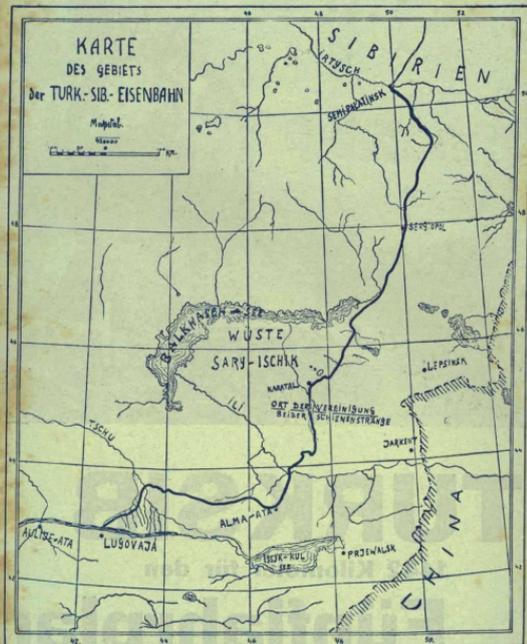


TURKSIB

1442 Kilometer für den

Fünfjahrplan

10 Pf.



TURKSIB

Dieses Wort ist in den ersten Monaten des Jahres 1930 auch in Deutschland populär geworden. Ein Film, der überall als eines der Meisterwerke dieser Kunst anerkannt wurde, hat den Namen der neuen Eisenbahnlinie in Mittelasien in die fernsten Winkel des Landes getragen. Die bürgerlichen Zeitungen und vor allem die illustrierten Blätter haben gelegentlich der Fertigstellung der Bahn am 1. Mai ausführlich über sie berichtet: „Turksib“ ist zum Symbol des Kampfes des modernen Menschen mit der Natur und der menschlichen Rückständigkeit geworden.

Aber Turksib ist viel mehr als das. Turksib ist ein Markstein auf dem Siegeszug des Sozialismus, ein glänzendes Beispiel dafür, was der Mensch leisten kann, wenn er sich von den Fesseln der kapitalistischen Gesellschaft befreit, Turksib ist das Hohelied einer neuen Zeit, die mit der russischen Revolution angebrochen ist.

Von diesem „Turksib“ soll im vorliegenden Büchlein die Rede sein. Jeder Proletarier, jeder Freund der UdSSR muß unterrichtet sein, wie man in der Sowjetunion in drei Jahren ein solches Baunternehmen, wie die „Turksib“ vollendete. „Turksib“ — das sind nicht nur Erdämme, Ausschachtungen und stählerne Schienenstränge von eineinhalb tausend Kilometern Länge. „Turksib“ das ist der sichtbare Beweis für den Willen des Proletariats des Arbeiter- und Bauernstaates, den Sozialismus anzubauen. „Turksib“ ist nicht nur im gewöhnlichen Sinne das Werk der Erdarbeiter und Maurer, der Zimmerleute und Saisonarbeiter, der Ingenieure und Techniker Sowjetrußlands. An der schnellen Errichtung dieses Riesenerkes wirkten Kräfte, wie sie bisher an keinem Bauwerk der Welt tätig waren: ein ungeheurer Enthusiasmus und wahrhaft schöpferischer Arbeitswille, die bis zum letzten Augenblick alle Mitarbeiter an der „Turksib“ besesseln.

Heute, zur gleichen Zeit, wo die letzte Schiene die Magistralen Sibiriens und Kasakstans in Mittelasien vereinigt, der letzte Handschlag an der turkestan-sibirischen Bahn getan ist, steht das proletarische Land vor der Beendigung einer ganzen Reihe anderer, nicht weniger imposanter Werke. Im Laufe von drei Jahren werden weitere 20 000 Kilometer neuer Eisenbahnlinien gelegt sein. Das Kraftwerk Dnieprostroj, das Hüttenwerk Magnitostroj, die Staligrader Traktorenfabrik, Automobilfabriken, Fabriken für Mährescher, sozialistische Städte, Kühlhäuser und Mühlen gehen der Fertigstellung entgegen.

Was soll die „Turksib“?

Die Sowjetregierung, die die Volkswirtschaft des ganzen Landes planmäßig und systematisch fördert und entwickelt, sorgt in gleichem Maße, wie für die zentralen Wirtschaftsgebiete, auch für die wirtschaftlich zurückgebliebenen Randgebiete.

Zu ihnen gehört Kasakstan. Es liegt zwischen zwei überaus reichen Wirtschaftsgebieten — zwischen Mittelasien, das Baumwolle für die Textilindustrie produziert, und Sibirien, das „rohe Getreidemengen“ liefert. Die Verbindung dieser beiden Gebiete ist im Interesse der gesamten Volkswirtschaft der Union eine unbedingte Notwendigkeit.

Die Textilindustrie der Sowjetunion muß alljährlich für fast 100 Millionen Goldrubel Baumwolle aus anderen Ländern einführen. Das bringt die Sowjettextilindustrie in dauernder Abhängigkeit von den Preisschwankungen und

¹ Magistrale — eisenbahntechnischer Ausdruck für die großen Hauptadern des Eisenbahnverkehrsnetzes.

dem Umfang der Baumwollproduktion auf dem Weltmarkt. Berücksichtigt man dazu noch die Schwankungen politischer Natur, so dürfte es klar sein, daß das Streben nach Befreiung aus dieser Abhängigkeit von gesundem, wirtschaftlichen und politischen Erwägungen diktiert ist.

Wohlstand und kulturelles Niveau der Bevölkerung der Sowjetunion erhöhen sich von Jahr zu Jahr. Der Bedarf an Industrieerzeugnissen, insbesondere an Textilien, wächst ständig. Das Hauptbaumwollgebiet ist Mittelasien, auf dessen Anteil 80 Prozent der gesamten Baumwollerzeugung der Sowjetunion entfallen. Zur Förderung der Baumwollwirtschaft in Mittelasien muß man die Baumwollgebiete mit billigem Brotgetreide versorgen, um die Kollektivwirtschaften und bäuerlichen Privatbetriebe der Notwendigkeit zu entheben, Getreide anzubauen. Billiges Brotgetreide gibt es in Sibirien im Ueberfluß. Seine Ausfuhr war aber bisher durch den Mangel an Verkehrswegen sehr erschwert, so daß man in der Getreideversorgung Mittelasien auf das weitabgelegene Wolgagebiet und die Ukraine angewiesen war, ein Zustand, der den Preis des Getreides und die Transportkosten im Vergleich zu den sibirischen Preisen um etwa die Hälfte erhöhte und daher auf die weitere Entwicklung des Baumwollbaus hemmend wirken mußte. Diese Erwägungen waren für den Bau der turkestan-sibirischen Eisenbahn ausschlaggebend.

Jedoch kamen noch andere Beweggründe hinzu, die Sowjetregierung verfolgte noch andere Ziele: sie wollte die Vorbedingungen schaffen für einen schnelleren Aufstieg der wirtschaftlich zurückgebliebenen Gebiete, die die „Turkeib“ erschließt, vor allem der autonomen nationalen Republik Kasakstan. Einen Anstoß dazu gab schon der Bau der „Turkeib“ selbst. In vollem Umfang wird aber die Erreichung dieses Zieles, nämlich der schnelle wirtschaftliche und kulturelle Aufschwung der betreffenden Gebiete erst in dem Augenblick gewährleistet, wo die „Turkeib“ den vollen Betrieb aufnimmt.

In Kasakstan mit seinen zurückgebliebenen Wirtschaftsformen verwickelten das Proletariat der UdSSR, und seine Partei ihre nationale Politik, und beweisen in der Praxis, daß die sozialistische Reorganisation der Volkswirtschaft der nationalen Randgebiete ohne kapitalistische Zwischenstadien möglich ist.

Die „Turkeib“ wurde in einer für den Sowjetstaat wirtschaftlich besonders schwierigen Zeit gebaut. Ausländische Kredite standen nicht zur Verfügung, Maschinen, Werkzeuge und Betriebsanlagen konnten nur in ganz geringen Mengen aus dem Auslande Amerika eingeführt werden, es fehlte an erfahrenen Bauarbeitern, es fehlte auch an qualifizierten Arbeitern.

Wie alle großen Unternehmungen der Sowjetregierung, lief auch Turkeib das mißtrauische, bohhaft-ironische Interesse der bürgerlichen Presse der ganzen Welt nach. Nachdem man zunächst den sicheren Mißerfolg vorausgesagt hatte, begannen man später, als man sah, daß die Bolschewiki nicht nur große Pläne auszuarbeiten, sondern sie auch in die Tat umzusetzen verstehen, die Dinge mit aufmerksameren Augen, voll innerer Unruhe zu verfolgen. Heute, nach Erringung des endgültigen Sieges, nach Ueberwindung aller Hindernisse, wo die Arbeiter und Bauern Sowjetrußlands und seine Freunde in der ganzen Welt die Fertigstellung der „Turkeib“, dieses neuen Gliedes im sozialistischen Aufbau, feiern, wissen sich die Feinde der Sowjetunion nicht anders zu helfen, als durch Verschweigen und Vertuschung der Tatsache, daß dieses gewaltige Werk vollendet ist.

Wüste, Schneesturm und Skorpione

Aber gehen wir hinaus nach Mittelasien, nach dem Land „Kasakstan“, das jetzt, von der neuen Bahn durchschnitten, in die Geschichte eingetreten ist.

