

Inhaltsverzeichnis.

Der heutige Pressedienst umfaßt 18 Seiten. Er enthält folgende Beiträge:

(gelb)

Astronomen aus sieben Ländern tagen in Danzig.
von Studienrat Liebermann, Leiter der Danziger Sternwarte.

"Der Konflikt von morgen".
Französische Eingeständnisse.

Danzigs neue Schwimmbücke über die Weichsel.
Ein Zeuge Danziger Leistungswillens.

Wie Polens wirtschaftliches Interesse im Weichselraum aussieht.
Die Weichsel als Opfer polnischer Wirtschaft.

Wirtschaft: (weiß)

Die Danziger Wirtschaft auf der diesjährigen deutschen Ostmesse in Königsberg.

Umschlag von Kohlen im Monat Juli 1939.

Der seewärtige Warenverkehr über den Danziger Hafen im Juli 1939.

Blau: (blau)

Wenn überm Meer der Donner grollt.
Stimmungsbild aus Danzig.

10. Jahrgang Nr. 37

Danzig, den 19. August 1939.

Astronomen aus sieben Ländern tagen in Danzig.

Von Studienrat Liebermann

Leiter der Danziger Sternwarte.

Die französische Zeitung, "L'Époque" Paris, macht ihren Lesern Mitteilung davon, dass die Astronomische Gesellschaft die ihr gebotene Danziger Gastlichkeit dadurch anerkannte, dass einer der kürzlich neuentdeckten Kleinen Planeten den Namen "Danzig" erhielt, und verbindet diese Mitteilung mit einer Bemerkung über die Begrüßungsrede des Danziger Staatsrats Dr. Böttcher, wonach dieser die Astronomen beglückwünschte, die sich durch keinerlei Lügen oder Schmähungen der deutschfeindlichen Presse dem Besuche Danzigs fernhalten liessen. Insgesamt waren 7 Nationen bei der Danziger Tagung vertreten.

In der Tat hat die Tagung der astronomischen Gesellschaft in Danzig, die in den Tagen vom 8. bis 11. August stattfand, einen in jeder Hinsicht befriedigenden Verlauf genommen. In den gastlichen Räumen der Technischen Hochschule Danzig kamen 19 Vortragende zu Worte, die aus allen Gebieten der Himmelskunde über die neuesten Forschungserfolge berichteten.

Der erste Sitzungstag beschäftigte sich überragend mit Fragen aus unserem Sonnensystem. Da ist zunächst einmal die Sonne selbst Gegenstand der Forschung; auch dem Laien ist ja ersichtlich, dass unser ganzes irdisches Leben von der Sonne weitestgehend beeinflusst wird, aber die Erforschung der Erscheinungen auf der Sonne und Ihrer Auswirkungen im Einzelnen bietet grösste Schwierigkeiten, man denke nur an die störende Luftunruhe, die die Sonne in allen Beobachtungsinstrumenten hervorrufen muss, zu der dann noch die Unruhe der Luft in der irdischen Atmosphäre hinzukommt. So wird es verständlich, wenn wie ten Bruggencate, der Leiter des Institutes für Sonnenphysik beim Astrophysikalischen Observatorium Potsdam, berichtete, von allen sonnenklaren Tagen eines Jahres oft nur ganz wenige, kaum 10, brauchbare Sonnenbilder zu machen

gestatten. Umso interessanter waren die von dem Vortragenden gezeigten, mit Hilfe eines von Zeiss gelieferten und am Turmtelaskop des Instituts angebrachten Negativsystems gewonnenen Aufnahmen der Sonnengranulation, d. h. jener die sichtbare "Sonnenoberfläche" bedeckenden körnerartigen Gebilde, deren Flüchtigkeit immer wieder eine genauere Erforschung verhinderte. Mit Hilfe der so gewonnenen Aufnahmen konnte ten Bruggencate den Nachweis führen, dass die einzelnen "Körner" im Durchschnitt recht kurzlebig sind, meist nur eine Viertelstunde ihre Gestalt wahren und dabei in einer schnellen gegenseitigen Lageänderung sich der Beobachtung zu entziehen wissen. Besonders schön und aufschlussreich waren Aufnahmen der Granulation in der näheren Umgebung grösserer Sonnenflecken. Der Vortragende konnte auch den Nachweis führen, dass die besonders am Rande der Sonnenscheibe häufig sichtbaren Sonnenfackeln aus ähnlichen, aber ausgedehnteren "Körnern" wie die eigentliche Granulation sich bilden, ein Vorgang, der für die Enträtselung der Fackelerscheinungen von Bedeutung sein kann.

