert, den die Beherrschung dieses Randgebiets für Russland hatte, lediglich in seiner verkehrsvermittelnden Rolle zu der dahinter liegenden Ostsee bestehen. Ihrem Einfluss unterliegt dieses ganze Randgebiet. Wir müssen daher auch heute den eigentlichen Kern des Randstaatenproblems im Ostseeproblem als solchem sehen. In der Frage, ob Russland den unmittelbaren Besitz der baltischen Ostseehäfen als Zugang zu diesem Meer braucht, liegt somit ein sehr wichtiges Kriterium für die Beurteilung der selbständigen Existenzfähigkeit dieser Staaten, soweit ihr Verhältnis zu Russland in Betracht kommt. Und dass ein solches Bedürfnis Russlands heute weniger vorliegt als je zuvor, haben wir gesehen. Eine andere Frage ist, wieweit die Randstaaten selbst in ihrer wirtschaftlichen Existenz auf Russland angewiesen sind, — doch sind auch hier, besonders nach der Vernichtung der baltischen Industrie, keine ihrer Selbstständigkeit bedrohlichen Zusammenhänge gegeben. Die baltischen Häfen stehen zudem der freien Benutzung Russlands heute ohne alle Schwierigkeiten zur Verfügung, und das gegenseitige Verhältnis Russlands und der Randstaaten hat in einer Reihe von Verträgen eine friedliche Regelung gefunden. Schon in den mit Russland (im Jahre 1920) geschlossenen Friedensverträgen sind wirtschaftliche Bestimmungen, die den vertragsschliessenden Parteien die gegenseitige Meistbegünstigung sowie die Transitfreiheit zusichern. Einige von ihnen legen auch die Grundprinzipien

[8]) Obst, Russische Skizzen, Berlin 1925. S. 33.

der künftigen Handelsverträge fest. Diese selbst befinden sich jedoch einstweilen noch im Stadium der Beratungen, nur kleinere Verträge über Spezialfragen, so z. B. die Holzflössung, sind bereits zum Abschluss gekommen. Über das Prinzip der völligen Transitfreiheit hinaus ist man auf randstaatlicher Seite bemüht, den russischen Durchfuhrverkehr in jeder Weise zu begünstigen. So geniessen die russischen Waren durchweg eine Ermässigung der Eisenbahntarife. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang den Projekten der Umwandlung einiger baltischer Häfen, namentlich Rigas, in Freihäfen zu. Die Konstituierende Versammlung Lettlands hat bereits am 20. 5. 1921. ein entsprechendes Gesetz angenommen. Der Rigaer Hafen besitzt in hohem Masse alle für einen Freihafen erforderlichen Anlagen. Die russischen Kaufleute wären dadurch in der Lage, die baltischen Häfen in gleicher Weise benutzen zu können, wie vor dem Kriege. Auch das psychologische Moment, das in der Internationalisierung dieser Häfen ruht, wäre nicht zu unterschätzen und dürfte seine beruhigende Wirkung auf etwa vorhandene russiche Chauvinisten wohl nicht verfehlen. Berücksichtigt man ferner, dass der Ostseehandel Russlands von jeher in fremder Hand gelegen hat, so wird man anerkennen müssen, dass der heutige Zustand der wirtschaftlichen Beziehungen Russlands zur Ostsee, sich im Grunde genommen, von dem früheren wohl nur formal unterscheidet. Russland ist nämlich heute genau in derselben Weise imstande neben St. Petersburg auch die anderen baltischen Häfen für die Ein- und Ausfuhr seiner Waren zu benutzen, wie ehedem. Trotzdem spielt ungeachtet der weitgehenden Vergünstigungen, die der Russland-Verkehr in den Randstaaten geniesst, der russische Transit in ihren Häfen eine nur sehr geringe Rolle. Der % Anteil desselben am Gesamt-Aussenverkehr dieser Länder ist ein sehr geringer und gegenwärtig sogar im Sinken begriffener.[9]) Das ist angesichts der geschilderten Wirtschaftsverhältnisse in Russland ja nicht weiter erstaunlich. Ebensowenig die Tatsache, dass beispielsweise der Verkehr Deutschlands mit den 3 Randstaaten Lettland, Estland und Litauen, den mit Russland bei weitem übertrifft. So führte Deutschland 1924 nach diesen Staaten 2,77% seiner Gesamtausfuhr aus, nach Russland dagegen nur 1,39%. Bei der Einfuhr Deutschlands sind die entsprechenden Zahlen: 1,31% und 1,52%.[10]) Nähme man noch die Daten für Polen und Finnland, die in dem heutigen Ostverkehr Deutschlands die bedeutendste Rolle spielen hinzu, so würde das Verhältnis sich für Russland noch viel ungünstiger gestalten. Deutschland führte nach allen die-

---

[9]) In der ersten Hälfte des Jahres 1924 war der Transitverkehr Russlands am Gesamtaussenhandel Lettlands mit nur etwa 15% beteiligt.

[10]) C. v. Kügelgen, Deutschlands Osthandel und die deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen. Russland — Beilage des Revaler Boten. No 93, vom 28. 4. 25.

sen Staaten 1924 — zusammen 11,06% seines Exports aus und bezog von ihnen 7,96% seiner Einfuhr. Das bestätigt unsere Ausführungen.

Wie sich aber andererseits in Zukunft die Verhältnisse auch gestalten mögen, die wirtschaftlichen Interessen der Randstaaten und Russlands liegen doch derart, dass ihre Wirtschaftspolitik zwangsweise Bahnen einschlagen muss, die dieses Gebiet jedenfalls nach wie vor zur Brücke zwischen der Ostsee und ihrem weiteren Hinterlande machen. Die wirtschaftlichen Interessen Russlands und der anderen Länder am ostbaltischen Gebiet regulieren sich so gewissermassen ganz automatisch, wenn man nur den Verhältnissen ihre natürliche Entwicklung lässt. Das Randstaatengebiet ist, wie seit jeher, gewissermassen ein wirtschaftlicher Catalysator für den Verkehr des Westens mit Russland, ein Verkehr, in dem die Rolle des Motors im wesentlichen dem Deutschen Reich zufällt. Um diese Rolle eines Catalysators aber voll ausfüllen zu können, muss die randstaatliche Wirtschaftspolitik naturgemäss darauf bedacht sein, alle verkehrshemmenden Momente auszuschalten. Das ganze Randstaatengebiet muss gewissermasen ein grosser Freihafen werden. In dieser Beziehung sind die Bestrebungen, die auf die Herstellung einer lettländisch-estländischen Zollunion hinzielen sehr zu begrüssen, und deuten eine naturnotwendige Entwicklung an. Sie stehen kurz vor der Verwirklichung und es wird bereits daran gearbeitet auch Litauen diesem Verbande anzuschliessen. Je mehr Verkehrsschranken fallen, desto besser erfüllen die Randstaaten ihre Aufgabe und desto geringer werden die politischen Einwände, die gegen ihre Loslösung von Russland erhoben werden können. Im anderen Falle könnten sich allerdings leicht politische Komplikationen ergeben.

Im übrigen haben wir aber bereits früher angedeutet, dass überhaupt die kausale Verknüpfung wirtschaftlicher Gegebenheiten und politischer Zustände nur selten eindeutig gegeben ist. Wir müssen uns daher lediglich auf die Darstellung der wirtschaftlichen und wirtschaftsgeschichtlichen Beziehungen Russlands zur Ostsee beschränken und darauf verzichten hieraus irgendwelche entscheidende Schlussfolgerungen praktisch-politischer Art zu ziehen, Nur um blosse Erwägungen konnte es sich dabei handeln. Gerade bei Russland sind, wie wir sahen, wirtschaftliche Momente für seine politischen Handlungen am allerwenigsten von Belang. Auch heute betrachtet es daher die Randstaatenfrage nicht als wirtschaftliches, sondern als rein politisches Problem. So spielen bei der Transitpolitik der Ssowjetregierung andauernd politische Momente herein, wird die Parole des «Boykotts der baltischen Häfen» ausgegeben, wenn man sie der Sympathien mit einem angeblich unter englischer Führung gegen Russland gebildeten anti-bolschewistischen Block verdächtigt u. s. w. So sind auch die Handelsvertretungen der Ssowjetunion in den Randstaaten im wesentlichen nicht als Organe seiner Wirtschaftspolitik,

sondern als kommunistische Propagandazentralen zu werten. Aus politischen Gründen werden die einen dieser Randstaaten gegen die anderen ausgespielt und der Transit bald über Reval, bald über Riga geleitet. Die ausserordentliche Geringfügigkeit dieses Transits aber ist der Grund, aus dem die Ssowjetregierung ihn ohne eigene Schädigung zum Spielball ihrer politischen Pläne machen kann. Das Hauptaugenmerk auch der Sowjetpolitik ist ferner, wie ehedem das der Zarenregierung, auf die Förderung des Verkehrs des roten Leningrads, wie heute St. Petersburg benannt wird, gerichtet. Den Transit über St. Petersburg zu lenken ist die Hauptsorge der heutigen Regierung, und die Verwirklichung dieses Zieles scheitert einstweilen lediglich an technischen Schwierigkeiten und an der Tatkraft des randstaatlichen Handels. Dieses Ziel an sich aber kann die Sowjetregierung infolge der Schrumpfung des russischen Aussenhandels mit weit mehr Aussichten auf Erfolg erstreben als einst die zarische Regierung. Der baltischen Häfen, die stets als Fremdgebiet empfunden wurden, bedarf man russischerseits nun im grossen und ganzen wirtschaftlich wohl weniger denn je, kann sie dementsprechend nun erst recht benachteiligen, soweit nicht politische Momente ein anderes gebieten.

Auch die aussenpolitischen Bestrebungen der Ssowjetregierung aber gleichen im wesentlichen denen des alten Zarenreiches, nur dass sie mit einem anderen Vorzeichen versehen sind. Wirtschaftliche Argumente, ein angeblicher Drang nach dem Meere, sind auch hier, mehr denn je, blosse Vordergrundserscheinungen. Das Zentralmoment, gewissermassen die «Sonne», um die sich die ganze ssowjetistische Aussenpolitik dreht, ist — die Entfesselung der Weltrevolution. Sie muss dieses Ziel mit Naturnotwendigkeit verfolgen, denn davon, ob es gelingt diese Weltrevolution herbeizuführen, hängt mit Gewissheit das Schicksal und die Dauer der Herrschaft des kommunistischen Ordens in seiner heutigen Form in Russland ab. Ganz wie in der Politik der alten Zarenregierung sehen wir hier wieder das Streben nach Welteroberung, ungemessen, ungezügelt; gleich den Idealen des Panslawismus, des 3. Rom — auch hier das Durchdrungensein von einer messianischen Idee. Nur die Symbole haben sich geändert: ehedem das Kreuz auf der Hagia Sophia, heute — die rote Fahne und der Ssowjetstern. Aber auch in letzteren liegt etwas religiös-mystisches. Das führt uns wieder auf die Untergründe dieser heutigen Form des russischen Eroberungsdranges. Es ist völlig verfehlt, im Bolschewismus eine mit europäischen Masstäben zu beurteilende Erscheinung, deren Schwergewicht in einer sozialen Revolution liegt, zu erblicken. Der Bolschewismus ist ein wesentlich national-psychologisches Problem und nur als solches voll zu erfassen, wie das durch den Grafen Alexander Soltykow in einer sehr instruktiven Schrift geschehen ist.[11]) Der uralte Bolschewismus der rus-

[11]) Graf Alexander Soltykow, Das doppelte Gesicht Russlands. (Dwie Rossii) Nationalpsychologische Betrachtungen. München 1922.