Kasakstan ist eine unbewohnte, öde Gegend. Auf viele hundert Kilometer im Umkreis kein Haus, kein Strauch, kein Wasser. Kasakstan ist ein Land, in dem die Menschen im Sommer von Durst und Hitze geplagt werden, während im Winter das Thermometer bis auf 50 Grad

unter Null fällt, wilde Schneestürme die Wege verwehen. Kasakstan — das Land der Skorpione, der Schlangen und der giftigen Spinne „Karakurt“, des „Schwarzen Todes“, deren Biß schwere Vergiftungsercheinungen hervorruft und den Tod zur Folge hat. Hier, in diesem Land sollten die aufgebotenen zahlreichen Ingenieure und Techniker — die vielen tausend Arbeiter bei der Ausführung eines der größten Eisenbahnbauten der Welt mitwirken.

Nicht ganz menschenleer ist das Land. Wenn die ersten Pioniere des Baus, die Landmesser und Ingenieure vordringen, wenn die Kolonnen der Erdarbeiter anrücken und schließlich auf dem neuen Damme die Baukolonne, die Schienenleger, kommen, sind sie umringt von den Abgesandten der weit über die Steppe hin verstreuten Siedlungen der Kasaken und Kirgisen, die hier seit Jahrhunderten als von Ort zu Ort wandernde Viehzüchter hausen.

Das „Lange Ohr“

In den Aulen¹ und Kischlaks² gibt es weder Telegraph noch Radio. Die Post kommt einmal in Monaten. Die Zeitungen aus Semipalatinsk oder Alma-Ata erhält man in der Steppe ungefähr zwei Monate nach ihrem Erscheinen, die aus dem Zentrum mit noch weit größerer Verspätung. Doch die Steppe hat ihre eigene Zeitung, ihr eigenes Radio — den „Usun Kulak“, das „lange Ohr“. In der Steppe wird jede Neuigkeit geschätzt. Der Nomade³ fühlt sich einfach verpflichtet, sobald er etwas Besonderes erfährt, den anderen davon Mitteilung zu machen. Ohne sich selbst oder sein Pferd zu schonen, jagt er mit seiner Neuigkeit den ganzen Tag durch die Steppe, von Nomadenzelt zu Nomadenzelt. In jeder Jurte⁴ wird ihm für seine Botchaft ein freudlicher Empfang zuteil. „Usun Kulak“, d. h. „das lange Ohr“, so nennen die Kasaken diesen Boten der Wüste. Die erste Frage des Nomaden an das „lange Ohr“ ist: „Was hast du Neues auf der Eisenbahn gesehen? Wird der „Kara-Aigir“, der schwarze Hengst⁵ — so nennen die Kasaken die Lokomotive — bald kommen?“

Die Nachricht vom ersten Zuge trifft ein. Die Kasaken bereiten sich auf dieses Ereignis wie auf ein großes Fest vor. Ganze Familien mit Kind und Kegel auf Kamelen, Pferden und Ochsen eilen aus Entfernungen von vielen hundert Kilometern zum Empfang herbei. Für die Schienenleger werden Geschenke in die Steppe mitgeführt. Hämmer und hausgefertigte Gegenstände, Gürtel, Mützen, Gewänder.

Anfänglich war es Neugierde. Doch aus Neugierde wurde bald etwas anderes. Das Erläutern der ersten Tage, überhaupt ein Erläutern, geschieht mit Angst vor der Maschine machte etwas Stärkerem Platz.

Der Kasak kommt nun nicht mehr, um die Eisenbahn anzustarren, jagt nicht mehr wild auf seinem kleinen Steppenpferd zum gewaltigen „Kara Aigir“. Der Kasak verläßt sein Nomadenzelt, weil ihm etwas anderes jetzt zur „Turkeib“ zieht. Er will mitarbeiten. Er läßt seine Herde in der Steppe zurück. Den getriegen Nomaden lockt es zur Lokomotive, auf den Maschinenstand. Eine große Umwälzung bricht mit dem ersten Zug in der Steppe an, die sich noch nicht aus den Fesseln des Aberglaubens und trauriger Vorurteile befreit hat.

Die Schienenleger-Kolonnen

Der erste Zug — das ist die Schienenlegerkolonne. Sie suchte ich. Am frühen Morgen traf ich ein. Einige Male waren wir vom Wege abgekom-

¹ Aule — feste Siedlung, ² Kischlak — herumwandernde Siedlung (Zeltort).

³ Nomade, Angehöriger eines herumwandernden Volkes.

⁴ Kirgisenzelt.

⁵ Kasaken-historisch-nationaler Name der Kirgisenstämme, die Kasakstan bevölkern, nicht zu verwechseln mit den Kosaken, den Nachkommen der russischen militärisch-landwirtschaftlichen Ansiedlungen in den Süd- und Ostgebieten des zaristischen Rußland, die es in Kasakstan fast nicht gibt.

men. Endlich, der Fuhrmann murle schon, wie er erfreut auf ein schmalen Band in der dunkelnden Ferne:

Dort ist sie — unsere Schienenlegerkolonne.

Es wäre angebracht gewesen, von beschwerlichen Wege auszuruhen, doch die Müdigkeit wurde von dem Verlangen besiegt, die Schienenlegereisation so schnell wie möglich zu sehen. Von den Schienenlegern der Turksib heißt es allgemein: sie arbeiten wie wild. Das Lager, in dem die Schienenleger leben, ist ein eigenartiger Betrieb auf Rädern. Es besteht aus 46 Güterwagen, die speziell für Wohnzwecke und verschiedene Hilfsbetriebe eingerichtet sind. Die „Ukladka“¹ — so wird auf dem Bau das Lager der Schienenlegerkolonne genannt — besitzt eine Küche, Heißwasseranlage, Bäckerei, einen Laden und eine „Rote Ecke“.² In den Wohnwaggons sind jeweils 12 Mann untergebracht. Jeder hat seinen bestimmten Schlafplatz und eigenes, von der Verwaltung geliefertes Bettzeug. Jeder Wagon hat Waschgelegenheit; Handtuch und Seife erhält der Arbeiter kostenlos. Das Essen wird von der Genossenschaft geliefert. Das ganze Leben der Arbeiter ist eine Überregelmäßigkeit zu verregelmäßigten Lebensformen. Die Bäckerei der Schienenlegerkolonne macht ein ausgezeichnetes Brot. Allwöchentlich nehmen die Arbeiter ein Bad. Frauen ordnen und säubern täglich die Waggons der Schienenleger, so daß sie, von schwerer Arbeit heimkehrend, ihre „Wohnung“ auf Rädern in bester Ordnung vorfinden.

Wie haben die Lebensweise der Schienenleger deswegen so ausführlich geschildert, weil besonders bei ihnen die Arbeitsproduktivität von den Lebensbedingungen abhängt. Die Arbeit der Schienenleger ist schwer. Nicht nur, daß das Legen der Schwellen und Schienen einen großen Kraftaufwand erfordert, es muß auch gegen die Natur angekämpft werden. Die Arbeit muß ununterbrochen vorangetrieben gehen. Bei der Schienenlegung der „Turksib“ hat sich der Grundsatz glänzend bewährt: den Arbeitern müssen bei angemessener Entlohnung gleichzeitig die besten Lebensbedingungen gesichert werden, die in der wilden Steppe möglich sind. Dann wird auch die Arbeitsproduktivität auf dem erforderlichen Niveau stehen.

Das lebende Fließband

Der Lohn der Schienenleger schwankt zwischen 3— und 4,50 Rbl. täglich. Die „Ukladka“ zählt 250 Arbeiter und Angestellte. Die Arbeit des Schienenlegens ist ein eigenartiges, lebendes Fließband. Mit einem bestimmten Vorrat an Arbeitsmaterial (Schienen, Schwellen, Krampen, Rädern, Bolzen) bewegt sich die ganze Kolonne auf dem am Tage vorher fertiggestellten Erddamm vorwärts. Im Verlauf von acht Stunden geht die Arbeit ohne Unterbrechung mit einer Geschwindigkeit vor sich, die den Neid jedes Industriebetriebes erwecken könnte. Die Arbeit des Schienenlegens besteht aus 20 verschiedenen Prozessen. Große Mühe verwenden die Schienenleger darauf, die bestmöglichen Arbeitsmethoden herauszufinden. Ausreichende Erfahrungen besaß man auf diesem Gebiet nicht. War doch, wie schon gesagt, ein so großer Eisenbahnbau in Rußland seit 1915 nicht mehr ausgeführt worden.

Könnte man nicht von Amerika lernen?

In Amerika ist das Schienenlegen fast restlos mechanisiert. So gibt es dort spezielle mechanische Kräfte, Transportbande für die Schienen und das gesamte andere Arbeitsmaterial und viele andere mechanische Methoden. Bei der amerikanischen Schienenlegung ist der Anteil der menschlichen Arbeitsleistung auf ein Minimum reduziert. An einen Arbeitstag werden im Durchschnitt 2½ Kilometer bewältigt.

Und bei „Turksib“?

Die ganze Schienenlegung mußte hier mit Rücksicht auf die beschränkten Mittel ohne jede Mechanisierung, mit Händen gemacht werden. Während

¹ vom russischen Wort „uklasti“ = legen, ² fliegender Klub mit Bibliothek usw.

rend des Arbeitsprozesses wurden verschiedene Rationalisierungsmethoden vorgeschlagen. Doch das Einzige, was sich bewährte, war die Einführung der besonderen Zeiteinteilung, die den Arbeitsanteil der verschiedenen Schienenlegerguppen rationell regulierte. Das war das ganze Fließband-system der Turksib. Und trotzdem war das Tempo der Schienenlegung bei Turksib das gleiche wie in Amerika — 2½ Kilometer täglich.