Ein anderes Gebiet der Sonnenforschung behandelte Dr. Waldmeier von der Eidgenössischen Sternwarte Zürich, die seit langem der Sonne ihre Aufmerksamkeit widmet. Waldmeier konnte an Hand eines vorzüglichen Filmes tiefe und neue Einblicke geben in das Verhalten der Protuberanzen, das sind Gasausbrüche aus der Sonne, bei denen die Gasmassen oft Hunderttausende von Kilometern aus der Sonne herausgeschleudert werden; der Film liess erkennen, wie die Massen auf eigenartigen Wegen in die Sonne zurückkehren, aber zuweilen auch in solche Entfernungen weggeschleudert wurden, dass sie nicht mehr zurückkonnten. Vermutlich werden die Wege der Gasmassen bei ihrer Rückkehr zur Sonne bestimmt durch elektromagnetische Kraftfelder auf der Sonne, doch ist diese Frage noch offen. Der Wert einer solchen Tagung wie der in Rede stehenden liegt nicht zuletzt darin, dass, wie im vorliegenden Falle, die Darlegungen des Vortragenden den Teilnehmern neue Probleme zeigen und zu deren Lösung mitzuarbeiten anregen.

Auch ein sehr lichtschwaches und darum früher nur bei totalen Sonnenfinsternissen auf wenige Minuten beobachtbares Sonnenphänomen, die die Sonne umgebende Sonnenkorona, ist neuerdings der Forschung zugänglich gemacht worden, und zwar durch die dem französischen Astronomen Lyot zu verdankende Erfindung des Koronographen, der die derzeitige Beobachtung wenigstens des helleren Teiles der Sonnenkorona gestattet. Auf der Zweigstation Arosa konnten in der dünnen Hochgebirgsluft sehr interessante Aufschlüsse über die noch so wenig bekannte Korona gewonnen werden, über die aber hier nicht weiter berichtet werden soll.

Der Leiter der Zweigstation Sonneberg (Thür.) der Berliner Universitätssternwarte, Dr. Hoffmeister, hat sich seit vielen Jahren der Erforschung des Wesens und der Herkunft der Sternschnuppen gewidmet und zu diesem Zwecke auch ausgedehnte Beobachtungen auf einer nach der südlichen Erdhalbkugel führenden Reise angestellt, die auch der Erforschung der noch recht rätselhaften leuchtenden Nachtstreifen galt. Als gesichert kann gelten, dass zwei Arten von Meteoren auftreten, einmal solche, die, zu Schwärmen vereinigt, in festen Bahnen innerhalb des Sonnensystems laufen und als Restprodukte von Kometen anzusehen sind, zum anderen aber solche, die aus den Tiefen des Weltalls zu uns kommen. Die von dem Vortragenden zum ersten Male photographisch erfassten Leuchtstreifen dagegen bestehen wohl aus kosmischem "Staub", also unvorstellbar fein verteilter Materie, die vielleicht grösstenteils im Gefolge der aus den Tiefen des Weltraumes zu uns kommenden Sternschnuppen bis an die höchsten Schichten der irdischen Lufthülle vorstossend zum Leuchten angeregt wird.

Die neuzeitlichen Rieseninstrumente und die Anwendung der Photographie haben den Einblick in die Tiefen des Weltraumes erheblich erweitert, aber unvergleichlich mehr ist die Fülle der Fragen gestiegen, die dem Astronomen entgentreten. Soeben war schon die Rede von kosmischem "Staub", und Professor Dr. W. Becker -Potsdam berichtete, welcher Art die dort im Gange befindlichen Arbeiten sind, um Verteilung, Masse und Wirkung des kosmischen Staubes zu erhellen. Dieser Staub muss uns dort, wo er in genügender Verteilung im Weltraum auftritt, den Durchblick in die hinter ihm liegenden Tiefen verwehren, also Sternleeren vortauschen; es ist klar, dass wir erst dann ein Bild der wahren Verteilung der Himmelskörper in der Umgebung des Sonnensystems bis in die grössten uns noch zugänglichen Tiefen des Raumes erhalten, wenn wir auch die Abschirmung des Sternenlichtes durch die Staubmassen berücksichtigen können. Auch die Danziger Sternwarte hat solche Aufnahmen kosmischen Staubes gemacht. Es wird noch geraume Zeit erforderlich sein, bis die Astronomie ein Übersichtsbild über die Verteilung der kosmischen Massen zu geben vermag.

Der Astronom will aber nicht nur beobachten, er will, und zwar in engster Zusammenarbeit besonders mit der neuzeitlichen Physik und Chemie, die Beobachtungen deuten. Diese Sonderaufgabe der Astronomie, die besonders von den Astrophysikern betreut wird, wurde auf der Tagung durch Vorträge von Wurm-Potsdam über bestimmte Klassen von Sternen sowie durch die Vorträge zweier Göttinger Forscher über Untersuchungen an schwachen Sternen und deren Farbeigentümlichkeiten vertreten, während Lundmark-Lund (Schweden) durch einen sehr schönen Vortrag über seine Untersuchungen an sogenannten Neuen Sternen wichtige

Anregungen zu dem Problem des Lebenslaufes der Sterne darbot. Endlich trug Dr. Walter-Potsdam vor über seine Forschungen an sehr engen Doppelsternen, deren Farb- und Lichtwechsel mancherlei Aufschlüsse über Bahngestalt, Gestalt der Einzelsterne eines Doppelsternsystems u. a. gestattet. Doppelsternuntersuchungen an weiterstehenden Paaren sind viele Jahre hindurch auch in Danzig gemacht worden.