sischen Volksseele, das in ihr verwurzelte urzuständliche Chaos, der ihr natürliche Anarchismus, sind es—die im Bolschewismus ihre heutige Ausdrucksform finden. wie wir sie als die wesentlich treibenden Kräfte auch in den verflossenen Perioden der russischen Entwicklung und Expansion kennengelernt haben. Und diese Bewegung der entfesselten russischen Volksseele erhält heute ihre besondere Note durch die der Revolution vorausgegangene Europäisierungsepoche. Sie ist zugleich eine Kulturrevolution, — das lang unterdrückte Aufbäumen der russischen Seele gegen ihre durch Peter den Grossen eingeleitete Vergewaltigung. Wir sahen, wie in dieser eigenartigen Zarenpersönlichkeit, das rein praktisch-technischen Erwägungen entsprungene Streben seiner Vorgänger, manche Einrichtungen Russlands dem Westen anzugleichen, schlieslich zur richtunggebenden Macht wurde. Durch ihn ist das Gesicht Russlands, man kann wohl sagen, in Verkennung seiner eigentlichen Mission, wesentlich dem Westen zugewandt worden. Seine Nachfolger und die geschichtlichen Umstände haben diese verhängnisvolle Richtung noch weiter gefördert. Wir sahen auch den heftigen Widerstand, auf den schon Reter bei der Durchführung seiner Massnahmen stiess, und wie dieser Widerstand nie erlosch. Die sogen. Europäisierung war und blieb eine oberflächliche Tünche. Im Slawophilentum und Panslawismus bereitete sich die endgültige Auseinandersetzung verstärkt vor, erstarkte auch der uranfängliche Hass gegen die «deutschen» Ostseeprovinzen und das «deutsche» St. Petersburg. Der Bolschewismus hat nun vollends seinen blutigen Strich unter diese petrinische Episode gemacht und damit bis zu einem gewissen Grade dieses grosse Missverständnis aus der russischen Entwicklung wieder eliminiert. Die revoltierende russische Volksseele hat die gewaltsam in das Land getra genen abendländischen Kulturkeime zum grossen Teil vernichtet, es dem Kreise der europäischen Kulturentwicklung wiederum entrückt. Es ist bezeichnend, wie selbst der Kommunismus, eine Erscheinung westeuropäischer Herkunft und Struktur, sich in der Form des Bolschewismus den geistigen Voraussetzungen Russlands angeglichen hat. Russland verwandelt sich auch äusserlich wieder in jenes mystische «Halbasien», das es in seinen tiefsten Tiefen, im Grunde genommen, stets geblieben war. Es wiederholt sich der Rückschlag von 1728. Die Wiederzurückverlegung der Residenz von der Ostsee nach Moskau ist ein Symbol.

Was bedeutet diese Abkehr Russlands von Europa und seine Umstellung nach Asien? Bedeutet sie, dass das Reich sich wieder auf seine natürliche Aufgabe — Hüter der abendländischen Kultur und Zivilisation vor dem Ansturm des Ostens zu sein — besinnt? Geschichte und Natur haben Russland zum Übergangsgebiet zwischen Europa und Asien bestimmt und ihm damit seine wahre, grosse Mission der Rückendeckung Europas zugewiesen.[12]) Wenn Russland die drohende Auseinandersetzung eines neuen Attila mit dem Abendlande abwehrt, und Asien statt dessen einer

[12]) Kljutschewsky, 2. Band, S. 516.

friedlichen Kulturentwicklung zuführt, so ist es auf dem richtigen Wege zur Erfüllung seiner welthistorischen Mission und handelt gemäss seinen eigentlichen Traditionen. Hierbei können sich dann auch die negativen Eigenschaften eines petrinischen Russen als durchaus positive Kulturwerte erweisen. Dem Westen dagegen steht Russland wohl stets wesensfremd gegenüber und vermag dort kaum Fuss zu fassen, es sei denn vorübergehend, und als Träger des Chaos. Es handelt sich da einfach um eine grundlegende Wesensverschiedenheit, ein Satz in dem keineswegs auch ein Werturteil beschlossen liegen soll. Kehrt Russland hingegen sein Gesicht nach Osten, so gliedert es sich organisch ein in die gemeinsame Front des Abendlandes und erlangt die eigentliche Form seiner Gemeinschaft, seines friedlichen Zusammenhanges mit diesem. Es scheint fast, als ob dieses heute Wirklichkeit zu werden verspricht. Wir sehen, dass gerade das enteuropäisierte, das asiatisierte Ssowjetrussland im Osten immer mehr moralische Erfolge erringt, und heute vielleicht der einzige fremde Staat ist, der dort nicht auf den instinktiven Hass der Eingeborenen gegen die fremden Eindringlinge stösst. Das Augenmerk Ssowjetrusslands ist wesentlich auf Asien gerichtet. Man muss sich jedoch davor hüten, auch hier hinter den Vordergrundserscheinungen die treibenden Kräfte in ihrer vollen Dynamik zu verkennen. Das letzte Ziel des roten Russland ist und bleibt die Weltrevolution, also eine gleich universalistische Eroberungsidee, wie sie dem zaristischen Russland eigen war, und wie sie dem russischen Wesen entspricht. Und wenn auch Russland sich selbst dem Westen gegenüber als etwas wesensfremdes empfindet, so hindert dieses doch nicht, dass es ihn erobern will, um ihn eben entsprechend der russischen «Weltmission» umzugestalten, das heisst heute von der Herrschaft des faulen kapitalistisch-individualistischen Systems zu «erlösen». Nicht wie Peter und seine Nachfolger sucht man Geltung auch in Europa, um sich ihm als etwas überlegenem anzugleichen, sondern um es in tiefster und absoluter Durchdrungenheit von einer messianischen Idee umzubilden. Denn Moskau ist auch heute noch, wie stets nach russischem Empfinden, das Licht der Welt. Darin liegt für Europa eine Gefahr, die Gefahr, dass Russland auch jetzt, wie es in den letzten 2 Jahrhunderten geschah, Asien nur als Mittel zu seinen europäischen, ja noch weit umfassenderen Zwecken zu gebrauchen gewillt ist. Der am 21. Januar 1925 bezeichnender Weise zu Peking abgeschlossene russisch-japanische Vertrag ist vielleicht das erste sichtbare Anzeichen eines entstehenden asiatischen Blocks unter ssowjetistischer Führung, der seine Spitze sehr leicht gegen Europa wenden kann, jedenfalls aber eine neue weltpolitische Konstellation anzubahnen vermag. —

Wie sich die politische Struktur Russlands heute im einzelnen gestaltet, lässt sich hier leider nicht einmal im groben Umriss darlegen. Nur die treibenden Kräfte sollten aufgedeckt, der Bolschewismus als blosse Form des urtümlichen russischen Expansionsstrebens erkannt werden, eines Dauerimpulses, der aus den durch die revolutionäre beschleunigte

Fortführung der Agrarreform Stolypins nun endgültig vom Land gelösten Bauernmassen neue Stosskraft schöpfen kann.

Die sogen. Ssowjetunion (S. S. S. R.) baut sich heute aus einem Bunde unabhängiger Republiken (Grossrussland, Ukraine, Kaukasus, Weissrussland) und autonomer Gebiete auf, die gemeinsame Aussenvertretung und ein gemeinsames Heer haben. Die territorialen Verluste Russlands durch Krieg und Revolution sind minimal, sie betragen bloss etwa 4% seiner Vorkriegsfläche. Langsam haben sich unter der zielsicheren Leitung Moskaus die aufgesplitterten einstigen Reichsteile wieder zusammengefunden, wobei die Analogie zu dem einstigen «Sammeln der russischen Erde» seitens der moskowitischen Grossfürsten auf der Hand liegt. Ausserhalb liegen gegenwärtig im wesentlichen nur die westlichen, kulturell überlegenen und wesensfremden Randgebiete. Der Aufbau dieses heutigen Reiches unterscheidet sich aber, jetzt nur rein politisch gesehen, grundsätzlich von dem des alten Russland. Es trägt der Tatsache Rechnung, dass Russland eben kein Nationalstaat ist, sondern sich aus zahllosen kleinen oder grösseren Nationalitäten und Nationen aufbaut. Das eigentliche «Russland» beschränkt sich daher auf die R. S. F. S. R. — das grossrussische Kerngebiet. Die Wahrung der Autonomie dieser einzelnen Nationalitäten seitens der Ssowjetunion ist einerseits, so wie die Dinge heute liegen, eine ganz elementare Voraussetzung ihres Bestandes, andererseits aber auch ein ausserordentlich wirksames Propagandamittel. Die wesentlichsten Erfolge der ssowjetistischen Aussenpolitik beruhen nicht so sehr auf den von ihr vertriebenen kommunistischen Ideen, als eben auf dieser ihrer Nationalitätenpolitik, auf der Vertretung des Nationalitätenprinzips, an dem sich der Versailler Friede im Osten Mitteleuropas so schwer versündigt hat, und für dessen eminente Bedeutung man im Westen kein Verständnis zu haben scheint. Gerade der Osten Mitteleuropas bietet so den denkbar günstigsten Boden für einen unter dem Deckmantel des Nationalitätenprinzips vor sich gehenden Einbruch kommunistischer Ideen. Die Ssowjetregierung hat diese Chancen sehr wohl erkannt. Wenn sie sich auch äusserlich jeglicher agressiven Absichten gegen Mittel- und Westeuropa und deren Vorposten — die Rand-beziehungsweise Baltischen Staaten enthält, so deutet die an ihrer Westgrenze von dem ostkarelischen autonomen Gebiet bis zur Moldau-Republik geschaffene Kette von Irredenta-Magneten doch deutlich ihre Absichten an. Und die Wirkung dieser Magnete ist nicht zu unterschätzen, solange ihnen ein in sich zerfallenes, durch Versailles entkräftigtes und durch keine dieser an Assimilationskraft gleichwertige Idee getragenes Mittel- und Westeuropa gegenübersteht. Die ostmitteleuropäische Randzone, auf die, als Keil nach Europa, die Ssowjetregierung ihr Augenmerk richtet, schwankt heute vielfach in ihrer geistigen Einstellung. Es machen sich die durch die 200-jährige Herrschaft des Russentums hereingetragenen Zersetzungskeime bemerkbar. Die Grenze zwischen Ost- und Mitteleuropa verläuft demnach nicht nur territorial in dieser Randzone, sondern sie läuft auch mitten

durch die Menschen derselben. Und wenn diesen, die das ihnen gewordene geistige Selbstbestimmungsrecht vielfach in radikaler Weise dazu benutzen, um sich von dem einheimischen Deutschtum, das ihnen bisher der Schutz gegen die Einflüsse des Ostens war, zu emanzipieren, nicht von dem in erster Linie dazu berufenen Mitteleuropa, oder vom Westen eine andere grosse Idee, die sich in ihrer Anziehungskraft, ihrem dämonischen Gehalt der des Ostens überlegen erweist, und die Gesamtbevölkerung der Randstaaten auch geistig, wie es politisch geschehen ist, dem Abendlande zurückgewinnt, geboten wird, so stehen diesen Staaten wohl noch schwere Gefahren bevor.