150 Kilometer in zwei Monaten

Verfolgen wir die Arbeit in den ersten beiden Monaten, ausgehend vom äußersten Nordpunkt der Turksib — Semipalatinsk. Von hier aus begann die Schienenlegung am 1. August 1927. Der Befehl lautete, daß in zwei Monaten 150 Kilometer Schienen gelegt werden sollten. Das war notwendig, um das Baumaterial und die Ausrüstung, sowie die Bedarfsliegenstände für die Bauarbeiter der südlich von Semipalatinsk gelegenen Bauabschnitte auf dem Schienenwege herbeischaffen zu können.

So hing das Schicksal des ganzen Baus von der schnellen Durchführung der ersten Schienenlegung ab. Und hier bestand das nach einer langen zehnjährigen Unterbrechung eben erst wieder aufgebaute Eisenbahnwesen der Sowjetunion seine ernste Prüfung.

Mit ungenügenden Kräften an erfahrenen Schwellen- und Schienenlegern, ohne mechanisierte Arbeitsmethoden, wurden die 150 Kilometer in den ersten beiden Monaten gelegt! Faktisch waren es nicht einmal zwei Monate, sondern nur 44 Arbeitstage. Ein großer Teil der Arbeitszeit konnte wegen starken Unwetters, großer Fröste und Stürme nicht ausgenutzt werden. Tagelang mußte man auf Baumaterial warten. Aber von der Legung dieser 150 Kilometer hing die Arbeit der nächsten Bauperioden auf dem ganzen Nordabschnitt der Turksib ab. Das Arbeitsministerium erlaubte, die Schienenlegung in Überstunden durchzuführen und die tägliche Arbeitszeit auf 10 Stunden zu erhöhen. Militärische Arbeitsdisziplin wurde eingeführt. Erhielt der Arbeiter für seine Lebensbedürfnisse das Maximum dessen, das unter den gegebenen Verhältnissen gefordert werden konnte, so war dementsprechend auch seine Arbeitsproduktivität eine maximale. Wie im Nordabschnitt arbeitete man auch im Süden. Inatten die „Nördlichen“ die Sandwästen des Balchsch-Gebietes hindurch, so war den „Südlichen“ die Arbeit durch starke Steigungen und die felsige Tschokpar-Gebirgskette erschwert. In gleichem Maße litten die Schienenleger des Nordens und des Südens unter Hitze, Kälte und Wassermangel.

Den Schienenlegern auf dem Puffe folgten die ersten Züge, entstanden Bahnhöfe und Stationen, begann der Passagier- und Frachtverkehr. Die Steppe wurde lebendig. Die beiden Schienenlegerkolonnen der „Turksib“ bilden jetzt ein starkes Arbeitskollektiv, das bei irgendwelchen neuen Bahnbauten mit allen etwaigen Schwierigkeiten fertig werden dürfte.

Die Leute der Turksib

Der Leser wird vielleicht denken, daß wir ihm von irgendwelchen ungewöhnlichen Menschen, von Uebermenschlichen und Helden erzählen wollen. Dem ist nicht so. Die Erbauer von Turksib — das sind die allergewöhnlichsten Leute. Arbeiter aus den verschiedensten Gebieten der Sowjetunion. Einzelne Helden gab es nicht. Helden müßte man entweder alle nennen, oder niemand. Alle Teilnehmer an der „Turksib“ erfüllten ihre Pflicht: die Ingenieure projektierten und leiteten den technischen Bau, die Bauleiter beschafften das Baumaterial und leisteten die organisatorischen Arbeiten, die Brückenbauer durchwühlten die Erde, machten Ausschachtungen und Böschungen. Jeder verrichtete seine Sache so gut, wie man es unter den gegebenen Verhältnissen nur fordern konnte. Nur etwas kam bei den Turksibarbeitern noch hinzu, das Bewußtsein, das Bewußtsein, daß jeder von ihnen an einem Werk mitarbeitet, das Idee und Eigentum des Arbeiterstaates ist. Dieses Bewußt-

sein war die Kraft, durch die oft Leistungen erzielt wurden, die man schlechthin für unmöglich gehalten hätte.

Es waren ihrer Hunderttausend Menschen, Bauarbeiter der verschiedensten Berufsgruppen, die sich in den drei Jahren am Bau der Turksib beteiligten. Während der Hochsaison waren es insgesamt bis zu 40 000 Arbeiter und Angestellte.

Die Erdarbeiter

Vor allem sei der Erdarbeiter gedacht. Aus der fernen Ukraine, von den Ufern des Mias, aus Sibirien, kamen sie. In diesen Gegenden wohnen die erfahrensten Erdarbeiter, deren Berufserfahrungen sich von Geschlecht zu Geschlecht überliefert haben. Sie verfügten über große physische Kraft, die es ihnen ermöglicht, allen Unbilden zu trotzen und an Orte vorzudringen, die bisher den Menschen unzugänglich waren. Auf ihren Schultern ruhte die allerschwerste Arbeit. 18 Millionen Kubikmeter Erde wühlten sie um. Die Verhältnisse, unter denen die Erdarbeiter leben mußten, waren bedeutend schlechter, als die der übrigen Berufe. Sie wohnen in Erdhütten, die sie sich gleich nach Ankunft an ihrem Arbeitsplatz selbst bauten. Auch für ihre Ernährung mußten sie im Anfang selbst sorgen, eine schwere Aufgabe in dieser menschenleeren Gegend. Darum nahmen viele Erdarbeiter ihre Familien mit. Während die Männer beim Bau beschäftigt waren, wie Maulwürfe in der Erde wühlten, bereiteten die Frauen das Essen.

In der Baldachschwüste

Ich hatte Gelegenheit, die Erdarbeiter an der allerschwerigsten Stelle zu beobachten — in den Sandwüsten am Baldachsee. In kmleierten Sand, bei 50 Grad Hitze, bahnten sie sich ihren Weg. Die nackten Rücken glänzten von Schweiß. Alle Oberkleider warfen sie während der Arbeit von sich. Wasser gab es nicht in der Nähe. Es mußte aus 40 Kilometer Entfernung mit besonderem Tankwagen herbeigeschafft werden. Und dabei war dieses Wasser noch fast ungenießbar. Die Flüsse in der Nähe des Baldachsees sind nämlich stark salzhaltig. Man muß sich erst an ihr Wasser gewöhnen, was naturgemäß sehr schwer fällt.

Trotzdem war die Leistung der Erdarbeiter in dieser schwierigen Gegend nicht geringer als anderswo. Die Arztsal der Erdarbeiter führten in der vertraglich festgelegten Frist die ganzen Erdarbeiten aus und ermöglichten so die rechtzeitige Schienenlegung.

Der letzte Winter

Der letzte Winter war besonders schwer. Zunächst war geplant, den Bau im Jahre 1931 zu beendigen. Später wurden die Fristen gekürzt, die Vereinigung der beiden Hauptabschnitte sollte am 1. Mai 1930 erfolgen. Die scharfe Umstellung im Plane kam den einzelnen Bauabteilungen unerwartet.

Der Autor dieser Zeilen war Augenzeuge der Winterarbeit der sechsten Bauabteilung, dort, wo im Mai die Schienen des Nord- und Südabschnittes sich vereinigen sollten. Hier mußte im Winter die allerschwerste Arbeit geleistet werden. In der schlimmsten Zeit blieben die Arbeiter ohne Brennmaterial, es gab kein Holz zum Heizen der Erdhütten und Baracken. Es war im Sommer nicht möglich gewesen, die erforderlichen Vorräte anzulegen. Das geschlagene Holz war an den Ufern des im Sommer sehr wasserarmen Gebirgsflusses Kok-Su an den Südhängen des Dachungarischen Altai, dicht an der chinesischen Grenze, liegen geblieben. Erst mit dem Eintritt des Winters, bei starkem Frost, gelang es die Holzflöße unter Leinwand

² Artikel — auf gemeinsame Rechnung arbeitende Arbeitsgenossenschaft.

gefahr das Holz flußabwärts zu treiben. Ungeachtet der grausamen Kälte setzten die Erdarbeiter, Maurer und Brückenbauer die Arbeit fort. Am Abend kamen sie oft in ungeheizte Hütten und selbst Teewasser konnte nicht immer gekocht werden. Trotzdem wurde unverdrossen gearbeitet, nicht eine Minute die Arbeit im Stich gelassen.

Der Entscheidungskampf

Die sechste Abteilung organisierte sich in Stoßbrigaden. Sie umfaßte rund 8000 Arbeiter anstelle von 4000 in der gewöhnlichen Saison. Die besten technischen Kräfte waren hier konzentriert und die beste mechanische Ausrüstung vorhanden. Hier wurde die entscheidende Schlacht geliefert.

Ungefähr 140 technische Bauten waren noch zu errichten — Brücken zu schlagen und Rohre zu legen, Eisenbeton- und Stein Pfeiler aufzurichten, ungefähr 20 000 Kubikmeter Steinmauer mußten gebaut werden. Ein gewaltiges Programm war noch zu bewältigen: — fast 2 Millionen Kubikmeter Erdarbeiten hatten noch der Ausführung. Dies alles, vorher auf 2–3 Arbeitsperioden verteilt, sollte nun in einem Winter geschafft werden und dazu noch in einem unerhört strengen Winter.

Die Leute von „Turksib“ ließen sich nicht beirren. Mit zusammengebrachten Zähen ertrugen sie den Dezember und Januar. Auf der Suche nach Heizstoff entschloß man sich zur Ausbeutung eines 40 Kilometer von der Ogu-Okur-Schlucht gelegenen Kohlenflözes, einer ungleichmäßigen, durch Gesteinschichten unterbrochenen Kohlenader. Es fanden sich Leute, die sich ein wenig auf Kohlegewinnung verstanden. Die Bauarbeiter verwendeten sich in Geologen und Häuer. Fast einen Monat zehrte man von diesem „eigenen“ Heizstoff. Da stieß man im Januar auf einen mächtigen, unterirdischen Strom. Das Wasser stieg und ersetzte den Schacht. So kam die sechste Abteilung selbst um dieses behelfsmäßige Brennmaterial.

