

## R. u. k. Flußschiffahrtsleitungen in der Ukraine.

Der Verkehr auf den ukrainischen Strömen.

Einem Aufsatze der Oester.-Ungar. Kriegskorr. entnehmen wir:

Im Verkehrswesen der Ukraine nehmen die Wasserstraßen der dem Schwarzen Meer zustrebenden Ströme eine allererste Rolle ein. Ihre allgemeine Wertung steigt aber ins Enorme heute, da die ukrainischen Eisenbahnen bekanntlich durch die Kriegereignisse und Kriegsfolgen sehr im argen liegen. Da das nach größtenteils strategischen Gesichtspunkten angelegte Eisenbahnnetz der Ukraine den wirtschaftlichen Verhältnissen nur wenig Rechnung tragen kann, gewinnt die Binnenschiffahrt eine um so größere Bedeutung auch für den Abtransport der nach Oesterreich-Ungarn Richtung nehmenden Bezüge aus dem Innern des Landes, der zum großen Teil auf dem Wasserwege der Hauptströme erfolgen muß. Es wird daher interessieren, näheres über die Binnenschiffahrt der Ukraine zu erfahren, wie dieselbe bisher ausgeübt wurde und jetzt von der R. u. k. Heeresverwaltung frisch organisiert sowie den Zwecken der Verfrachtung der ukrainischen Bodenerzeugnisse und Rohstoffe überhaupt nutzbar gemacht wird.

Von den drei Hauptströmen, auf die sich die Binnenschiffahrt in der Ukraine konzentriert, sind zu nennen: der aus Galizien kommende, durch Podolien fließende und zwischen Kferman-Odessa mündende Dnjestr; der aus gleicher Richtung fließende, bei Nikolajew ins Schwarze Meer gehende Bug und endlich der Dnjep, der in Großrußland entspringt, das Kiewer und Zekaterinoslawer Gubernium durchschneidet und bei Cherson mündet. Von diesen drei Wasserwegen ist der Dnjep der wichtigste, nicht nur weil er die breiteste Wasserfläche besitzt, sondern er speist das Herz der Ukraine, an ihm liegt die Hauptstadt Kiew, ferner Zekaterinoslaw, Alexandrowst, Nikopol, lauter wichtige Handelszentren; er durchfließt das Kohlen- und Eisengebiet, die ertragreichsten Ländereien und gewinnt neue, ungeahnte Bedeutung durch den phänomenalen Plan eines Großschiffahrtsweges Ostsee—Schwarzes Meer durch die Herstellung einer Verbindung der Düna mit dem Dnjep. Auf seinem Rücken schwimmen riesige Gütermengen dem Schwarzen Meere zu, wo sie dann auf Seedampfern weiterbefördert werden. Im nachfolgenden sollen die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Dnjep eine nähere Beleuchtung finden. Was aber über diesen gesagt wird, gilt auch von seinen beiden andern Brüdern.

Die grundsätzlich erfolgte Zweiteilung des okkupierten Landes zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland hat die wichtige Folge gehabt, daß die drei Hauptströme der Ukraine infolge ihrer geographischen Lage in unsere Einflusssphäre gesteckt sind. Mit einer gewissen Ausnahme beim Dnjep. Denn hier steht die Strecke Kiew—Zekaterinoslaw und Kiew aufwärts unter deutscher, der Unterlauf von Alexandrowst nach Cherson bis zum Schwarzen Meer unter R. u. k. Verwaltung. Zwischen Zekaterinoslaw—Alexandrowst ist der Stromlauf wegen seiner starken Wasserfälle — „Porogi“ im Russischen — für größere Dampfer nicht befahrbar; doch arbeitet man augenblicklich an der Behebung dieser den ganzen Schiffsverkehr stark beeinträchtigenden Hindernisse.

Zwecks Regelung des gesamten Binnenschiffahrtsverkehrs in der Ukraine wurde seitens der österreich-ungarischen Heeresverwaltung eine umfassende Organisation geschaffen, die alle in Betracht kommenden Momente straff zusammenfaßt und als überaus praktisch durchdacht bezeichnet werden muß. In erster Linie sind die R. u. k. Flußschiffahrtsleitungen zu nennen, die für jedes Stromgebiet gesondert zur Aufstellung gelangten. Diesen bisher ohne jedes Vorbild gebliebenen Stellen obliegt es, sämtliche den Flußschiff-

ahrtsverkehr betreffenden Angelegenheiten einheitlich zu regeln; ihnen allein steht das Dispositionsrecht über Dampfboote, Schlepper und sämtliche schwimmende Objekte auf dem Strome zu. Sämtliche Dampf- und Warenboote jedweder Art und Kategorie befinden sich in Evidenz der Flußschiffahrtsleitungen. Am ehesten wären diese noch mit den Feldtransportleitungen der Eisenbahnen zu vergleichen. Die Flußschiffahrtsleitungen haben ferner Exposituren in allen wichtigeren Hafentorten, an die sich alle Schiffraum benötigten Stellen und Organe zu wenden haben. Diese Exposituren führen den Titel „R. u. k. Schiffstationskommando“ und üben auch die Kontrolle über Ankunft und Abgang der Schiffe, über die Zulässigkeit ihrer Beladung aus. Sie instruieren ferner die Truppen- und Warentransporte auf dem Wasserwege und ähneln somit in gewisser Beziehung unseren militärischen Bahnhofskommandos. So gibt es für den Dnjep die R. u. k. Schiffstationskommandos in Bierislaw, Nikopol und Alexandrowst, die der R. u. k. Flußschiffahrtsleitung Cherson (das ist die Schiffahrtsleitung Unter-Dnjep) unterstehen.

Außer den Schiffstationskommandos wurden aber auch noch R. u. k. Hafentor-Kommandos mit ausschließlich militärischem Dienst aufgestellt. Den Kontrolldienst auf dem Wasser selbst sowie alle von den bisher genannten Stellen geforderten Arbeiten besorgen die R. u. k. Flußschiffahrtskompanien. Ihre Offiziers- und Mannschaftsbestände sind der Pionier- (Capteur-) Truppe entnommen, sie tragen als besonderes Abzeichen ihres Dienstes einen Anker am Blusenragen und haben sich auch schon auf den Wasserstraßen des italienischen Kriegsschauplatzes glänzend bewährt. Die wichtigsten Güter, die gegenwärtig zur Verfrachtung gelangen, sind Getreidefrucht, Futtermittel und Kohle; nebstdem Sette und tierische Produkte.