Äusserlich ist allerdings heute, wie wir erwähnten, eine politische Entlastung des Ostbaltikums eingetreten. Nicht nur sind die Randstaaten von allen Mächten des Westens de jure anerkannt worden und stehen mit ihnen in freundschaftlichen und Handels- sowie sonstigen vertraglichen Beziehungen, wie sie auch Mitglieder des Völkerbundes geworden sind. Auch die Ssowjetregierung hat mit sämtlichen Randstaaten Friedensverträge abgeschlossen und deren Selbständigkeit rückhaltlos anerkannt. Im Dorpater Friedensvertrag hat sie sich ferner verpflichtet, an einer Neutralisierung der Ostsee mitzuwirken. Die taktische Rücksichtnahme auf die von den anderen Grossmächten heute proklamierten Prinzipien des Selbstbestimmungsrechts der Völker und der Demokratie verspricht der Ssowjetdiplomatie heute eben noch mehr, als der offene Versuch eines Durchbruchs der mitteleuropäischen Front, dessen Auswirkungsmöglichkeiten zudem zurzeit wohl noch gering sind. In den soeben zwischen der Ssowjetunion und den baltischen Staaten gepflogenen Verhandlungen über den Abschluss eines Nonaggressions-Paktes sollen deren gegenseitige Beziehungen nun eine endgültige, solide Basis friedlichen Ausgleiches erhalten. Die Ssowjetregierung scheint einstweilen bezeichnenderweise jedoch noch keineswegs geneigt, das Prinzip der Schiedsgerichtsbarkeit als wesentlichen Bestandteil eines solchen Sicherheitsvertrages anzuerkennen, woran von Seiten der Baltischen Staaten mit Recht strikt festgehalten wird. Auch hier sehen wir somit die Ssowjetunion diese Verhandlungen hauptsächlich im Hinblick auf gewisse grosspolitische Konjunkturen führen. Die Erschütterung der ohnehin in mancher Beziehung nicht sehr wohl fundierten Solidarität der Baltischen Staaten, ist ein weiteres Ziel, das die Ssowjetregierung getreu dem alten russischen Leitsatz des «divide et impera», mit diesen Verhandlungen verfolgt. Auch denkt die Ssowjetregierung gar nicht daran, die ihr noch verbliebene machtpolitische Position an der Ostsee zu vernachlässigen oder abzurüsten Die Reste der russischen Ostseeflotte werden eifrig in Stand gehalten und durch Neubauten vermehrt; auch der heftige Kampf um die Zurückgewinnung der sogen «Wrangelflotte» ist in dieser Hinsicht bezeichnend. Die offizielle Ssowjetregierung legt aber jedenfalls Wert darauf ihre freundschaftliche und wohlwollende Einstellung zu den Randstaaten als über alle Zweifel erhaben zu demonstrieren, obwohl ihre doppelgesichtige Na-

tionalitätenpolitik diese Staaten zum Teil direkt gefährdet. Und auch das inoffizielle Russland, namentlich die Presse, wird dadurch natürlich nicht gehindert ihren Drohungen gegenüber den Randstaaten umso freieren Lauf zu lassen. Vor allem aber ist durch dieses äusserlich korrekte Verhältnis die Dritte Internationale, die eigentliche Beherrscherin Russlands, keineswegs in ihrer Aktionsfreiheit gehindert. Erst vor nicht allzu langer Zeit wurden Pläne derselben intdeckt, die von Ostkarelien aus auf Gründung einer nordskandinavischen Ssowjetrepublik und auf eine dadurch hergestellte Verbindung mit England, wo die Massen der Arbeitslosen ein dankbares Agitationsfeld abgeben sollen, hinausliefen.[13]) Es ist begreiflich, dass den Baltischen Randstaaten, die, nachdem sie ihren festen Kern, die eigentliche Brücke nach Mitteleuropa teils vernichtet, teils entrechtet und unterdrückt haben, ihre politischen Geschicke nun allein in den mehr oder weniger unselbständigen Händen halten, in dieser Situation nicht gerade wohl zu Mute ist. Sie schweben gewissermassen in der Luft.

Auf zweifachem Wege glaubt man dort sich nun einen festen Halt und eine Stützung der Position schaffen zu können. Einmal durch eine auf Unterstützung seitens des Genfer Völkerbundes und der Ententestaaten hinzielende Politik. Dann aber, — und nach den negativen Erfahrungen, die man auf diesem ersten Wege schon gemacht hat, ruht hier das Schwergewicht der Bestrebungen — durch Pläne, die auf Schaffung eines Randstaaten- und womöglich Ostseestaaten-Bundes hinauslaufen. Durch Zusammenfassung aller Randstaaten von Polen bis Finnland und durch womögliche Einbeziehung auch der Skandinavischen Staaten glaubt man ein Gebilde schaffen zu können, das sowohl dem Ansturm des Ostens, als auch jedwelcher Überhandnahme mitteleuropäischer Einflüsse, eine Fiktion, mit der die Randstaaten sich vielfach durch die eigennützige französische Propagandpolitik übertölpeln lassen, zu trotzen vermag. Dieser Bund soll dabei auch stark genug sein, um mit Förderung seitens der Entente und des Völkerbundes, die als politisches Ideal erstrebte Neutralisierung der Ostsee und der Ostseeländer zu erzielen und zu gewährleisten, womit, nach dem Dafürhalten dieser Politik, das Ostseeproblem seine endgültige und glücklichste Lösung gefunden hätte. Die Randstaaten sollen so ein vollkommen auf sich allein gestelltes und durch eigene Kraft selbständiges politisches Gebilde werden. Bei allen diesen Bestrebungen wird dabei der mitteleuropäische Faktor, durch dessen im Weltkriege nach befreienden Taten im Osten erfolgten Zusammenbruch die heutige Problematik der Verhältnisse an der Ostsee ja erst wieder aufrollte, vollkommen ausser Acht gelassen. Man vergisst, dass durch eine solche «Neutralisierung» der Ostsee, oder die Schaffung des Ostseestaatenbundes ohne die Berücksichtigung dieses Faktors, ein völlig charakter- und physiognomieloses

[13]) Rigasche Rundschau, vom 12. XII. 1924. Nr. 283.

Gebilde entstehen muss, dem eine Erfüllung seiner positiven Aufgaben oder eine längere Lebensdauer kaum wird zugetraut werden können, und das der ganzen geschichtlichen Tradition der Ostsee widersprechen würde. So sehen wir denn auch diese Pläne, denen insbesondere die baltischen Konferenzen von Warschau 1922 und Helsingfors 1925 gewidmet waren, an der inneren Gegensätzlichkeit dieser kleinen Staaten, an dem Mangel eigener Kraft und politischer Traditionen scheitern. Die Idee der Neutralisierung der Ostsee erweist sich als zu schwach, um die Gegensätze, die besonders zwischen Polen und Litauen, zwischen Finnland und dem ganzen Bunde und auch zwischen Polen und Lettland bestehen, zu überwinden. Polen, mit seinen Grossmachtsansprüchen erscheint dabei als das hauptsächlich störende Moment. Der «Grosse Bund» von Finnland bis Polen erscheint jedenfalls so gut wie ausgeschlossen, und auch die Erweiterung des lettländisch-estländischen Bündnisses durch Einbeziehung Litauens zu einem kleineren «Baltischen Block» steht noch dahin. Es ist auch klar, dass von der Verwirklichung einer Neutralisierung, oder wie man sich neuerdings auszudrücken beliebt «Locarnisierung» der Ostsee durch einen solchen baltischen Dreibund an sich nicht die Rede sein konnte. Die laufenden Paktverhandlungen mit der Ssowjetunion bedeuten wohl ebenfalls ein Verlassen beziehungsweise eine wenn auch einseitige Erweiterung des Rahmens dieser Idee, ein Schritt der im Interesse der Sache einer entsprechenden Ergänzung auch nach Mitteleuropa hin dringend bedürftig wäre. Im übrigen verbietet es der Charakter unserer Arbeit, die sich auf das Grundsätzliche beschränken muss, hier des näheren auf den sich immer mehr verfilzenden Knäul der tagespolitischen Situation in jener ostmitteleuropäischen Zone einzugehen.

Auch vom Norden her sehen wie demgegenüber keine einigende oder gestaltende grosse Idee kommen, die das Ostseeproblem einer neuen Phase zuführen könnte, denn Skandinavien ist seit dem Tage von Poltawa einer politischen Lethargie verfallen, aus der es nicht zu erwachen scheint. So verbleibt eben als einzige aktive Idee die um die Gestaltung der Ostseeverhältnisse ringt, und ein Gegengewicht gegen den Osten bilden könnte, die der Neutralisation. Diese gerade aber ist ihrem ganzen Wesen nach passiv, und besitzt nicht den positiven Inhalt, nicht die sammelnde und formende Kraft, die allein ihr an dieser Stelle des Zusammenspralls, des Ringens zweier Welten und zweier Weltanschauungen, eine bestandhafte Macht und eine geschichtliche Bedeutung verleihen könnte.

So sehen wir denn die Lage an der Ostsee unklarer und nebelhafter denn je. Das Ostseeproblem, und das Randstaatenproblem ist nur eine Form desselben, erscheint auch heute noch ungelöst. Aber alle geschichtlichen Faktoren, die sich einst darum bemühten und die mit wechselndem Geschick um das Dominium maris Baltici rangen, sind auch heute noch vorhanden, wenn auch die einen oder die anderen in ihrer Dynamik durch Augenblickskonstellationen gehemmt sind, oder ihre Formen verändert haben. In welcher Weise das Spiel dieser Kräfte sich noch gestalten wird,

wie es zum Austrag kommen kann, — das sind Fragen, die einer verstandesmässigen Untersuchung nicht mehr zugänglich sind. Die Wissenschaft hat hier ihr Rüstzeug niederzulegen, die Wirtschaftswissenschaft insbesondere musste dieses schon viel früher tun. Es beginnt die Ebene des Metapolitischen.

Einen gewissen Anhaltspunkt vermag dem in das Dunkel der Zukunft dringenden Blick einzig die Betrachtung der geschichtlichen Vergangenheit, wie wir sie in einer dem Rahmen dieser Arbeit entsprechenden Form versucht haben, zu bieten, und die Aufdeckung der leitenden Grundmotive derselben. Diese Vergangenheit zeigte uns aber als Grundmotiv, als herbe Melodie, die die Geschichte der Ostsee durchtönt, jenen Kampf, dessen Ziel das Dominium maris Baltici ist. Und auch für den besonderen Gegenstand unserer Untersuchung, das ostbaltische Gebiet ergeben sich aus einem derartigen Rückblick wichtige Fingerzeige für die Zukunft. Dieses Gebiet — Alt-Livland — war nämlich von jeher das Kernstück in diesem Kampfe. Es scheint fast, als ob die Vorherrschaft auf der Ostsee an den Besitz dieses Landes geknüpft ist, denn wer Livland besass — war Herr im Nordosten Europas. So wurde Livland ein Schicksalsland und ein Symbol. Jedes der um die Ostsee ringenden Länder, greift auf dem Höhepunkte seiner Macht nach Livland, um durch dessen Besitz seine Herrschaft erst endgültig zu befestigen. Und Livland bleibt Jahrhunderte hindurch ein einziges grosses Schlachtfeld. Mit kaleidoskopischer Schnelle wechseln dabei Sieger und Besiegte: der Orden, Dänemark, Hanse und Orden, Polen, Schweden, Russland, Deutschland... Und nicht nur Staaten und Völker ringen um das Dominium auf der Ostsee, ringen um Livland. Grosse welthistorische Ideen stossen, auf der Mittagshöhe ihrer geschichtlichen Gestalthaftigkeit, auf dieses Land, um es ihrer geistigen Machtsphäre einzugliedern. Auch für sie bedeutet der Besitz Livlands oft den Gipfel der Geltung, sein Verlust oft ihren Zusammenbruch. So sehen wir die ritterliche Idee des Kreuzes, in dessen Zeichen das Land in das Licht der Geschichte tritt; die Idee des Hanseatentums, die als Blüte deutschen Städtewesens mit seinem Handels- und Gewerbefleiss auch die Ostsee umspannt; die Idee des Katholizismus, die, an Polen geknüpft, von hier aus die Eroberung des Ostens anzutreten strebt; die Idee des souveränen, fürstlichen Absolutismus, dessen Träger die Könige Schwedens sind, — und endlich die Idee des Panslawismus, diese grösste Sünde wider den Geist der Ostsee und ihrer Länder, die, sobald sie ihrer Herrschaft über das Gebiet einen wirklichen Inhalt geben wollte, daran zusammenbrach. Dieses nicht nur politische sondern auch geistige Ringen um das Land das weit über dessen blosse Bedeutung für die Ostsee hinausging, beruhte auf seinem Charakter als Grenzland zwischen Ost und West. Zwei Welten stossen hier aufeinander, und die Bewohner dieses Landes gleichen ewigen Wanderern zwischen beiden Welten. Schon in dieser Lage des Landes liegt so das Moment des unaufhörlichen Kampfes beschlossen. Wir haben darin aber auch ferner den Grund zu sehen, aus dem nie blosse

politische oder wirtschaftliche Macht allein ausreichte, um den Besitz dieses Landes und das Dominium maris Baltici zu behaupten. Immer musste die siegreiche Macht von einer grossen Idee getragen sein, die sich in ihrer dämonischen Kraft, in ihrem Willen zur Selbstbehauptung stärker erwies, als die sich ihr entgegenswerfenden anderen Ideen.