In diesen schweren Tagen legten die Arbeiter nicht nur eine bewundernswerte Beharrlichkeit und Ausdauer an den Tag, sondern auch Anpassungsvermögen und erfinderische Fähigkeiten. Als der Benzinvorrat für die Kompressoren aufgingen war, rettete die Mechaniker die Lage dadurch, daß sie eine Methode fanden, die Kompressoren mit Petroleum zu speisen. Als an 34 Stellen auf einer Strecke von 9 Kilometern Brücken über die Flüsse Kachi-Bach und Biach geschlagen und Rohre gelegt werden mußten, fanden die Ingenieure eine neue Lösung — eine Umleitung des Strombettes, wodurch die Zahl der Brücken auf 6 beschränkt und eine Ersparnis von einigen hunderttausend Rubeln erzielt wurde. Als auf dem Gebirgsfuß Dos eine tiefe Schlucht überbrückt werden mußte, wählten die Arbeiter aus eigener Initiative einen Umweg von 3½ Kilometern, wodurch sich der Bau der Brücke über den Abgrund erbrügte. Das bedeutete wiederum eine Ersparnis von 80 000 Rubeln. Solche Beispiele, die von der Entschlossenheit und Findigkeit und Tatkraft der Arbeiter zeugen, könnte man noch viele anführen.

Sozialistischer Wettbewerb

Es gab kein pharisäisches Heidentum, keine großen Reden, keine schwülstigen Festsprachen. Die Turksib-Leute sahen es für ihre einfache Pflicht an, den Anforderungen, die der Arbeitsprozeß an sie stellte, zu genügen. Die Ortspresse, die Gewerkschafts- und Kontrollorganisationen verfolgten aufmerksam den Bau, forderten von den Arbeitern der sechsten Abteilung noch größere Anspannung. Der sozialistische Wettbewerb rief alle mit sich, nicht nur die sechste Abteilung, sondern alle am Bau Beteiligten. Wollte man die Resultate des Wettbewerbes im einzelnen aufzählen, so müßte man ganze Bände füllen. Technische Bauten, für die im Programm mehr als einen Monat vorgesehen war, wurden in zwei Wochen errichtet.

Auf der ganzen Baustrecke bildeten sich Stoßbrigaden. Stukkateure und Steinarbeiter, Zimmerleute und Installateure, Schienenleger und Erdarbeiter

wetteiferten miteinander. Es wurden Erfolge erzielt, die man sich vor Kurzem noch nicht hätte träumen lassen.

Die Stückleistung der ersten Bauabteilung, die vor dem Wettbewerb 95 Prozent der Norm erreichten, steigerten im Verlauf des Wettbewerbes die Arbeitsnorm auf 135 Prozent. Die Zimmerleute erhöhten ihre Leistung von 164 auf 193 Prozent der Norm, die Installateure von 288 auf 375 Prozent, die Schienenleger von 109 auf 243 Prozent und die Steinarbeiter von 163 auf 273 Prozent. Diese wenigen Zahlen genügen zur Charakteristik des Produktionsunterschiedes in der Periode vor und während des Wettbewerbes.

Wettbewerb zwischen Mensch und Maschine

In derselben ersten Abteilung fand ein außerordentlich interessanter Wettbewerb zwischen Mensch und Maschine statt. Die Erdarbeiter schlossen im August einen Wettbewerbsvertrag mit den Bedienungsmannschaften. Während die Erdarbeiter vorher 137 Prozent der Arbeitsnorm und die Bagger 47 Prozent der Norm (in schwerem Boden natürlich) leisteten, hatten die Erdarbeiter im September, als der Vertrag ablief, ihre Arbeitsleistung auf 147 Proz. und die Bagger auf 80 Proz. erhöht. Die Selbstkosten pro Kubikmeter Erdarbeiten senkten sich bei den Erdarbeitern, sowie bei den Baggern. Der Bagger „Marion“ erforderte im August 975.— Rbl. Mehrausgaben, im September verringerte sich der Zuschuß auf 372 Rubel.

Außerordentliche und selbst für die Teilnehmer unerwartete Arbeitsresultate ergab der Wettbewerb auf den technischen Bauten. In der dritten Abteilung waren für den Bau einer Brücke über den Fluß Kaskelen im Plane 24 Tage vorgesehen. In Wirklichkeit jedoch nahm der Bau nur 10 Tage in Anspruch. Eine Brücke über die Kasanija wurde anstatt in den vorgesehenen 24 Tagen in 14 Tagen erbaut. Ebenso wurde die Brücke über den Fluß Akai nicht wie anfänglich festgelegt, in 30 Tagen, sondern in 14 Tagen geschlagen. Der Fluß Burundai wurde anstatt in 25 Tagen in 15 Tagen überbrückt.

Der Wettbewerb hatte in zahlreichen Fällen eine starke Senkung der Selbstkosten zur Folge. So erzielte die Werkstatt für Eisenbetonhore in einem Monat eine Ersparnis von mehr als 2000 Rubel.

Im Nordabschnitt des Baus beteiligten sich von 18.000 Arbeitern 8000 am Wettbewerb. Die Arbeitsproduktivität erhöhte sich in kurzer Zeit um 39 Prozent. Die Arbeitsverhältnisse sanken von 9 auf 4 Prozent.

Vereinigung spätestens am 1. Mai

Die letzten 6 Monate verliefen unter der Lösung „Vereinigung der Abchnitte spätestens am 1. Mai“. Die Regierung forderte die Beendigung der Hauptarbeiten zum Anfang des Sommers 1930. Die Turksibarbeiter gingen noch weiter — sie erklärten bereits am Anfang des Winters, daß die Vereinigung am 1. Mai erfolgen werde. Damit übernahmen die Arbeiter, Ingenieure und Organisatoren eine gewaltige Verantwortung. Die Partei, die Gewerkschaftsorganisationen und die Baugesellschaft „Turksib“ selbst waren bestrebt, jedem Arbeiterkollektiv, jeder Arbeitergruppe den gesamten Arbeitsplan in allen Einzelheiten klarzumachen und die sich aus der Verpflichtung ergebenden Aufgaben zu erläutern.

Wie an der Front

Im Winter fuhr ich auf der Turksiblinie vom Süden nach Norden. Diese Fahrt brachte mir Bilder aus dem Weltkrieg in Erinnerung. Wie nach einer Schlacht lagen Leichen von Pferden und Kamelen am Wege, die durch Schmelzeisen überrascht, ein Opfer der eisigen Kälte geworden waren. Endlos zogen Fuhrn mit Proviant, Holz und Heizmaterial des Weges. Dreigespanne beförderten auf schwer beladenen Schlitten Maschinenteile.

Pferde, bespackt mit warmer Kleidung, Stiefel und Pelzen, zogen vorüber. Dann wieder eine Kamelkarawane. Jedes Kamel trägt 15—20 Pud eines holzartigen Steppengewebes (Saksaul), das als Brennmaterial Verwendung fand. Sogar Automobile eah man: Dreitonnenwagen, solche eigener Produktion — aus der Moskauer Fabrik „Amo“ — daneben „Mercedes“ und „Dodge“ und Sanitätsautos, in denen Kranke befördert wurden.

Überall wurde wie an der Front gearbeitet. Im Hauptbüro der Turksibverwaltung in der Hauptstadt von Kasakatan, Alma-Ata, in den Zweigbüros der Bauabschnitte ruhte der Betrieb auch in der Nacht nicht. Telefon und Radio berichteten ununterbrochen über den Stand der Arbeit, übermitteln die Anforderungen von Arbeitskräften und Material. Jeder Wunsch nach technischer oder sonstiger Hilfe wurde ohne Verzug erfüllt. Jedermann war auf dem Posten. Die Bauleiter waren ermächtigt, Arbeiter, Ingenieure und Techniker zu jeder Tages- und Nachtzeit an andere Arbeitsplätze zu beordern. Nicht immer konnte man streng planmäßig vorgehen. Oft zwang die Situation zu einem raschen, kurzen Entschluß, um eine Stockung der für den Winter vorgesehenen Arbeiten zu verhindern und ihre Erledigung noch vor Eintritt des Hochwassers im Frühjahr zu gewährleisten. Die Anspannung steigerte sich noch, als die Frühlingstonne ihre ersten wärmenden Strahlen sandte. Die Gletscher auf den Bergen gerieten in Bewegung, Schneeschmelze, Eisgang auf den Flüssen, Hochwassergefahr drohte. Manch schwierige technische Aufgabe mußten die Bauarbeiter in diesen Tagen lösen. Die Lage verschlimmerte sich noch, als in der allerkritischsten Zeit die Arbeitskräfte nicht ausreichten. Es fehlte an Maurern, Zimmerleuten, Betonarbeitern. Selbst in diesen allerschwersten Tagen gab es keine Deserteure. Niemand verließ die Arbeitsfront, verweigerte die Arbeit oder verließ bewußt gegen die Arbeitsdisziplin. Alles war von dem einen Willen besetzt: Die Vereinigung der Bauabschnitte muß spätestens am 1. Mai erfolgen, die Bahn muß fertig werden. Tatsächlich war die Legung der Schienen bereits am 25. April, also fünf Tage früher beendet.

Der Irtysch tritt aus den Ufern

Bei Semipalatinsk — am nördlichsten Punkt der „Turksib“ einer großen Wasserreiche, breite Irtysch. Hier hatte man mit dem Bau einer floßten Eisenbahnbrücke begonnen. Es war Herbst und die Zeit des Hochwassers nahte. Die Gebirgslüsse an dem Altaï schwellen an und führten dem Irtysch gewaltige Wassermengen zu. Der Wasserpiegel stieg innerhalb fünf Stunden um mehr als 2 Meter. Die Strömung, bis zu 15 Meter in der Sekunde, riß alles mit sich fort, Fahren, Flöße und unzählige Boote mit Getreide und silberlichem Tee wurden fortgetrieben. Holzbohlen brachen zusammen. Schiffe, von den Tauen losgerissen und Brückenteile trieben mit rasender Geschwindigkeit stromabwärts. Alles staute sich an der provisorisch errichteten Brücke. Stocklinien Nacht. Nicht einmal seine eigene Hand vor den Augen konnte man sehen.

Da — Alarm. Alles eilt zur Hilfe — doch es war nichts zu machen. Die durch die Gewalt der Strömung an das Pfahlwerk der Notbrücke geschleuderten Gegenstände türmten sich hier zu einem Berg aus Holz und Brettern. 20 Meter der Verfüllung riß die Strömung mit und trieb sie flußabwärts. Am Morgen konnten die Arbeiter nicht mehr zu den Baustellen gelangen. Die Verbindung war unterbrochen. Die Arbeit ruhte. Ein schwerer Schlag. Doch man wußte sich zu helfen, um der tobenden Elemente Herr zu werden. Man stellte besondere Boote in Dienst, die rund 1000 Arbeiter zur Brücke beförderten. Auf demselben Wege mußten Baumaterial, Instrumente usw. transportiert werden. Trotz all diesen erschwerenden Umständen wurde der Bau nicht stillgelegt, sondern genau so intensiv wie bisher fortgesetzt. Einen ganzen Monat dauerte die Instandsetzung des Pfahlwerkes. Dann konnte die Arbeit in noch beschleunigtem Tempo weitergehen.

Die Brücke über den Irtysch, das größte Kunstwerk der turkestan-sibirischen Bahn und überhaupt die größte nach der Revolution in der

Union erbaute Brücke, hat 3 Millionen Rubel gekostet, d. h. nicht mehr als irgendeine der in den letzten 20-25 Jahren gebauten eisernen Brücken. Im Programm war eine Baufrist von eineinhalb Jahren bestimmt worden. In Wirklichkeit dauerte der Bau nur 9 Monate. Für Semipalatinsk bedeutete der Brückenbau eine große Belebung. Das rechte Ufer des Irtysh, bisher eine Wüste, sah eine große Arbeiteriedlung mit Schule und Krankenhaus, mit Arbeiterklub und Speisehalle entstehen.

Die Irtyshbrücke hat die Prüfung durch die staatliche Kommission glänzend bestanden.

Die Iljisker Brücke

Siebenzig Kilometer von der Hauptstadt Kasakstans, Alma-Ata, beim Dörchen Iljisk erreichen die Schienenleiter den stürmischen Lauf des Gebirgsflusses Ilj. Unter den schwierigsten Verhältnissen schlugen die Arbeiter, auf Flößen arbeitend, unter Lebensgefahr, eine Notbrücke auf Pfählen. Ueber diese provisorische Brücke wurden die Züge mit Schienen und Baumaterialien für die Schienenlegerkolonne weitergeleitet. Etwa einen halben Kilometer unterhalb der provisorischen Eisenbahnbrücke befand sich eine alte, vor zwanzig Jahren erbaute Holzbrücke, immer in Gefahr — trotz den Wehren gegen Hochwasser und Eis — von den Fluten des Ilj fortgeschwemmt zu werden, besonders im Frühjahr, riesige Eisschollen mit sich führend, von den Gletschern des Chan-Ten-Ri mit einer Geschwindigkeit von mehreren Sekundenmetern zu Tal stürzt.

Die Zeit des Eisgangs ist besonders aufregend. Man weiß nie, was der nächste Tag bringt — ob nicht die Eisschollen die Träger wie Streichhölzer knicken und die Wasser alles mit sich reißen werden. In den letzten zwanzig Jahren wurde die Brücke so gut wie überhaupt nicht ausgebessert, ihr Pfahlwerk hatte stark gelitten. Selbst unbeladene Wagen durften die Brücke nur im Schritt passieren. Man hüte die Brücke wie einen Apfel.

So standen die Dinge, als die provisorische Eisenbahnbrücke noch nicht fertiggestellt war. Wenn nun auf der alten Brücke schwere Ausrüstungsgegenstände für die Schienenlegerkolonne auf das andere Ufer des Ilj übergesetzt werden mußten, wiederholte sich stets dieselbe Szene. Es protestierten die Behörden des Dörchens Iljisk und die Brückenwache. „Die Brücke hält das nicht aus“, hörte man immer wieder. Man umschiff förmlich die Brücke und kam immer wieder zu demselben Schluß:

„Die Last ist zu schwer, niemand kann verbergen, daß die Brücke unversehrt bleibt. Es ist zu gefährlich!“

Niemand wollte die Verantwortung für die Benutzung der Brücke auf sich nehmen. Schließlich wandte man sich an den Leiter der technischen Arbeiten in Alma-Ata, Professor Techokker. Wider aller Erwartung sprach er sich nach eingehender Untersuchung für die Benutzung aus. Und man wagte es. Die alte Brücke knarrte und stöhnte. Doch es passierte nichts. Die alte Iljisker Brücke steht noch heute unbeschädigt da.

Langsamem, wogenden Schritten ziehen Kamelkarawanen mit Getreide, Wolle und Häuten über die Brücke. Die Treiber, Kasaken, denen das Leben und Treiben beim Eisenbahnbau längst nichts Neues mehr ist, die alles, was hier geschieht, nun schon als etwas Selbstverständliches hinnehmen, verfolgen die emsige Arbeit der Leute inmitten der brausenden, quielenden Fluten des Ilj. Einsam ragen an den beiden Ufern die bereits im Sommer errichteten Pfeiler und harren geduldig ihrer Gefährten, der Pfeiler im Flußbett, deren Errichtung aber nicht so einfach ist, wie man anfänglich angenommen hat.

Menschen unter dem Flußgrund

Die Schwierigkeiten zeigten sich aber erst richtig, als man Proben vom Grund des Flusses untersuchte. Es stellte sich nämlich heraus, daß man

die Senkkasten¹ bis zu 28 Meter tief hinablassen mußte, weil ein erheblicher Teil des Grundes aus sogenanntem Schwemmsand, einer klebrigen, flüssigen Masse bestand. Facharbeiter erschienen. Die Arbeit zählt zu den schwierigsten Arbeiten. Die Auswahl der dazu geeigneten Arbeiter erfolgt mit besonderer Sorgfalt. Es kommen nur kerngesunde, zähe Leute in Frage. Ein kleiner physischer Fehler, eine leichte Erkältung machen den Arbeiter häufig für die Tätigkeit im Senkkasten unbrauchbar. Der hohe Luftdruck, der bis zu drei Atmosphären ansteigt, die plötzlichen Übergänge aus normalem Druck in erhöhten und umgekehrt, die außerordentliche Feuchtigkeit der Luft, die niedrige Temperatur — all dies setzt beim Arbeiter eine eiserne Gesundheit voraus.

Selbst Leute, die schon bei vielen Brückenbauten beschäftigt gewesen sind, steigen nicht gleich für längere Zeit unter den Wasserspiegel hinab, sondern nur allmählich: erst 2 Stunden, dann 4 und so weiter bis 6 Stunden. Ein längerer Aufenthalt als 6 Stunden ist förmlich verboten. In dem Maße, wie sich der Luftdruck erhöht, machen sich bei den Arbeitern unangenehme Erscheinungen bemerkbar. Die Stimme wird nieselnd, zweifeln metallisch. Nase, Mund und Ohren scheinen mit Watte verstopft. Das Trommelfell zieht sich förmlich nach innen, ein Brausen in den Ohren setzt ein und steigert sich oft bis zum Schmerz. Ist schließlich bei der Versenkung des Kastens die Schicht des kalten, klebrigen Schlammes erreicht, so drohen dem Arbeiter rheumatische Erkrankungen, die wegen ihrer Folgen eine fast noch größere Gefahr, als der Luftdruck darstellen.

Es ist daher verständlich, daß man um diese Arbeiter ganz besonders besorgt war. Sie wurden in ausgehakt warmen Häusern untergebracht, hatten ihre besonderen Speiseale, sie erhielten bessere, spezielle Winterkleidung.

Für die 60-70 Arbeiter waren ein Arzt und vier Lazarettgehilfen vorhanden. Eine solche verstärkte ärztliche Kontrolle war nicht nur durch das allgemeine Prinzip der Sowjetgesetze über den Arbeiterschutz unter besonders schweren Verhältnissen bedingt, sondern auch aus Zweckmäßigkeitsgründen, d. h. es mußte nach Möglichkeit Erkrankungen vorgebeugt werden, um ein Stocken der Arbeit zu verhindern. Von diesen Arbeitern wird nicht nur physische Härte gefordert. Sie müssen einander auch in Augenblicken der Gefahr beistehen. Der einzelne muß die Gewißheit haben, daß seine Kollegen ihn nicht seinem Schicksal überlassen werden, daß sie den Ermatteten aus dem Senkkasten bringen, ihn stützen, ihn nicht in der Tiefe unkommen lassen werden. Es waren erfahrene Arbeiter, die die Iljisker Brücke bauen halfen, von Gesundheit strotzende Gestalten, die die Bewunderung der Aerzte erregten. Es waren Leute, die schon beim Bau anderer Brücken allerhand durchgemacht hatten.