Heute ringen, äusserlich sichtbar, ebenfalls zwei solcher Ideen um den Besitz des Landes, um das geistige und politische Dominium maris Baltici. Die eine ist die mit einer ungeheuren Stosskraft begabte und von einer erschütternden Energie getragene Idee der kommunistischen Weltrevolution. Die andere — die farblose und blutleere Idee des Pazifismus und der Neutralität. Wieder ist Livland Schicksalsland, schlagen im Baltikum europäische Schicksalsstunden. Wer nicht an eine wesentlich rationalistische Bestimmtheit oder Bestimmbarkeit des Weltgeschehens glaubt, (das Wissen ist hier von untergeordneter Bedeutung) wird sich des Zweifels an der Gestaltungskraft dieser passiven, neutralen Idee, auf einem derartigen Schauplatz weltgeschichtlichen Ringens, nicht erwehren können. Sie ist keine lebenswahre Idee und steht in diametralem Gegensatz zu der geschichtlichen Vergangenheit und Tradition der Ostseeländer. Durch die Geschichte der Ostsee weht ein heroischer Zug. Stets war in ihr das Moment der Grösse, wenn auch, wie alles wahrhaft Grosse, oft von einer tragischen Note durchklungen. Sollten wir heute am Schluss dieser Entwircklung stehen, dort wo sich ihr wild-erhaben schäumender Strom träge und würdelos im Sande verläuft? Sollte heute in der Tat der Osten, wenn ihm das gesunkene Abendland keine andere sieghafte und geschichtsgestaltende Idee entgegenzustellen vermag, das geistige und politische Erbe der Ostsee antreten? Es scheint fast, dass er sich durch das Versagen des Abendlandes heute ein Recht dazu erworben hat. Denn Völker wiegen im Getriebe des Weltgeschehens nur, wenn sie Träger einer Idee, eines Wollens sind. Sie erlöschen, treten ab von der Weltbühne, wenn sie diesen Glauben an sich und ihre Berufung, den Willen zum Dasein und zur Tat verlieren. Damit erlischt auch ihr Recht und ihr Anspruch auf einen weltgeschichtlichen Platz an der Sonne. Doch auch die Idee des kommunistischen Ostens ist aktiv und gestaltend nur solange sie auf Widerstand stösst und sich im Kampf dagegen durchsetzen muss. Hat sie ihr Ziel (das kommunistische Zukunftsreich) erreicht — so hebt sie sich selbst auf, denn einem in Reinkultur verwirklichten weltumspannenden Einheitsstaat der Kommunisten wird geistige oder ideelle Aktivität, namentlich nach aussenhin, wohl kaum mehr zugetraut werden können. Auch hier sehen wir also schon die Keime des Verfalls.

Wir haben unsere Abhandlung, gemäss ihrem Thema, leider wesentlich von negativen Gesichtspunkten her gestalten müssen, in deren Betrachtung nur gelegentlich die ihnen entgegengesetzten positiven anklingen konnten. Wollten wir aber die Ergänzung der Darstellung nach dieser positiven Seite hin vornehmen, so könnten wir, daran lässt auch das hier schon vorgebrachte Material keinen Zweifel, deren Ergebnisse nicht besser

zusammenfassen, als es in den Worten A. von Etzels «die Ostsee ist ein wesentlich germanisches Mittelmeer»[14]) geschehen ist. Das gilt sowohl wirtschaftlich und geographisch, als auch politisch und ideologisch.

Wir haben diesen Ausspruch an die Spitze unserer Arbeit gestellt und wir wollen sie damit beschliessen, denn nur in der Einstellung nach dieser positiven Seite hin, finden wir die nötigen Perspektiven auch für unser Thema. Jede Betrachtung des Ostsee- und Randstaatenproblems ist, wenn sie nicht notwendig im bloss Negativen stecken bleiben soll, eben nicht vom Osten Europas, sondern nur von der Mitte desselben her möglich. Das ist zugleich auch der andere Grundzug, der durch die Geschichte der Ostsee und ihrer Anlieger geht, sie am nachhaltigsten und eindrucksvollsten gestaltet hat, und trotz wechselvoller Geschicke stets in ihr lebendig war. In diesen beiden ostseegeschichtlichen Grundmotiven — einmal dem gewissermassen schicksalhaften Platz des Ostbaltikums in dem ebenso schicksalhaften Ringen um das Dominium maris Baltici, dann aber der entscheidenden, schöpferischen Rolle des im weitesten Sinne germanisch-baltischen Elements in diesem Kampfe, müssen wir auch heute noch den dritten Faktor in dem Streit der Ideen um die Ostsee sehen. Und auch darin liegt Schicksalhaftes und Zukunftgestaltendes für das Ostseegebiet und dessen heutiges Problem.

---

[14]) Anton von Etzel, Die Ostsee und ihre Küstenländer. Leipzig 1859. S. V.

Quellen- und Literaturnachweis.

Aall, H.: Das Schicksal des Nordens. Weimar 1918.

Ackermann, C.: Beiträge zur physischen Geographie der Ostsee. 2. Afl. Hamburg 1891.

Arbusow, L.: Grundriss der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. 4. Afl. Riga 1918.

Ballod, C.: Die wirtschaftsgeographischen Grundlagen der russischen Volkswirtschaft. Russlands Kultur und Volkswirtschaft, hrsg. von M. Sering. Berlin u. Leipzig 1913. — Grundriss der Statistik. Berlin 1913.

Baltische Bürgerkunde, hgb. von C. von Schilling u. B. v. Schrenck, 1. Teil. Riga 1908.

Baltische Landeskunde, hgb. von K. R. Kupffer. Riga 1911.

Basseches, Nikolaus: Das wirtschaftliche Gesicht der Sowjet-Union. Wien u. Leipzig 1925.

Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels. (Umschlagtitel: Rigas Handel und Schiffahrt.) I. Abt.: Handel auf den Wasserwegen. II. Abt.: Handelsverkehr auf den Eisenbahnen. Bearbeitet i. A. des Rigaer Börsenkomitees f. d. Jahre: 1866—1887 von Fr. von Jung.-Stilling, 1888—1895 von Alex. Tobien und 1896—1914 von Bruno v. Gernet.

Beiträge zur Statistik des Revaler Handels. (Umschlagtitel: Revals Handel und Schiffahrt.) Bearbeitet i. A. des Revaler Börsenkomitees für die Jahre: 1880—1892 v. P. Jordan, 1893—1907 v. Chr. Fleischer u. 1907—1913 v. C. Siegel.

Bereschkoff, M.: Über Russlands Handel mit der Hansa bis zum Ende des XV. Jahrhunderts (russ.). St. Petersburg 1879.

Berichte des Rigaer Börsenkomitees f. d. Jahre 1920—1925. Riga 1923—1926.

Bericht des Rigaer Fabrikantenkomitees. Riga 1920.

Bericht des Libauer Börsenkomitees über seine Tätigkeit in den Jahren 1910—1913. Hrsgb. vom Libauer Börsenkomitee.

Bielenstein, A.: Die Grenzen des lettischen Volksstammes. St. Petersburg 1892.

Beckerath, Erw. von: Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.

Bihlman, Alfred: Die politischen und wirtschaftl. Grundlagen der baltischen Republik Lettland. Riga 1926.

Blaese, von: Frachten- und Personenverkehr auf der Kurländischen Aa. Mitau 1910.

Bock, W. von: Der deutsch-russische Conflict an der Ostsee. Leipzig. 1869.

Borght, R. van der: Handel und Handelspolitik. 3. Aufl. Leipzig 1922. Das Verkehrswesen. 2. Aufl. Leipzig 1912.

Borissow, J. G.: Wirtschaftsgeographie Ssowjetrusslands (russ.). Iwanowo-Wosnessensk 1923.

Boustedt, A. von und Trietsch, O.: Das russische Reich in Europa u. Asien. Handbuch über seine wirtschaftl. Verhältnisse. Berlin 1913.

Brandt: Die ausländischen Kapitalien in Russland. 3. Bde (russ.). St. Petersburg 1899/01.

Finanzpolitik und Schutzzoll. Petersburg 1904. (russ.).

Braun, Gustav: Das Ostseegebiet, Leipzig 1912. — Die natürlichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Staates Finnland. Zeitschrift für Geopolitik, 1 Jhrg. H. 2. Berlin 1924. — Die nordischen Staaten. Eine soziologische Länderkunde. Bd. I.: (Einführung und Grundlagen) Breslau 1924. — Politisch-geographische Probleme des europäischen Nordens 1921.

Die Karelische Frage (Europäische Gespräche. Februarheft). Stuttgart 1925.

Brockhaus-Efron: Enzyklopädisches Wörterbuch (russ.). Bd. 1—82 u. 4. Suppl. St. Petersburg 1890—1907.

Brückner, Alexander: Peter der Grosse. 2 Aufl. Berlin 1888. Allgemeine Geschichte in Einzeldarstellungen, hgb. von W. Oncken. 3. Hauptabteilung, 6. Teil. — J. Possoschkow. Leipzig 1878. — Die Europäisierung Russlands 1888.

Bunge, F. G. von: Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch nebst Regesten, hgb. von Fr. G. v. Bunge, fortgesetzt von H. Hildebrandt, Bd. 1—12. Reval und Riga 1853—1910.

Conrad, J.: Grundriss zum Studium der politischen Oekonomie. 2. Teil: Volkswirtschaftspolitik (Besondere Volkswirtschaftslehre) 9. Aufl. bearb. von A. Hesse. Jena 1922.

Crohn-Wolfgang, H. F.: Lettlands Bedeutung für die östliche Frage. Berlin und Leipzig 1923.

Danckwortt, P.: Sibirien und seine wirtschaftliche Zukunft. Ein Rückblick und Ausblick auf Handel und Industrie Sibiriens. (Quellen und Studien des Osteuropa-Institut in Breslau. VII. Abt. Heft 2.). Berlin und Leipzig.

Danilewsky, N. J.: Russland und Europa. Stuttgart und Berlin 1920.

Das heutige Russland 1917—1922. Sammelwerk russischer Gelehrter und Kulturarbeiter. Berlin, Moskau, St. Petersburg 1923.

Dawsky: Handbuch der ökonomischen Geschichte Russlands. Kiew, 1913. (russ.).

Denkschrift über den Bau des Freihafens in Windau. Verf. auf Veranl. des Windauer Börsenkomitees. Windau 1909.

De Geer, Sten: Rysslands ekonomiska geografi. Karlstad 1917.

Dehn, W. E.: Wirtschaftsgeographische Skizzen. (russ.). St. Petersburg 1909. — Abriss der ökonomischen Geographie. (russ.). St. Petersburg 1908.

Delbrück, Hans: Die Motive und Ziele der russischen Politik nach zwei Russen. (Prof. Mitrofanow und Fürst Kotschubej). Berlin 1915.

Der Krieg in der Ostsee. (In: Der Krieg zur See 1914—1918. Hgb. vom Marine-Archiv). Bearbeitet von Rudolph Firle. Berlin 1921.

Der Rigaer Börsen-Komitee i. d. J. 1816—1866. Festschrift. Riga 1866.