Neue Schwierigkeiten

Der Winter nahte. Unerwartet brach eines Abends ein heftiger Sturm los, ein orkanartiger Wind von zeitweise neun Knoten Stürke schüttete. Die Materialzufuhr kam zum Stillstand. Es wäre Wahnsinn gewesen, bei diesem Unwetter Züge verkehren zu lassen. In der Nacht zeigte sich auf dem Ilj das erste Eis. Der Eisgang war da. Getrieben von der Strömung, vom Wiede vorwärts gepötscht, stauten sich die Schollen am Pfahlwerk der provisorischen Brücke, rieben und scheuerten am Hindernis mit einem Jagrium, daß alles zusammenzubrechen drohte. Die gefährlichsten Stauungen bildeten sich an der Iljisker Brücke selbst — unterhalb des Baumgürtels. Ein dort verankertes Floß hielt die Schollen auf. Der Eisgang wurde immer bedrohlicher. Schon sah man, wie einzelne Pfähle nachzugeben begannen. Zunächst verlor alles in Iljisk den Kopf. Man versuchte, das Pfahlwerk

¹ Senkkasten — unten offener, glockenartiger Kasten, der beim Hinablassen unter Wasser seine Luft behält und so die Ausführung von Erdarbeiten am Grunde des Kastens unter Wasser erlaubt.

durch Eisenschädel widerstandsfähiger zu machen. Umsonst. Das Eis mußte gesprengt werden. Man suchte den Sprengmeister.

Gusarew begibt sich aufs Eis

In diesem Augenblick erschien der Kommandant der Bauabteilung, Gusarew, den das Ausbleiben der Schienen beunruhigte, der schon nach einem Eisenbahnbau mitgemacht hatte; er erkannte sofort die Situation. In der nächsten halben Stunde mußte die Brücke befreit werden, sonst war es zu spät. Es mußte etwas geschehen, wozu sich keiner unter den etwa hundert Zuschauern am Ufer entschließen konnte.

Gusarew überlegte nicht lange. Mit einer kurzen Bewegung streifte er seinen Pelz ab, verschwand trotz der eisigen Kälte, den Oberkörper nur mit einer leichten schwarzen Arbeitsbluse bekleidet, unter der Brücke, um in der nächsten Minute auf einer der Platte wieder zu erscheinen. Im Flug fing er das ihm zugeworfene Seil auf. Mit raschen Schlägen kappte er das Seil, mit dem das Floß angebunden war. In fünfzehn Minuten war die gefährliche Stauung behoben. Das Floß ging auseinander und das Eis verteilte sich auf die ganze Oberfläche des Flusses. Am Abend konnte der Verkehr über die Brücke wieder aufgenommen werden.

Brücken, wie die Iljiker wurden früher und werden auch jetzt noch selbst in technisch fortgeschrittenen Ländern in der Regel in ein bis anderthalb Jahren gebaut. Die Iljiker Brücke erforderte nur sechs Monate. Man scheute keine Kosten. 14 Millionen Rubel verschlang der Bau. Es galt aber, das angeschlagene Tempo durchzuhalten, die Forderung der Partei und der Arbeiterregierung um jeden Preis zu erfüllen:

Vereinigung des nördlichen und südlichen Abschnittes am 1. Mai.

Kulturpioniere

Dieses Ziel ist jetzt erreicht. Die Bahn ist am 1. Mai dem Verkehr übergeben worden. Kasakstan tritt damit in einen neuen Abschnitt seiner Geschichte ein. Schon während des Baus hatte das Land Bekanntheit mit der neuen Kultur gemacht, als deren Träger die Bauleute der Bahn eingezogen waren. Der Bau des neuen Schienenweges bedeutete eben nicht nur den Vormarsch der Technik mit allen ihren Errungenschaften, den Bau von modernen Wohnungen und anderen Gebäuden, mit der „Turksib“ hielten auch Kultur und Wissen Einzug in Kasakstan, in diesem fernen Randgebiet der Union, das bisher das Leben nur als ein „vegetieren“ kannte.

„Turksib“ hat sich auf dem Gebiete der Aufklärungsarbeit unvergängliche Verdienste erworben. Niemand zu anderen Zeiten wäre in so kurzer Frist in dieser Ebene der Steppe eine so große Anzahl von Schulen, Internaten, Kursen, Klubs und Bibliotheken entstanden. Das ist das Werk der „Turksib“. Es galt, nicht nur die Eisenbahn zu bauen, sondern auch die kulturellen Bedürfnisse der Arbeiter und ihrer Angehörigen zu pflegen.

Der Drang nach Wissen war sehr groß. Von Anfang an gab die Jugend auf dem Eisenbahnbau ihrer Lernbegierde in nachdrücklicher Weise Ausdruck. Außerdem war es dringend notwendig, Fachkräfte aus der einheimischen Bevölkerung auszubilden. Dazu aber mußte man ihnen zunächst Lesen und Schreiben beibringen. Ein Zurückweichen an dieser Front wäre gleichbedeutend gewesen mit dem Verzicht auf die Durchführung des Baus der „Turksib“.

Die „Turksib“ schreckte vor keinen Schwierigkeiten zurück. Während des Eisenbahnbaus wurden ungefähr zehntausend Arbeiter, in der Mehrzahl Kasaken, im Lesen und Schreiben unterrichtet und mehr als sechshundert Personen nahmen am Unterricht für Vorgeschrittene teil, d. h. am Unterricht für solche, die schon Kenntnisse in den Anfangsgründen besaßen. Es gab insgesamt 79 Schulen für die Anfangsgründe. Im Jahre 1929/30 besuchten

Bereits ungefähr 5000 des Lesens und Schreibens Unkundige oder nur teilweise Kundige, überwiegend Kasaken, die Schulen. All dies ist natürlich nicht mit einem Schlage, sondern nur unter den größten Schwierigkeiten erreicht worden.

Die Liquidierung des Analphabetentums erfolgte sozusagen mit „leerer Hand“. Der Unterricht erfolgte in den Zellen, Jurten und Erdhütten der Arbeiter, die sich selbstverständlich in keiner Weise für eine Kulturarbeit eignen. Doch damit mußte man sich wohl oder übel abfinden. Ebenso gebrach es auch an Filzen, an Bleistiften und Papier.

Den Unterricht aus dem Zentrum, als Alma-Ata zu leiten, erwies sich als unglaublich schwer. Die Post stellte die Instruktionen, Programme und Anleitungen mit 1-1½ Monaten Verspätung zu. Die Kursleiter, oft unerfahrenere Jugendliche, waren sich selbst überlassen. In dieser Weise arbeiteten 24 Schulen I. Stufe mit 5400 Teilnehmern, 9 Kasakenschulen, 6 Kinderärten und 15 Internate auf der „Turksib“.

Etwas hunderttausend Rubel wurden jährlich für politische Aufklärungsarbeit verausgabt. Es wurden allgemeine Bildungsakademie für Erwachsene organisiert. In Schulen höheren Typs erhielten die Arbeiter technischen Unterricht. Die technische Schulung wurde in breitem Umfange betrieben. In zwei Jahren beendeten rund 500 qualifizierte Arbeiter (fast ausschließlich Kasaken) die Schule. Neben den kurzfristigen Kursen, wie die erwähnten, gab es auch langfristige Kurse; Schulen für Baumeister und Vorarbeiter in Alma-Ata und Sempalpatmk, ein vierjähriger Technikum und zwei Fachschulen mit zweijähriger Unterrichtszeit. Hier wurden Bahnmotoren, Kolonnenführer, Hilfstationsbeamte, Maschinistengehilfen, Schlosser, Telegraphisten ausgebildet.

Eine hervorragende Rolle in der Kulturarbeit spielte auch der Bauarbeiterverband. Die Basis der gesellschaftlich-politischen und der kulturellen Arbeit auf dem Bau war die Rolle Ecks, die die Aufmerksamkeit der ganzen Arbeitermasse dauernd auf sich lenkte. Rote Ecken gab es überall. An den zentralen Stellen wurden Klubs eröffnet. Hier und dort wurden auf Initiative der Arbeiter und der einheimischen Bevölkerung Moscheen und Kirchen geschlossen und an ihrer Stelle Arbeiterklubs organisiert.

Das neue Kasakstan

Auch auf die industrielle Umwälzung des Landes machte sich der Bahnbau schon lange vor seiner Beendigung geltend. Und die Perspektiven, die er für seine weitere Entwicklung gibt, sind geradezu ungeheuer. Unter dem zaristischen Regime dachte man überhaupt nicht daran, in diesem entlegenen Gebiet die Grundlagen für eine selbständige Entwicklung des Landes zu schaffen. Die zaristische Regierung sah in Kasakstan nur eine Quelle erpresserischer Bereicherung auf Kosten der immer mehr werdenden halbnomadischen Bevölkerung. Erst unter der Sowjetherrschaft erhielt Kasakstan die Möglichkeit zum ökonomischen Aufstieg durch Ausnützung der reichen Rohstoffquellen, Entfaltung der Industrie und Entwicklung der Landwirtschaft und Viehzucht.

Umwälzung der Landwirtschaft

Nach bescheidensten Berechnungen sind in Kasakstan bisher kaum mehr als zehn Prozent fruchtbarsten Bodens, der keine künstliche Bewässerung erfordert, ausgenützt worden. Der Anbau von technischen Nutzpflanzen hat hier die größten Möglichkeiten. Im Rahmen des Fünfjahresprogramms der Turksib-Gebiete soll ein großer Teil des Bodens, der bisher mit unvorzählbaren Getreidekulturen oder überhaupt nicht bebaut wurde, für technische und ähnliche Pflanzen freigegeben werden. Auf den bewässerten Feldern werden vor allem Baumwolle, aber auch Hanf, Reis, Flachs, Mohn, Kardendistein und Ölpflanzen kultiviert werden. Im Norden Kasakstans

wird man bedeutende Ländereien mit Zuckererbsen anbauen. Die Kollektivisierung der Landwirtschaft einschließlich der Viehzucht hat bereits begonnen, so daß man 1933/34 mit der restlosen Kollektivisierung der an „Turksib“ anliegenden Gebiete rechnen kann.