Der Rigaer Börsen-Komitee i. d. J. 1866—72 nebst Sammlung aller auf Handel u. Schiffahrt bezügl. Instruktionen u. Taxen. Riga 1872.

Deutschlands Interesse an der Sicherstellung des Wasserstrassenbaues Ostsee — Schwarzes Meer (Riga—Cherson). Bericht der Handelskammer zu Lübeck. Lübeck 1918.

De Vries, Axel: Die Ssowjetunion nach dem Tode Lenins. Reval 1924.

Die Anlage eines Freihafens für Riga. Denkschrift verfasst i. A. des Rigaer Fabrikanten-Komitee von seinem Mitgliede O. Hillert. Riga (1917).

Die Deutschen Ostseeprovinzen Russlands. Dargestellt von Kennern der baltischen Provinzen (Th. Schiemann u. a.). Berlin 1915.

Die grosse Politik der europäischen Kabinette. Aktenpublikation des Auswärtigen Amts. IV. Reihe, 2. Abt. 23. Bd.
Nordsee-Ostseeabkommen 1904(08), Berlin 1924.

Diehl, Karl. Über Sozialismus, Kommunismus u. Anarchismus. 5. Aufl. Jena 1923. — Die Diktatur des Proletariats u. das Rätesystem. 2. Aufl. Jena 1924.

Diels, P.: Die Slawen. Leipzig und Berlin 1920.

Die Nordischen Länder und die Mittelmächte. Denkschrift aus Finnland, mit einem Vorwort von Th. Schiemann. Berlin 1917.

Die wasserwirtschaftliche Erschliessung Russlands. Denkschrift des Rigaer Börsenkomitees. Riga 1918.

Die wirtschaftliche Kultur von Nordwestrussland. Denkschrift zusammengestellt von Otto Brandt, Geschäftsführer der Handelskammer Düsseldorf zu Arbeitszwecken des Deutschen Handelstages. Düsseldorf 1915.

Die wirtschaftliche Zukunft des Ostens. Hgb. von der Genossenschaft «Wegweiser für wirtschaftliche Interessenten des Ostens» G. m. b. H. (W. von Maydell u. a.). Leipzig 1920.

Dix, Arthur: Politische Geographie. Weltpolitisches Handbuch. München u. Berlin 1922. — Die beiden Ostmeere. (Die Ostsee, Jhrg. 1. Heft 3.). Berlin 1918. — Die deutschen Ostseestädte u. die Grundlagen ihrer wirtschaftl. Entwicklung. Preuss. Jahrb. 161. Bd. Berlin 1900.

Die Bedeutung der Wasserstrasse Riga-Cherson für das Wirtschaftsleben Russlands. (russ.). Verfasst i. a. des Rigaer Börsenkomitees von Bruno von Gernet. Riga 1914. (deutsch, dito., 1911).

Downar-Sapoliskij, M. W.: Geschichte der russischen Volkswirtschaft. (russ.). Bd. I. Kiew 1911. — Die russische Ausfuhr und der Weltmarkt (russ.). Kiew 1914.

Dullo: Gebiet, Geschichte u. Charakter des Seehandels der grössten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte des Jahrhunderts. Jena 1888.

Eckhoff, E.: Gotland und Wisby in ihren Beziehungen zum Ausland. Deutsche Erde VII. 1908. 32.

Engelhardt, A. von: Die deutschen Ostseeprovinzen Russlands. München 1916.

Enwald, M. und Lebedew, W.: Die Verteidigungsfähigkeit der russischen Westgrenze. Berlin 1903.

Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik. Hgb. i. A. des Rigaer Börsenkomitees in den Jahren 1866—85 v. Fr. von Jung-Stilling, 1886—1895 v. A. Tobien, v. 1896—1903 v. Bruno von Gernet.

Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1905/09. Hgb. i. A. des Revaler Börsenkomitees von Carl Siegel. Reval 1911.

Etzel, Anton von: Die Ostsee und ihre Küstenländer. Leipzig 1859.

Fedorow, M.: Der Getreidehandel in den wichtigsten russischen Häfen und in Königsberg (russ.). Moskau 1888.

Firle, Rudolph: Einfluss des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee. Sozialwissenschaftl. Forschungen, hgb. von der Sozialwiss. Arbeitsgemeinschaft. Abt. 4, Heft 2. Berlin und Leipzig 1922.

Fischer: Die Ostsee eine Strasse der Geschichte. Jahresbericht des Dom-Gymnasiums zu Colberg. Colberg 1866.

Forsten, G. W.: Die Baltische Frage im 16. und 17. Jahrhundert. (1544—1648) Bd. 1 — Der Kampf um Livland. St. Petersburg 1893. Bd. 2 — Der Kampf Schwedens mit Polen und dem Hause Habsburg. St. Petersburg 1894. Schriften der historisch-philologischen Fakultät der kaiserlichen St. Peterburger Universität Bd. 33 u. 34 (russ.). — Der Kampf um das Dominium maris Baltici im 15. u. 16. Jhrh. (russ.). St. Petersburg 1884 (Schriften der histor.-phil. Fak. der Univ. Petersbg. Bd. 14.). — Akten und Briefe zur Geschichte der Baltischen Frage im 16. u. 17. Jahrh. Bd. I. St. Psbg. 1889, Bd. 2. St. Psbg. 1893. (Schriften der hist.-phil, Fak, der Univ. Petersburg, Bd, 21 u. 31.) (russ.).

Frankenstein: Materialien zur Beurteilung der Eisenbahnpolitik und des Eisenbahntarifwesens in Russland. Berlin 1894.

Freund: Russlands Friedens- und Handelsverträge, mit einer Einleitung von Prof. Heiborn. Quellen u. Studien des Osteuropa-Institut in Breslau, 1. Abt. Heft. 9. Berlin u. Leipzig.

Freytag-Loringhoven, Axel Frhr. von: Die Geschichte der russischen Revolution, Teil 1. München 1919. — Die Gesetzgebung der russischen Revolution. Halle 1920.

Freytag-Loringhoven, von: Die staatlichen Grenzen in Europa. Berlin 1921.

Fricbel, O.· Der Handelshafen Odessa. Quellen und Studien des Osteuropa-Institut in Breslau, 7. Abt., Heft. 1. Berlin u. Leipzig.

Friedrichsen, Max: Die Grenzmarken des Europäischen Russlands. Hamburg 1915. — Finnland, Estland und Lettland, Litauen. Breslau 1924.

Fuckner, E.. Russlands neue Wirtschaftspolitik. Quellen und Studien des Osteuropa-Institut in Breslau. 1. Abt. Heft 8. Berlin und Leipzig.

Gernet, Bruno von: Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Sonderabdruck aus den Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg. Jena 1919.

Geschäftskalender für Osteuropa. Hsgb. vom Wirtschaftsinstitut für Russland und die Oststaaten. Königsberg i. Pr. 1924.

Goebel, O.: Russische Industrie. Russlands Kultur u. Volkswirtschaft, hgb. von M. Sering. Berlin 1913.

Goldschmidt. Alfons: Die Wirtschaftsorganisation Ssowjetrusslands. Berlin 1920.

Goltz, Graf von der: Meine Sedung in Finnland und im Baltikum. Leipzig 1922.

Gulichambarow, S.: Der Welthandel im 19. Jahrh. und die Beteiligung Russlands an demselben (russ.). St. Petersburg 1899. — Ergebnisse von Handel und Industrie unter Nikolaus I. 1825—55 (russ.). St. Peterburg 1896.

Golowatschew, A.: Geschichte des Eisenbahnwesens in Russland (russ.). St. Petersburg 1881.

Grundriss der Sozialökonomik. Sammelwerk. Tübingen 1914 ff.

Grunzel, J.: System der Handelspolitik. 2. Aufl. Leipzig 1906. — System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.

Hasenkamp, G.: Bemerkungen zu geopolit. Stellung des Ostsee. (Zeitschrift z. Geopolitik 1925, Heft 7.).

Haushofer, Karl: Geopolitik des Pazifischen Ozeans. Berlin 1924.

Hahn und Lilienfeld-Toal, von: Der neue Kurs in Russland. Jena 1922.

Haller, Johannes: Deutschlands Stellung and der Ostsee. Berlin 1918. — Die russische Gefahr im deutschen Hause. Stuttgart 1917.

Handbuch der Politik. 5. Bde. 3. Aufl. 1920—1922. Berlin und Leipzig.

Handbuch für russische und ausländische Handelstreibende. Hgb. von der Handelskammer für das Nordwestgebiet (russ.). St. Petersburg 1923.

Handel und Industrie des Europäischen Russland nach Rayons. Hgb. i. A. des Ministeriums f. Handel u. Industrie von B. Ssemenow-Tianschanskij (russ.). St. Petersburg 1903/11.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. und Bd. 1, 2, 5 u. 6. 4 Aufl. Jena 1923 ff.

Harich, W.: Das Ostproblem. München 1922.

Harms, B.: Volkswirtschaft und Weltwirtschaft Jena 1912.

Helfferich: Handelspolitik. Leipzig 1901.

Hennig, R.: Hauptwege des Weltverkehrs, die. Jena 1913.

Heiderich, F. und Sieger, R.: Andrees Geographie des Welthandels. Eine wirtschaftsgeographische Schilderung der Erde. Wien 1921.

Hettner, Alfred: Russland. Eine geographische Betrachtung von Volk, Staat und Kultur. 3. Aufl. Leipzig und Berlin 1916.

Hedenstroem, Alfred von: Geschichte Russlands von 1878—1918. Stuttgart u. Berlin 1922.

Hoetzsch, Otto: Russland. Berlin 1917. 2. Aufl. — Russische Probleme. Berlin 1917.

Hoffmann, Karl: Das Ende des kolonialpolitischen Zeitalters. Leipzig 1918. — Der kleineuropäische Gedanke. Leipzig 1918.

Hoerschelmann, Historische Darstellung der Binnenwasserstrassen (russ.). St. Petersburg 1892.

Hurwicz, E.: Russlands politische Seele. Berlin 1918.

Hirsch, J.: Organisation und Formen des Handels und der staatl. Binnenhandelspolitik. Grdr. d. Soz.-ök. 5. Abt. T. I., 1. Tübingen 1918

Inorodetz: La Russie et les peuples allogènes. Bern 1917.

Ischchanian, B.: Die ausländischen Elemente in der russischen Volkswirtschaft. Berlin 1913.

Jahrbücher des Finanzministeriums (russ.). St. Petersburg Bd. 1, 1869 ff.

Jasnopolsky: Geographische Verteilung der Staatseinnahmen u. Ausgaben in Russland. (russ.). Kiew 1897.

Jopp.: Die geographischen Beziehungen Königsbergs nach Lage und geographischem Hinterland. Dissertation. Königsberg 1911.

Jordan, L.: Verkehrsdichte auf der Ostsee im Jahre 1905. Dissertation. Königsberg 1909.

Jurowsky, L.: Der russische Getreideexport. Stuttgart 1900.

Kaplun-Kogan, W.: Russisches Wirtschaftsleben seit der Herrschaft der Bolschewiki. Quellen u. Studien des Osteuropa-Institut in Breslau. 1. Abt. 1. Heft. 2. Aufl. Berlin u. Leipzig.

Kessler, Otto: Die Baltenländer und Litauen. Berlin 1916.

Keussler, Friedrich von: Der Ausgang der ersten russischen Herrschaft in den gegenwärtigen Ostseeprovinzen im XIII. Jahrhundert. St. Petersburg 1897.

Kjellèn, R.: Die Grossmächte und die Weltkrise. 2. Aufl. Leipzig u. Berlin 1921. — Der Staat als Lebensform. 2. Aufl. Berlin 1924. — Politik. Berlin u. Leipzig 1921. — Schweden. Berlin u. Leipzig 1917. — Politisches Problem des Weltkrieges. Berlin u. Leipzig 1916.

Klibanski, H.: Die Gesetzgebung der Bolschewiki. Quellen und Studien des Osteuropa-Institut in Breslau. 1. Abt. Heft 2. Leipzig und Berlin 1920.

Kljutscheffskij, W.: Kursus der Russischen Geschichte (russ.). Bd. 1 — Moskau 1911, Bd. 2 — Moskau 1912, Bd. 3. — Moskau 1912. Bd. 4 — Moskau 1910.

Koslowskij, J.: Kurze Übersicht über die Geschichte des russischen Handels. 1,2. Kiew 1898—1900. (russ.).

Kowalewskij, W. J.: Russland am Ende des 19 Jahrhunderts (russ.). Verf. i. A. des Finanzmin. anlässl. der Weltausstellung in Paris. St. Petersburg 1900. — Russlands Industrie u. Handel. Auszug aus Brockhaus-Efron Enzyklopädisches Wörterbuch. Deutsch von E. Davidson. Leipzig 1901.

Kramář, K.: Die russische Krisis. Geschichte u. Kritik des Bolschewismus. München und Leipzig 1925.

Kulischer, J.: Geschichte des Aussenhandels. Moskau 1923 (russ.).

Kügelgen, C. von: Russlands Aussenhandel. Russland-Beilage des Revaler Boten No 33 v. 10.2.1925. Reval 1925. — Deutschlands Osthandel und die deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen. Russland - Beilage des Revaler Boten No 93 vom 28. 4. 1925. Reval 1925.

Kupffer, K. R.: Natürliche Zugehörigkeit und Grenzen des ostbaltischen Gebiets. Kalender des Baltischen deutsch-evangelischen Notstandskomitee für 1919. Riga 1919. — Grundzüge der Pflanzengeographie des ostbaltischen Gebiets. Abhandlungen des Herder-Instituts zu Riga. Riga 1925.

Kulomsin: Unsere Eisenbahnpolitik. Nach dem archival. Materialien d. Ministerkomitees. Hgb. zur Hundertjahrfeier d. Ministerkom. Bd. 1—4. St. Petersburg 1902/03. (russ.).

Kurze historische Skizze der Wasser- und Landverbindungen und der Handelshäfen in Russland (russ.). Hgb. vom Verkehrsminist. St. Petersburg 1900.

La Lettonie, Pays de Transit et d' Exportation. Edité par le Bureau Letton d'Informations, à Paris. Paris 1924.

La Lettonie en 1921. Publié par le service des informations du Min. des aff. étrangères de Lettonie. Paris 1922.

Langhans, M.: Rechtliche und tatsächliche Machtbereiche der Grossmächte nach dem Weltkrieg. Petermanns geogr. Mitteilungen H. 1/2. Jena 1924. — Die wirtschaftlichen Beziehungen der deutschen Küsten zum Meere. Petermanns geogr. Mitteilungen 112. Jena 1900.

La République de Lettonie. Documents, Traités et Lois. I. Edité par le bureau Letton d'informations à Paris. Paris 1922.

Latvia as a Transit Country Western Europe—Russia. Latvian Ports and Railways. Riga 1924.

Latwijas Statistiskā Gada Grāmata 1923. Valsts Statistiskā Pārvalde. Riga 1924. Dto für 1920 ff.

Lehnich, O.: Währung und Wirtschaft in Polen, Litauen, Lettland und Estland. Berlin 1923.

Latvijas-Igaunijas papildligums robežas jautajumos. Riga, ohne Jahr.

Leuthner, K.: Russischer Volksimperialismus. Berlin 1915.

Lewin, J.: Deutsches Kapital in Russland. Hgb. v. Finanzminist. (russ.). St. Petersburg 1914. — Die Banken und der Export (russ.). St. Petersburg 1913.

Libaus Handelsstatistik, bzw. Handelsübersicht. 1875—1913. Hgb. vom Libauer Börsenkomitee.

Lodyshenskij: Geschichte des russischen Zolltarifs. Petersburg 1886 (russ.).

Lühr, Forsting.: Rigas Bedeutung im Holzhandel. Deutsch-osteuropäische Hansa No. No. 4 u. 5. Elberfeld 1922.

Luther, A.: Russland. Leipzig und Berlin 1918.

Martin, R.: Die Zukunft Russlands. Leipzig 1906.

Masaryk, Th. G.: Russland und Europa. Studie über geistige Strömungen in Russland. Jena 1913.

Materialien zur Beschreibung der russischen Häfen und der Geschichte ihrer Befestigung (russ.). St. Petersburg 1880—1900.

Matthaei, Fr.: Die wirtschaftlichen Hilfsquellen Russlands und deren Bedeutung für die Gegenwart und die Zukunft. 2. Bde. Dresden 1883/85.

Mautner, Wilhelm: Der Bolschewismus. Berlin 1920.

Medsychowski, K. J.: Von den Freihäfen (russ.) St. Petersburg 1910.— Vom Libauschen Freihafen (russ.).

Mertens, O.: 1882—1911. Dreissig Jahre russischer Eisenbahnpolitik und deren wirtschaftliche Rückwirkung. Berlin 1919. — Das Zufuhrgebiet Rigas für Getreide, Mehl und Grütze. T. 1, 2. Riga 1890. — Der Holzhandel Rigas. Die Ostsee. Heft 20. Berlin 1919. — Zur Frage der Zufuhrbahnen in Russland. Nebst statist. Nachweisung über die in den Jahren, 1866—1885 bewegten Getreidequantitäten. Riga 1889. — Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen. Seit 1882 jährlich. Riga.

Merz, Alfred: Das Ostseegebiet als Kriegsschauplatz. Berlin 1917.

Meyer, Percy: Lettland auf dem Weltholzmarkt. Riga 1924. — Der lettländische Flachshandel und verwandte Wirtschaftszweige. Riga 1924. — Lettland als Agrarstaat. Riga 1924. — 6 Jahre lettländischen Aussenhandels. Riga 1926.

Meyer-Heydenhagen, M. W.: Deutsches Kultur- und Wirtschaftsleben in St. Petersburg. Die Ostsee Heft 3 ff. Berlin 1918.

Migulin, P.: Unsere moderne Eisenbahnpolitik (russ.). Charkoff 1903.— Das wirtschaftliche Wachstum des russischen Reiches in 300 Jahren (russ.). Moskau 1913.

Miljukoff, P.: Skizzen zur russischen Kulturgeschichte (russ.). 5. Aufl. St. Petersburg 1904. (Deutsche Ausgabe v. E. Davidson Leipzig 1898/01).— Russlands Zusammenbruch. 2. Bde. Stuttgart 1925.

Milkowicz: Osteuropa in der Weltgeschichte. Weltgeschichte hgb. von H. F. Helmolt VI, 1. 1906.

Moeller van den Bruck, A.: Belgier und Balten. Stuttgart und Berlin 1915.

Moeller van den Bruck, A.: Das Recht der jungen Völker. München 1919.

Mundt: Der Kampf um das Schwarze Meer. 1855.

Nansen, Fr.: Russland und der Friede. Leipzig 1922.

Naumann, Fr.: Mitteleuropa. Berlin 1915.

Neeff, F.: Russlands Wirtschaftsleben vor dem Kriege. Die wirtschaftliche Zukunft des Ostens hgb. von der Genossenschaft «Wegweiser...» Leipzig 1920.

Neumann-Frohnau und Heinemann: Die feindlichen Grenzgebiete in ihrer Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. Berlin 1916.

Nikitin, Die Wirtschaftsprovinzen des europäischen Russland (russ.). Moskau 1921.

Norrlander, R. und Sario, S.: Die nordische Brücke. Stuttgart 1917.

Nötzel, K.: Die Grundlagen des geistigen Russland. Jena 1917.

Obst, Erich: Russische Skizzen. Berlin 1925. — Die geopolitischen Leitlinien des europ. Russland. Zeitschrift f. Geopolitik 1 Jhrg. Heft 1. Ste 5 ff. Berlin 1924. — Ssowjetrussische Aussenpolitik. Zeitschrift f. Geopolitik. 2 Jhrg. H. 1. Berlin 1925.

Oettingen, Erich von: Die kommunistische Wirtschaft u. Politik Ssowjetrusslands. Berlin 1925.

Osteuropäische Bibliographie. 1920 u. 1921. Hgb. vom Osteuropa Institut in Breslau. Leipzig und Berlin.

Pabst, A.: Die Wasserstrasse Riga-Cherson und die Projekte für ein grosses russisches Wasserstrassennetz. Verfasst i. A. des Rigaer Börsenkomiteeš. Riga 1909. — Der Hafen von Riga. Riga 1908.

Partsch, J.: Der östliche Kriegsschauplatz. Leipzig und Berlin 1916.

Penck, Albrecht: Die natürlichen Grenzen Russlands. Ein Beitrag zur politischen Geographie des europäischen Ostens. Berlin 1917. — Politisch-geographische Lehren des Krieges. Berlin 1915. — Über politische Grenzen. Rektoratsrede. Berlin 1917.

Petlin, N. S.: Beschreibung der Gouv. und Rayons Russlands in statist. und ökonomischer Hinsicht (russ.). St. Petersburg 1893.

Philippowich, E. von: Volkswirtschaftspolitik. 2. Bde. 11. Aufl. Tübingen 1923.

Pistohlkors, H. von: Livlands Kampf um Deutschtum und Kultur. Berlin 1918.

Pietschett, Geschichte der russischen Volkswirtschaft (russ.). Moskau 1923.

Podtjagin, M. E.: Die Volkswirtschaft der Ssowjet-Union (russ.). Moskau 1924.

Pohle, Richard: St. Petersburg. Berlin 1917. — Riga. Berlin 1918. — Die Probleme des Nordens. Deutsche Rundschau. Okt. 1918. Berlin. — England und die Ostsee. Die Ostsee, Heft 1. Berlin 1918. — Finnland. In Sering: Westrussland u. s. w. Stuttgart u. Berlin 1917. — Politische Zustandsänderungen im russischen Reich seit 1913. Zeitschrift für Geopolitik. 1. Jhrg. Heft 5. Berlin 1924. — Russland und das Deutsche Reich. Berlin 1922.

Polessky, Raphael: System der Handelsvertrage der Baltischen Randstaaten. Riga 1926.

Polijewktow, M.: Die Baltische Frage in der russischen Politik nach dem Nystädter Frieden 1721—25. (russ.). St. Petersburg 1907. —

Politisches Handwörterbuch. Hgb. von P. Herre und K. Jagow. 2. Bde. Leipzig 1923.

Preyer, W. D.: Die russische Agrarreform. Jena 1914.

Prokopowitsch, S.: Über die Bedingungen der industriellen Entwicklung Russlands. Archiv f. Sozialwissensch. Erg. H. 10. Tübingen 1913. — Skizzen der Ssowjetrussischen Wirtschaft (russ.). Berlin 1923.

Prokofjeff, M.: Unsere Schiffahrt. Kritische Berichte über die russische Schiffahrt. Beschreibung u. Geschichte der schiffbaren Flüsse u. Kanäle (russ.). St. Petersburg 1870/84.

Quadflieg, F.: Russische Expansionspolitik 1774—1914. Berlin 1914.

Radzig, A.: Einfluss der Eisenbahnwege auf die Landwirtschaft, Industrie u. d. Handel. Hgb. v. d. Eisenbahndepartement d. Verkehrsmin. (russ.). St, Petersburg 1896, — Russische Finanzpolitik seit 1897. (russ.). St. Petersburg 1903.

Ratzel, Friedrich: Politische Geographie. 3. Aufl. München u. Berlin 1923. — Das Meer als Quelle der Völkergrösse. München u. Berlin.

Reuter, Chr.: Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit. Berlin 1913.

Rigas Handel und Verkehr, verfasst von Br. von Gernet in A. Pabst: der Hafen von Riga. Riga 1908.