Neue Industrien

Breitere Perspektiven, wie sie selbst für Kenner der Volkswirtschaft dieses Gebietes überraschend sein dürften, eröffnen sich in Verbindung mit dem Bau der turkestan-sibirischen Magistrale der Forstwirtschaft. Im Norden von der „Turksib“ in dem noch wenig oder gar nicht erschlossenen Teil des Landes, sind ausgedehnte Wälder festgestellt worden, die jährlich etwa eineinhalb Millionen Kubikmeter Holz liefern könnten, womit fast der gesamte Bedarf Mittelasiens an Holz gedeckt sein würde. Auch das Heizstoffproblem an sich gewinnt durch die „Turksib“ ein weit günstigeres Aussehen. Seine Lösung kommt nicht nur Mittelasien, sondern auch Sibirien und dem Ural zugute. Während der Ural Kohle zur Verkokung aus dem Kusneziksbecken bezieht und man in Mittelasien, wo zur Verarbeitung geeignete Kohlevorkommen nur sehr selten sind, auf das Erdöl aus dem fernem Baku angewiesen ist (oder war), gibt es in Kasakstan, im Bezirk Karagandi, reiche Steinkohlenlager, deren Vorräte auf fünf Milliarden Tonnen geschätzt werden, die man aber bisher wegen des vollständigen Fehlens von Verkehrswegen nicht hatte ausbeuten können. Jetzt hat die Kohलगewinnung begonnen. Eine Zweiglinie wird gelegt. Nach fachmännischen Feststellungen wird dies das drittgrößte Steinkohlenrevier der UdSSR werden. Die Kohle von Karagandi enthält die Eisenbahnen und die Industrieunternehmungen Mittelasiens der Notwendigkeit, das unrentable Bakur Naphtha zu verwenden. Vor allem werden hier chemische Fabriken und Kombinate entstehen. Im Bezirk Tschimkent, im südlichen Teil der „Turksib“, können große Mengen Santonin gewonnen werden. Tschimkent kann den Bedarf der ganzen Welt an diesem wertvollen Produkt decken. Ein großes chemisches Kombinat soll bereits 1932/33 Produkte im Werte von 376 Millionen Rubeln (hauptsächlich Extrakte für Gewerbezwecke) erzeugen. Eine Reihe von Industriezweigen der Union wird dadurch fast vollständig aus ihrer Abhängigkeit vom Ausland befreit werden. In demselben Bezirk Tschimkent findet man auch kautschukhaltige Pflanzen, deren industrielle Verarbeitung demnächst aufgenommen werden soll.

Im Bezirk Aktjubinsk sind Phosphatlager entdeckt worden. Die Phosphatvorkommen und die Rüdigeruben, in denen Blei und Zink gewonnen werden, ermöglichen es, hier ein gewaltiges chemisches Kombinat ins Leben zu rufen. In Tschimkent (Karatalgebirge) gibt es in großen Mengen Vanadium. Vanadiumstahl wird im Automobilwesen, für Federn, Halbachsen, Walzen, sowie bei der Herstellung verschiedener Instrumente verwendet. In dem oben genannten Gebiet befinden sich nicht weniger als 27 Prozent der Weltvorräte an Vanadium. An der ganzen Linie der „Turksib“ werden Gefrierfleisch-Kombinate und Mühlen, Rübenzuckerfabriken, Lederfabriken, Schuhfabriken, Tuchfabriken und Reismühlen errichtet werden.

Neue Menschen

Bis vor kurzem noch lebte die Steppe nach ihren eigenen Gesetzen, beherrschten jahrhundertalte Sitten und Bräuche die Nomaden und sangen die Kasaken in ihren primitiven Jurten ihre uralen Lieder und Sagen. Seit drei Jahren hallt die Steppe, von Arbeiterkolonnen erobert, von neuen Tönen wider, Bohrmaschinen begannen zu surren, Stahl und Säge sangen ihr Lied, die ersten Pfeile der Lokomotive zersannen die Luft.

Von einem Tag zum anderen wurde mit jahrhundertalten Traditionen der Steppe gebrochen. Ihre Hüter waren nur noch jene, die aus der Unwissenheit Vorteile schöpften: die reichen Besitzer der aus Tausenden

von Rindern und Pferden bestehenden Herden — die Bais¹. Die Bais widerstehen sich mit allen Kräften dem „Marsch“ der Kasaken-Nomaden zur Eisenbahn. Die Bais erkennen sehr wohl, daß etwas Unvermeidliches vor sich geht, daß der besitzlose Nomade von der Arbeit an der Eisenbahn als Proletarier zurückkehrt, daß er das Dorf mit der Stadt verbindet, daß er den Klassenkampf in die Kasakstaner Steppe trägt, daß er dem Baisystem den Todesstoß versetzt.

Die Bais boten ihren ganzen Einfluß auf, um den besitzlosen Nomaden davon zurückzuhalten, beim Bau Arbeit zu suchen, Eisenbahnarbeiter zu werden. In den drei Jahren, die der Bau der „Turksib“ dauerte, entstand eine neue, zwar nicht sehr zahlreiche, aber kräftige Schicht von Kasaken-Proletariaten. „Turksib“ war gleichzeitig die Schmiede, in der die Kader geschmiedet wurden und noch geschmiedet werden.

Den neuen Proletariern wurden manche Hindernisse in den Weg gelegt. Die Agitation der Bai-Kulaken gegen die Heranziehung der Kasaken zum Bau richtete auch unter den Turksibarbeitern insofern Verwirrung, als sogar einige alte Ingenieure der Auffassung waren, der Arbeiter Kasak eigne sich nicht zum Bauarbeiter. Es entstand eine ganze „Theorie der Untauglichkeit“. Andere, die ihre Meinung nicht offen aussprachen, schaden der Sache noch mehr, indem sie auf alle mögliche Weise bestrebt waren, dieses „untaugliche Volk“ fernzuhalten, sich von ihm zu betrennen.

Diese unannehme Theorie, die sich hinter dem passiven Widerstand verbarg, wurde vom Leben selbst widerlegt. Sie zerschellte an den harten Tatsachen. Es war nur allzu verständlich, daß der Kasak, der streng geregelten Arbeit ungewohnt, sich zunächst recht ungeschickt anstellte. Man mußte eben die Kasaken-Arbeiter richtig organisieren, Leute als Organisatoren ausfindig machen, die der kasakstanschen Sprache mächtig waren. Als man so vorging, blieben die positiven Resultate nicht aus.

Heute kaum drei Jahre sind schon bedeutende Fachkräfte aus den Reihen der Kasaken herangebildet. Die sich noch vor kurzem über den Pfiff der „schwarzen Hengstler“ (der Lokomotive) ersetzten, legen jetzt selbst die Hand an den Hebel. Aus der Steppe sind neue Mechaniker und Maschinisten, Heizer und Weichensteller, Schmierer und Schaffner hervorgegangen. Allen diesen Proletariern hat „Turksib“ ein neues, helleres, bisher unbekanntes Leben erschlossen. In den nächsten zwei Jahren müssen aus der Kasakenbevölkerung ungefähr 7000 Eisenbahner herangebildet werden. Und in weiteren zwei Jahren wird sich die Zahl der Arbeiter auf der „Turksib“ auf zwanzigttausend erhöhen, überwiegend Kasakstனர். Schon sind Kurse, Techniker- und Fachschulen eröffnet, schon werden junge Kasaken, die die Schulen sogenannter zweiter Stufe absolviert haben, in höhere technische Lehranstalten geschickt.

Noch vor zwei Jahren hätte der in Ehren ergraute Kasak es einfach nicht geübt, daß die Eisenbahn in so kurzer Zeit und so gründlich mit den seit Jahrhunderten bestehenden Traditionen, vor allem aber mit der in Kasakstan noch erhaltenen Herrschaft der Sippe aufräumen würde.

Der einheimische Arbeiter auf der „Turksib“ zeigt schon ein beträchtliches Maß proletarischen Klassenbewußtseins. Einheimische Arbeiter, die sich an der gesellschaftlichen Arbeit beteiligen, arbeiten hinsichtlich der Disziplin und Organisation keineswegs hinter ihren Kollegen im europäischen Teil der Union zurück. In verschiedenen Ortschaften sind auf ihre Anregung alle Moscheen für Klub- und Schulzwecke bereitgestellt worden. Delegierte der Arbeiterkasaken nahmen in Moskau und Leningrad an der gesellschaftlichen Arbeit proletarischer Organisationen teil.

Die abgemackelte „Theorie der Untauglichkeit“ ist nur noch eine peinliche Erinnerung. Selbst die Urheber dieser „Theorie“ rücken nicht nur von ihrer früheren Auffassung ab, sondern arbeiten jetzt auch aktiv an der Schaffung neuer proletarischer Kasakenkader.

¹ Bai — halbfeudaler Großbesitzer von Rindern und Weiden, gewöhnlich das Haupt des Stammes, der bis vor kurzem großen Einfluß in der Steppe besaß.

Unter Führung der bolschewistischen Partei

Die führende Rolle der Kommunistischen Partei der Sowjetunion bei jedem beliebigen Unternehmen des Proletariats und der werktätigen Bauernschaft ist allbekannt.