Rigaer Handels-Archiv. Heft 1: Bericht über die Tätigkeit des Börsenkomitees, Heft 2: Jahresberichte über den Handel Rigas. Verfasst i. A. des Rigaer Börsenkomitees für die Jahre: 1873—87 v. Fr. von Jung-Stilling, 1888—1893 von Alexander Tobien u. 1894—1914 von Bruno von Gernet.

Ripke, A. u. a.: Der Koloss auf tönernen Füssen. München 1916.

Rochowitsch, G.: Der deutsch-russische Getreidehandel im J. 1911 (russ.). S. Petersburg 1912.

Rohrbach, Paul: Russische Selbstzeugnisse der Feindschaft. Stuttgart 1916. — Das Finanzsystem Witte. Berlin 1902.

Rohrbach, Paul: Der Kampf um Livland. München 1917. — Die Schlacht auf dem Eise. Preussische Jahrbücher 1892. Berlin. — Russland und wir. Stuttgart 1915.

Röpke, Wilh.: Die internationale Handelspolitik nach dem Kriege. Jena 1923.

Rosen, H von: Die Seeschiffahrt der Esten. Die Ostsee, Ste 155 ff. Berlin 1918.

Rothschilds Taschenbuch für Kaufleute. Hgb. von Chr. Eckert. 59. Aufl. Leipzig 1922.

Rühl, Alfred: Die Nord- u. Ostseehäfen im deutschen Aussenhandel. Berlin 1920. — Antwerpen. Berlin 1915.

Russlands Ostseehäfen, unter besonderer Berücksichtigung des neuen Kriegshafens von Libau von R. G. K. Kolberg 1897.

Sammlung von Materialien zur Geschichte und Statistik des Aussenhandels Russlands. Hgb. i. A. der Statistischen Abteilung des Zolldepartements von W. J. Pokrowskij. (russ.). Bd. 1. St. Petersburg 1902.

Sammlung der in Kraft befindlichen Verträge und Vereinbarungen der R. S. F. S. R. (russ.). Moskau, Staatsverlag 1923.

Sapernold: Die Düna. 1893. (russ.).

Sario, S.: Die nordischen Dardanellen. Berlin 1917.

Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 3. Bde. 3. Aufl. Wien 1918/22.

Schaefer, Dietrich: Kurland und das Baltikum in Weltgeschichte und Weltwirtschaft. Berlin 1918. — Das deutsche Volk und der Osten. Berlin 1924.

Schiemann, Theodor: Russland, Polen und Livland bis ins 17. Jahrhundert. Bd. 1 und 2. Allgemeine Geschichte in Einzeldarstellungen, hgb. v. W. Oncken. 2. Hauptabteilung, 10. Teil. Berlin 1886/87.

Schiemann, Paul: Die Asiatisierung Europas. Berlin 1919. — Die Chancen der Baltischen Conföderation. Rig. Rdschau No. 62 v. 15. 3. 1924.— Helsingfors. Rigasche Rundschau No. 7 v. 10. I. 1925. — Staatliche Schicksalsgemeinschaft. Rig. Rdsch. No. 13 v. 17. I. 1925.

Schilder, S.: Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft. Bd. 1: Planmässige Einwirkungen auf die Weltwirtschaft. Bd. 2: Naturfaktoren und soziale Vorgänge in der Weltwirschaft. Berlin 1912. u. 1915.

Schirren, Carl: Livländische Antwort an Herrn Juri Samarin. Leipzig 1869.

Schlözer, Kurd von: Die Hansa, Bd. 1: Livland und die Anfänge deutschen Lebens im baltischen Norden, Berlin 1850. — Bd. 2: Die Hansa und der deutsche Ritter-Orden in den Ostseeländern, Berlin 1851. — Bd. 3: Verfall und Untergang der Hansa und des deutschen Ordens in den Ostseeländern, Berlin 1853.

Schlüter, Was weiss Adam von Bremen über die Ostsee. Jurjew 1902.

Schmidt, Axel: Kann Russland ohne die baltischen Häfen leben? Deutsche Politik, g. 1918, Heft 13, Ste 404 ff. Berlin 1918. — Das Endziel Russlands. Mit einer politisch-ökonomischen Betrachtung von G. Hermann. Stuttgart 1916.

Schotte, Walter: Der Imperialismus oder die Formen der aussenpolit. Herrschaft. (Handbuch der Politik. II, 1—2). Berlin 1925.

Schroeder, C. H.: Observationes de commercio Russico in mari nigro. Dorpat, ohne Jahr.

Schroeder, Hans Georg von: Der Handel auf der Düna im Mittelalter. Leipziger staatswiss. Dissertation. Leipzig 1917.

Schulze-Gaevernitz, Gerhard von: Volkswirtschaftliche Studien aus Russland. Leipzig 1899. — Eine Studie zum osteuropäischen Merkantilismus. Archiv für Soziale Gesetzgebung und Statistik hgb. von H. Bräun. 8. Bd. pg. 436 ff. Berlin 1895. — Der Frieden und die Zukunft der Weltwirtschaft. 1919. — Der Neubau der Weltwirtschaft. 1918.

Schultze, Ernst: Die Zerrüttung der Weltwirtschaft. Stuttgart 1922.

Schumacher, Hermann: Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung f. das deutsche Wirtschaftsleben. München und Leipzig 1916. — Die Nordseehäfen. Ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft und Stellung im Deutschen Reich. Leipzig 1919.

Schumpeter, Joseph: Zur Soziologie der Imperialismen. Tübingen 1919. bingen 1919.

Schwanebach: Geldreform und Volkswirtschaft (russ.) St. Petersburg 1901.

Scriptores rerum Livonicorum. Sammlung der wichtigsten Chroniken und Geschichtsdenkmale von Liv-, Est- und Kurland. 1. Bd. Riga und Leipzig 1853. 2. Bd. Riga und Leipzig 1848.

Seligmann, O.: Die künftigen Handelsbeziehungen zwischen Russland und Skandinavien. Hamburgische Forschungen, H. 2. Hamburg 1917.

Ssemenow-Tjanschanskij, P. P.: Russland. Vollständige geographische Beschreibung unseres Vaterlandes. Bd. 1 ff. St. Petersburg 1900 ff. Bd. 3. St. Petersburg 1900 (russisch).

Ssemenow. Die Erforschung historischer Angaben über den russischen Aussenhandel. Petersburg 1859. (russ.).

Ssemenow, D. P. u. W. J. Kasperow: Russlands Landwirtschaft und Getreidehandel. Deutsche Ausgabe von M. Blumenau. München 1901.

Seraphim, Ernst und August: Livländische Geschichte. Bd. 1. — Reval 1897, Bd. 2. — Reval 1904. Bd. 3. (Geschichte des Herzogtums Kurland). Reval 1904.

Seraphim, H. J.: Die ländliche Besiedlung Westsibiriens durch Russland. Jena 1923. — Die Neuregelung der Statistik in Ssowjetrussland. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 68. Jena 1924.

Seraphim, P. H.: Das Eisenbahnwesen Ssowjetrusslands 1917—1924. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin 1924.

Sering, Max: Russlands Kultur und Volkswirtschaft. Berlin u. Leipzig 1913. — Westrussland in seiner Bedeutung für die Entwicklung Mitteleuropas. Leipzig und Berlin 1917.

Sieveking, H.: Auswärtige Handelspolitik. Leipzig 1905. — Entwicklung, Wesen und Bedeutung des Handels. Grundriss der Soz. Ökonomik, 5. Abt. Teil I, 2. Tübingen 1918.

Siew, B.: Lettlands Volks- und Staatswirtschaft. Riga 1925.

Siewert, Fr.: Die Lübecker Rigafahrer-Compagnie im 16. u. 17. Jahrhundert. Dissertation. Berlin 1896.

Siewert, K.: Riga-Cherson als Glied des Wasserstrassennetzes Mittel-Ost-Europas und die Ausnutzung seiner Wasserkräfte. Riga 1918.

Skrin: Das Wachstum Russlands von 1815—1900 (russ.). St. Petersburg 1904.

Skujeneeks, M.: Latwija. Seme un Eedsihwotaji. Riga 1920.

Skworzow, A. J.: Die Wirtschaftsgebiete des europäischen Russlands. (russ.). St. Petersburg 1914.

Slutschewsky, K.: Im Nordwesten Russlands. 2. Bde. (russ.). St. Petersburg 1897/98.

Sölch: Die Auffassung der «natürlichen Grenzen» in der wissenschaftlichen Geographie. Innsbruck 1924.

Soltykow, Alexander Graf: Das doppelte Gesicht Russlands (Dwje Rossii). National-psychologische Betrachtungen. München 1922.

Sommerlad, Theo: Die geschichtliche Stellung der russischen Ostseeprovinzen. Halle a. S. 1918.

Spahn, Martin: Die Grossmächte. Berlin 1918.

Spengler, Oswald: Der Untergang des Abendlandes. Umrisse einer Morphologie der Weltgeschichte. 2. Bd.: Welthistorische Perspektiven. 1.—15. Aufl. München 1922.

Stählin, K.: Geschichte Russlands. 1. Bd. Berlin u. Stuttgart 1923.

Statistisches Handbuch für Kurland und Litauen, nebst Übersichten über Livland und Estland. Bearbeitet von E. F. Müller. (Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft in Königsberg i. Pr.). H. 4. Jena 1918.

Statistisches Jahrbuch des Rates der Vereinigung russischer Industrieller und Kaufleute. Bearbeitet von Chary (russ.). St. Petersburg 1912, 1913 und 1914, für dieselben Jahre.

Statistische und ökonomische Skizzen der Länder, Gouv. und Städte in Russland (russ.). Kiew 1913.

Statistisches Jahrbuch f. d. Russische Reich. Hgb. vom Zentralstatist. Komitee im Minist. d. Innern. Jg. 1904—1916. St. Petersburg 1905—1917 (russisch u. französisch).

Statistisches Jahrbuch f. Russland. Jg. 1921, mit einigen Aussenhandelsdaten für 1922. Hgb. vom Statistischen Zentral-Amt (russ. u. franz.). Moskau 1923 (R. S. F. S. R.).

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Jg. 1921/22. u. 1923. Hgb. vom Statistischen Reichsamt. Berlin 1922 u. 1924.

Stieda, W.: Der Merkantilismus Peters d. Gr. Russische Revue IV. pg. 193—246.

Stieve, Fr.: Iswolski und der Weltkrieg. Auf Grund der Dokumenten-Veröffentlichung des deutschen Auswärtigen Amts. Berlin 1924.

Stein, B. E.: Handelspolitik und Handelsverträge Ssowjetrusslands 1917—1922. (russ.). Moskau u. St. Petersburg 1923.

Struve, P. von: Kritische Bemerkungen zur wirtschaftlichen Entwicklung Russlands (russ.). St. Petersburg 1894.

Subbotin, A. P.: Ökonomisch-stasistische Übersicht der Westdüna. Verf. nach d. ökonomischen Feststellungen d. Verkehrsminist., Sommer 1894 (russ.).

Suchanoff, N.: Warum führen wir Krieg? (russ.). Moskau 1916.

Szelagowski, Adam: Der Kampf um die Ostsee (1544—1621). München 1916.

Tätigkeitsberichte des Windauer Börsenkomitees i. d. J. 1907—1911. Hgb. vom Windauer Börsenkomitee.

The International Geography. 3. Aufl. London 1903.

Tiander, Karl: Die Sicherheit der Ostseestaaten. Flensburger Nachrichten Nr. 71 vom 25. III. 1925.

Tobien, Alexander von, Rundblick über das kulturelle und wirtschaftliche Leben der baltischen Lande. Berlin 1919. — Die Livländische Ritterschaft in ihrem Verhältnis zum Zarismus und russischen Nationalismus. 1. Bd. Riga 1926.

Tornius, Valerian: Die Baltischen Provinzen, Leipzig und Berlin 1918.

Treuenfels, B.: Die Reste der russischen Volkswirtschaft. Stuttgart 1920.

Trubetzkoi, G. Fürst: Russland als Grossmacht. Stuttgart und Berlin 1913.

Trubetzkoi, E. Fürst: Die nationale Frage, Konstantinopel und die Hagia Sophia (russ.). Moskau 1915.

Tschulkow: Geschichtliche Beschreibung des russischen Handels in allen Häfen und an allen Grenzen. 21 Bücher in 7 Bdn. (russ.). St. Petersburg 1781/88.

Tschuprow, A. u. A. Postnikow, Über den Einfluss der Ernten u. Getreidepreise auf verschiedene Seiten der russ. Volkswirtschaft. (russ.) 1, 2. St. Petersburg 1897—1899.

Tschuprow, A.: Die Eisenbahnwirtschaft (russ.). Moskau 1878.

Tuckermann, Walther: Verkehrsgeographie der Eisenbahnen des europäischen Russland. Essen 1916.

Tugan-Baranoffskij, M.: Geschichte der russischen Fabrik. Berlin 1900.

Uebersberger, Hans: Russlands Orientpolitik in den letzten 2 Jahrhunderten. Bd. 1. Stuttgart 1913.

Übersichten des russischen auswärtigen Handels über die europäischen und asiatischen Grenzen. Hgb. vom Zolldepartement des Finanzministeriums (russ.). 1866—1915 jährlich. St. Petersburg 1867 ff,

Vogel, Adolf von: Russland. 2. Abt. des «Der Wirtschaftskrieg» Hgb. vom Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Univ. Kiel. Jena 1918.

Vogel, Walther: Das neue Europa und seine historisch-geographischen Grundlagen. 2. Aufl. Bonn und Leipzig 1923.— Die politisch-geographische Bedeutung der Ostsee. Die Ostsee H. 1. Berlin 1918. — Die Entwicklung der Ostseeschiffahrt. Die Ostsee H. 10, 11, 14 u. 17. Berlin 1918. — Geschichte der deutschen Seeschiffahrt. Bd. 1. Berlin 1915.

Völker-Verteilung in West-Russland. Hgb. vom Oberbefehlshaber Ost. 2. Aufl. Hamburg 1917.

Wagner, A.: Die russische Papierwährung. Berlin 1868.

Wallace, D. M.: Russland. 2. Bde. 4. Aufl. Würzburg 1906.

Wallroth, Erich: Die Grundlagen des Ostseehandels und seine Zukunft. Berlin 1918.

Walters, M.: Lettland, seine Entwicklung zum Staat und die baltischen Fragen. Riga 1923.

Weber, Max: Zur Lage der bürgerlichen Demokratie in Russland. Archiv f. Sozialwissenschaft. Bd. 22. Tübingen 1906. — Russlands Übergang zum Scheinkonstitutionalismus. Archiv f. Sozialwissenschaft. Bd. 23. Tübingen 1906.

Weber, Alfred: Die Krisis des modernen Staatsgedankens in Europa. Stuttgart u. Berlin 1925.

Wegemann: Die Ostsee als germanisches Meer. Mitteilungen aus Justus Perthes Geographischer Anstalt. März 1915.

Wesselago: Russische Seegeschichte. St. Petersburg 1875.

Weule-Girgensohn: Die geschichtliche Bedeutung der Ostsee. Weltgeschichte hgb. von H. F. Helmolt. VI, 1. 1906.

Wiedenfeld, K.: Russlands Stellung in der Weltwirtschaft. Russlands Kultur und Volkswirtschaft, hgb. v. M. Sering. Berlin 1913. — Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin 1903. — Sibirien in Kultur und Wirtschaft. Bonn 1916.

Wieser, Fr. Frhr. von: Theorie der gesellschaftlichen Wirtschaft. 2. Aufl. Grundr. d. Soz. Ökonomik, 1 Abt. 1. Tübingen 1924.

Wilkow: Russische Finanzen. Russlands Kultur und Volkswirtschaft, hgb. v. M. Sering. Berlin 1913.

Winckler, A.: Die deutsche Hansa in Russland. Berlin 1886.

Windaus Handelsstatistik 1904—1913. Hgb. vom Windauschen Börsenkomitee.

Windelband, A.: Die auswärtige Politik der Grossmächte. Stuttgart u. Berlin 1922.

Witte, S. J. Graf: Vorlesungen über Volks- und Staatswirtschaft. 2. Bde. Stuttgart und Berlin 1913.

Wittschewsky, V.: Russlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik von Peter d. Gr. bis auf die Gegenwart. Berlin 1905. — Die Zoll- und Handelspolitik Russlands während der letzten Jahrzehnte. Leipzig 1890.

Wladimirow: Über russischen Landbesitz im Norwestgebiet (russ.). Moskau 1894.

Woeikow, A.: Russlands Flüsse. Moskau 1882 (russ.).

Wodowosow, W. W.: Das neue Europa (russ.). Prag 1925.

Wolffen, A. von: Die Ostseeprovinzen Est-, Liv- und Kurland. München 1917.

Wossidlo: Petersburger Industrie. Russlands Kultur und Volkswirtschaft, hgb. von M. Sering. Berlin 1913.

Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie. Hgb. von K. Strupp (Lieferung 1. 1922).

Zechlin, E.: Litauen und seine Probleme. Sonderabdr. Berlin 1915.

Zeppelin, C. von: Die Küsten und Häfen des Russischen Reiches in Europa und dem Kaukasus mit Rücksicht auf die Landesverteidigung. Eine militärgeographische Studie. Jahrbuch f. d. deutsche Armee und Marine. Berlin 1896.

Zizek, Fr.: Grundriss der Statistik, 2. Aufl. München u. Leipzig 1923.

Zuckermann, S.: Der Warenaustausch zwischen Russland und Deutschland, wie er tatsächlich vor dem Kriege war u. wie er in Zukunft zu sein verspricht. Berlin 1916.

Zur Frage der Errichtung eines Freihafens in Riga. Denkschrift, verfasst i. a. des Rigaer Börsenkomitees v. Bruno von Gernet. Riga 1917.

Zweig, E.: Die russische Handelspolitik seit 1877 unter besonderer Berücksichtigung des Handels über die europäische Grenze. Leipzig 1908.

Zyperowitsch, G.: Das zukünftige Petrograd. Hamburg 1922.

(Periodica.)

Archiv für Politik und Geschichte. Monatsschrift, hgb. von Fr. Irmer, W. Macholz u. H. Roeseler. Berlin.

Baltische Blätter. Halbmonatschrift. Hgb. von der Arbeitsgemeinschaft baltischer Organisationen. Berlin.

Der Ost-Europa Markt. Organ der deutschen Ostmesse und des Wirtschafts-Instituts für Russland und die Oststaaten. Königsberg i. Pr. halbmonatl.

Deutsche Allgemeine Zeitung. Tageszeitung. Berlin.

Deutsche Politik, Wochenschrift für Welt- und Kulturpolitik hgb. von Rohrbach, Jäckh und Stein. Berlin.

Deutsch-osteuropäische Hansa. Zeitschrift des deutsch-osteuropäischen Wirtschaftsverbandes E. V. Elberfeld.

Deutsche Rundschau in Polen. Tageszeitung. Bromberg.

Deutsche Rundschau. Monatsschrift, hgb. von G. Ullmann. Berlin.

Die Grenzboten. Zeitschrift. Hgb. von Georg Cleinow. Ig. 1914—1918.

Die Ostsee. Deutsche Zeitschrift für Wirtschaft und Kultur der Ostseeländer. Hgb. von Richard Pohle. H. 1—22/23. Berlin 1918/19.

Die Ostwirtschaft (fr. Osteuropäische Wirtschaftszeitung). Oeff. Organ des deutsch-russischen Vereins zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen des deutsch-polnischen und des deutsch-finnländischen Vereins. Berlin (Wochenschrift).

Osteuropa. Zeitschrift f. d. Gesamtfragen des europäischen Ostens. Im Auftrage der deutschen Gesellschaft zum Studium Osteuropas, hgb. v. Otto Hoetzsch. Königsberg 1926.

Eesti Statistika Kuukiri. Recueil mensuel du bureau central statistique de l'Esthonie. Reval 1922 ff.

Ekonomists. Hgb. vom Finanzministerium. Jg. 1920. ff. Riga.

Ekonomitscheskaja schisnj (russ.) Tageszeitung. Organ der Rates für Arbeit und Verteidigung (STO). Moskau.

Europäische Gespräche. Monatschrift, hgb. v. A. Mendelsohn-Bartholdy, Hamburg.

Finnländischer Merkur. Halbmonatschrift. Berlin. Hgb. v. A. von Gernet.

Finnische Exportzeitung. (Finnish Export journal). Helsingfors. Hgb. v. d. finnld. Exportvereinigung.

Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Berlin. Seit 1899.

Neues Rigaer Tageblatt. Tageszeitung. Riga. Jgg. 1925.

Ostdeutsche Monatshefte. Hgb. von C. Lange. Danzig-Langfuhr und Berlin.

Ostdeutsche Wirtschaftszeitung. Amtl. Organ der Handelskammern Breslau, Görlitz, Hirschberg, Landshurt, Liegnitz, Sagan. Wöchentl. Breslau.

Ostsee-Rundschau und Nordische Blätter. Hgb. von der Nordischen Gesellschaft. Lübeck.

Preussische Jahrbücher. Hgb. von W. Schotte. Berlin.

Revaler Bote, mit Russland-Beilage. Tageszeitung. Reval. Jg. 1920 ff.

Rigasche Rundschau. Tageszeitung. Riga. Jg. 1920 ff.

Rigaer Zeitschrift für Handel und Industrie. Riga. Organ der Gilden, der Kaufmannskammer, des Fabrikanten-Vereins und des Technischen Vereins.

Russische Korrespondenz, Berlin. mtl.

Süddeutsche Monatshefte. München.

The central European Review. Publ. by the Reconstruction Publishing Co. Ltd. Special Latvian Number. London. Nr. 61. 1924.

The Baltic Scandinavien trade Review. Copenhagen.

The Latvian Economist. Hgb. vom Finanzministerium. Riga.

Torgowo-Promyschlenny Bulletin (russ.) Organ der Handelskammer für das Nordwestgebiet. 3 mal wöchentlich. St. Petersburg. Jg. 1923/24.

Volk und Reich. Politische Blätter für das junge Deutschland. Berlin 1925 ff.

Waldibas Wehstnesis. Regierungsanzeiger. Riga. Jg. 1920 ff.

Weltwirtschaft. Monatsschrift, hgb. von der deutschen weltwirtschaftlichen Gesellschaft. Berlin.

Weltwirtschaftliches Archiv. Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel. Hgb. von B. Harms. Jena.

Wirtschaftsdienst (Weltwirtschaftliche Nachrichten). Hgb. vom Hamburgschen Weltwirtschafts-Archiv a. d. Univ. Hamburg in Verbindung mit dem Institut f. W. W. u. S. V. a. d. Univ. Kiel-Hamburg.
Wirtschaftlicher Nachrichtendienst, vereinigter Eildienst und Überseedienst. Hgb. vom Deutschen Wirtschaftsdienst. Berlin. Mai-Nr. 1922 und Febr. Nr. 1923. (Das Wirtschaftsleben Russlands I. und II.).
Wneschnaja Torgowlja. Wochenschrift (russ.). Organ des Aussenhandels-Komissariats. Moskau.
Zeitschrift für Geopolitik. Monatsschrift, hgb. von K. Haushofer und E. Obst. Berlin. Jg. 1924 und 1925.

Ungedruckte Quellen.

Archiv der Handelsstatistischen Section des Rigaer Börsenkomitees: Verschiedene Memoranden, Aufsätze und Zahlenmaterial.