„Turkсіб“ bildet hierbei keine Ausnahme. Diesem Bau war die Hilfe und Unterstützung der Kommunistischen Partei in vollem Maße gesichert. Wenn trotz den ungeheuren Schwierigkeiten der Eisenbahnbau im ganzen und auf den einzelnen Strecken befriedigend verlief, wenn zahlreiche Schwierigkeiten mit fester Hand und rasch beseitigt werden konnten, wenn die zur Leitung notwendigen Leute rechtzeitig zur Stelle waren, so haben in allen diesen Fragen die zentralen Kreis- und lokalen Organisationen der Kommunistischen Partei eine entscheidende Rolle gespielt.

Der verhältnismäßig kleine Parteilern (etwa 1200 Mitglieder und Kandidaten der Partei) bestand aus den fortgeschrittensten, aktivsten, zur Führung einer großen Masse befähigten Arbeitern.

Wie äußerte sich die Führung der Partei unmittelbar beim Bau selbst, an den Arbeitsstellen praktisch? Es galt, den Einfluß der Partei auf die Arbeitermassen dort durchzusetzen, wo es keine Zellen, sondern nur einzelne Parteimitglieder gab. Unter diesen Umständen fiel den einzelnen Parteimitgliedern an den verschiedenen Arbeitsstellen eine außerordentlich bedeutende Rolle zu. Es ergab sich folgendes Organisationschema: Auf dem Streckenabschnitt, etwa im Zentrum, arbeitete die Partizelle. An den Stellen dagegen mit wenig Arbeitern, unter denen sich nur ein oder zwei Parteimitglieder befanden, waren es diese, die, gestützt auf die Anweisungen der Zelle, unter den Parteiloosen arbeiteten. Die einzelnen Parteimitglieder trugen die Beschlüsse der Partei in die Reihen der parteiloosen Arbeiter, bildeten die Aktivkader, empfahlen die besten Arbeiter zur Aufnahme in die Partei und hielten gleichzeitig die Zelle über das Leben und Treiben in ihrem Bereich während und nach der Arbeit auf dem Laufenden. Sie waren die verantwortlichen politischen Organisatoren der schöpferischen Kräfte der Bauarbeiter, denen sie in der standhaften Erfüllung der von der Partei gestellten Aufgaben ein Vorbild sein mußten.

Das schnelle Vorstoßen des Baus, der ständige Wechsel in der Zusammensetzung der Arbeiter komplizierte die Arbeit der Partei und der öffentlichen Organisationen. Den Schwerpunkt ihrer Arbeit verlegten die Parteiorganisationen an die Bahnstrecke selbst und vermieden damit eine Führung „aus der Ferne“. Leitende Gewerkschafts- und Parteifunktionäre verbrachten einen großen Teil der Zeit unmittelbar an den Arbeitsstellen, in enger Fühlung mit den Massen.

Das ist die Geschichte der Turkсіб.

Die Arbeitermassen in der Sowjetunion haben diesen Bahnbau mit größter Aufmerksamkeit verfolgt. Sie wußten, was dieses Werk für sie selber bedeutet. Sie nahmen sich an dem heroischen Kampf der Turkсіб-Arbeiter für die gemeinsame Sache ein Beispiel. Leistungen wie die, von denen wir hier berichtet haben, stehen in der Sowjetunion nicht mehr vereinzelt da.

Die deutschen Arbeiter können und sollen aus dem Beispiel der „Turkсіб“ lernen, daß der Wille des vereinten Proletariats wirklich „Berge versetzen“ kann. Voraussetzung dafür aber ist, daß das Proletariat die Macht im Staate erobert und sein Schicksal selber in die Hand nimmt. Im heldenhaften Kampf um diese Macht hat die Elite des russischen Proletariats die Qualitäten erworben, die die ganze Arbeiterschaft jetzt im sozialistischen Aufbau an den Tag legt. Vor dem deutschen Arbeiter steht noch die Aufgabe, das erste Stück des Weges zu einer besseren menschenwürdigen Zukunft zurückzulegen; die Macht zu erobern. Er möge sich an den Männern von Turkсіб und ihren Brüdern an allen Fronten des sozialistischen Aufbaus ein Beispiel nehmen!

Für den Inhalt verantwortlich: Hermann Bummelle, Berlin. — Verlag: Internationaler Arbeiter-Verlag, Berlin C 25. Druck: Pevtag, Düsseldorf, Kölnstr. Str. 46.

SOEBEN ERSCHEINT

G. OENKO
DER



SOZIALISTISCHE PLANWIRTSCHAFT EINE NEUE ETAPPE DER PROLETARISCHEN REVOLUTION

„Der Fünfjahresplan ist der wichtigste Teil des Angriffs des Weltproletariats auf das Kapital, er ist seinem Wesen nach ein Plan zur Zerstörung der kapitalistischen Stabilität, ein großartiger Plan der Weltrevolution.“

PRAWDA

DIE ERSTE AUTHENTISCHE UND ZUGLEICH VOLKSTÜMLICHE DARSTELLUNG des Fünfjahresplanes seiner Probleme und Ziele aus der Feder eines der leitenden Mitarbeiter der Staatsplan-Wirtschaftskommission (Gosplan).

AUS DEM INHALT: Die Generallinie und die Grundideen des wirtschaftlichen Aufbaus in der Sowjetunion / Die Perspektiven des sozialistischen Aufbaus / Die sozialistische Rationalisierung und die Arbeiterfrage / Der Aufstieg der Landwirtschaft und die sozialistische Umgestaltung des Dorfes / Wohnungswesen und Städteproblem / Das Problem der qualifizierten Kadern und der kulturelle Aufstieg der Massen / Die Finanzprobleme des Fünfjahresplans usw.

ZAHREICHE DIAGRAMME und eine mehrfarbige wirtschaftsgeographische Karte des europäischen und asiatischen Teils der UdSSR 296 S. Brosch. M. 350, Leinen M. 5.—.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung. Ausführliche Prospekte auf Wunsch kostenlos durch den

VERLAG FÜR LITERATUR U. POLITIK
WIEN/BERLIN SW 61

Jeder Arbeiter liest und verbreitet auch unsere anderen

Fünfjahrplan-Broschüren:

„Was ist der Fünfjahrplan?“

In dieser Broschüre ist in lebendigen Bildern der gigantische Kampf des siegreichen russischen Proletariats um die Verwirklichung des Sozialismus beschildert. Die ersten Erfolge sind schon sichtbar: eine mächtige Industrie, die den Arbeiterstaat von den kapitalistischen Ländern unabhängig macht, wird aufgebaut. Die Landwirtschaft wird umgestaltet, der Holzplag des Bauern durch den Traktor verdrängt, die Einzelwirtschaft in Kollektive umgewandelt. Großartige soziale Einrichtungen werden geschaffen, der Siebentages- und die Fünftagswoche durchgeführt. 16 Seiten. 10 Pf.

„Die befreite Frau in der Sowjetunion und der Fünfjahrplan“

In Sowjetrußland ist die Arbeiterfrau keine Konkurrentin und Lohnrückerin für den Arbeiter, wie in den kapitalistischen Staaten. Die Arbeit der Frauen im Rahmen des Fünfjahresplanes trägt mit zur Hebung des Lohnniveaus der Arbeiterklasse bei. Kinderheime, Kindergärten werden errichtet, die unentgeltlicher Mütter- und Säuglingschutz wird eingeführt. Diese Broschüre wurde von einer russischen Arbeiterin geschrieben und ist ein Dokument des Sieges der russischen Arbeiterklasse. Sie sollte von jeder Arbeiterin gelesen und verbreitet werden. 16 Seiten. 10 Pf.

„Der Arbeiter in der Sowjetunion und der Fünfjahrplan“

Diese Broschüre behandelt die wichtigsten Grundzüge des sozialistischen Aufbaus: Die Teilhabe der Arbeitermassen an diesem großen Werk. Diese Teilhabe ist allerdings nur in einer Wirtschaft möglich, in welcher das Wohlergehen des Arbeiters an erster Stelle steht. Ein Viertel der Industriearbeiter hat bereits den Siebentages- und die Löhne haben 131% der Vorkriegshöhe erreicht. Die Bourgeoisie und die Sozialdemokratie versuchen natürlich, mit allen Mitteln diese gewaltige Entwicklung zu verlangsamen. Um so notwendiger ist es, daß diese Broschüre zu Hunderttausenden verbreitet wird. 16 Seiten. 10 Pf.

A. Kurella „Die sozialistische Kulturrevolution im Fünfjahrplan“

Die siegreiche proletarische Revolution stellt das Proletariat nicht nur vor wirtschaftliche, sondern auch vor kulturelle Aufgaben von ungeheurer Bedeutung. In der vorliegenden Broschüre werden diese Fragen der Revolution behandelt. Große Sünden der zaristischen Vergangenheit hat die russische Revolution in 17jähriger Arbeit bereits gemächtigt. Die Probleme sind aber so gewaltig, daß sie erst in Jahrzehnten bewältigt werden können. Um diese Aufgabe zu vollenden und die aus hervorragenden jetzigen Kräfte der Massen sozialistisch zu formen und zu heben, wurde der „Fünfjahrplan der Kulturrevolution“ aufgestellt. Die Einzelheiten dieses Plans werden in Kurles Broschüre geschildert: Liquidierung des Analphabetentums / Die Volksschule / Die Mittelschule / Arbeiterberufsausbildung / Ausbildung von Spezialisten / Die Massenbildung / Entwicklung von Kino und Radio / Die Presse / Die Ergebnisse des ersten Jahres. Ein grandioses Bild: Der wirtschaftliche Aufbau ergänzt durch die geistige Betretung der Arbeiter- und Bauernschaft, führt die Massen zum Sozialismus. 18 Seiten. Preis 40 Pf.



Internationaler Arbeiter-Verlag

Berlin C 25