Wie üblich unterbrach ein Ausflug die ernste Arbeit: Frauenburg, die alte Copernikusstadt, die ragende Marienburg, die Teilnahme an der machtvollen Kundgebung der Danziger, der Empfang der Tagungsteilnehmer durch den Senat und die Stadt Zoppot, die baulichen Zeugen einer deutschen Stadt Danzig werden den Teilnehmern ebenso in Erinnerung bleiben wie der reibungslose Ablauf der in allen Teilen wohl vorbereiteten Tagung. (dp)

10. Jahrgang Nr. 37

Danzig, den 19. August 1939

Der Konflikt von morgen.

Französische Eingeständnisse.

"Um den Frieden zu sichern, stützten wir uns auf die Unsicherheit des polnischen Nationalismus. Aber warum sage ich Unsicherheit? Es ist eine Sicherheit des Konflikts!" Diese Sätze schrieb vor 10 Jahren, 1929, der Franzose Pierre Valmigière, in seinem Buch "Et demain?", in dem er sich mit Polen und der französisch-polnischen Freundschaft beschäftigt. Valmigière findet diese Freundschaft höchst bedenklich und vertritt die Ansicht, die ganze Polenpolitik Frankreichs beruhe auf einem schweren Irrtum und müsse zum Verhängnis werden.

Er stellt (Seite 15/16) fest: "Tatsächlich gegen das eigene Interesse unterstützt heute Frankreich Polen; eine sentimentale Sache, man glaubt es zu lieben und kennt es nicht. Mehr als 40 Prozent der polnischen Einwohner sind Fremde, welches es hassen, sich in latenter Revolte befinden und nur darauf warten, sich zu befreien. Dabei wissen wir, daß dieses Polen noch nicht gesättigt ist, sondern in seiner Megalomanie und seinem Kilometerwahnsinn Schlesien bis Beuthen und Oppeln, die ganze Ukraine, Danzig und Ostpreußen verschlingen will. Wilna war der erste Ausbruch dieses nationalistischen Fiebers. Die Völker aber, welche Polen verschlingt, tyrannisiert, vergewaltigt und quält es."

Über die deutsch-polnischen Beziehungen schreibt Valmigière (Seite 79): "Der Westen bedeutet Zivilisation, der Osten die Barbarei. Seit zehn Jahrhunderten versucht der Deutsche zu kolonisieren und die Barbarei zu überwinden. Diese aber, mit einigen Ausnahmen, bleibt unverändert, undurchdringbar, drohend. Wieder herrscht sie dank der Unterstützung der Alliierten und besonders Frankreichs. Sie zerstört das Gebiet der Deutschen, zerschneidet seinen lebendigen Körper, isoliert eine seiner Provinzen, tyrannisiert, verfolgt, mißhandelt seine Minderheiten. Der Versailler Frieden hat ein riesiges Polen, das seine Grenzen überflutet, geschaffen und hat die Antipathie zwischen den beiden Völkern aufs äußerste gesteigert und unerträgliche Zustände hervorgerufen. Entweder wird der Versailler Vertrag geändert oder - ich prophezeie die Wahrheit - ein Krieg des Hasses wird eines Tages entbrennen, unausbleiblich."

Über den Korridor äußert sich der Franzose ganz klar und ein-

deutsch (Seite 131): "Eine der größten Ungerechtigkeiten der letzten Kriegsepisode, des Versailler Friedens, ist der Korridor von Danzig. Niemals wird sich Deutschland damit abfinden, in zwei Stücke geschnitten zu sein. Das Volk, das daselbst wohnt, ist nicht befragt worden. In Westpreußen, an der Grenze, ergab die Abstimmung eine deutsche Mehrheit von 92 bis 98 Prozent. Jeder denkende Mensch, der unvoreingenommen, frei und selbständig ist, hält es für nötig, die unmittelbaren Ursachen des neuen Krieges zu beseitigen; darum muß man Polen veranlassen, die Grenzen in Oberschlesien und im Korridor zu ändern."

Dieses einsichtige Buch von Valmignère war nicht die einzige warnende Stimme in Frankreich. 1928 war eine Schrift von René Martel erschienen "La Pologne et nous", die zu dem Schluß kommt, Polen sei ein "Völkergefängnis" und habe keine Fähigkeit zur Selbstdisziplin und zum Aufbau. Und Martel weist dann nach, daß der Ausspruch Painlevés: "Ein starkes Polen bedeutet eine französische Armee an der Weichsel" auf einer grundfalschen Auffassung beruhe. Zwei Bücher von Robert Fourly: "Le conflit de demain" und "Berlin, Varsovie, Danzig" kommen zu dem gleichen Schluß: dieses Polen, weil über seine natürlichen Grenzen greifend, die kleinen Völker und Minderheiten unterdrückend, ohne Einsicht und Selbstzucht wird Frankreich und ganz Europa in den "Konflikt von morgen" hineintreiben.

Gewiß diese Bücher sind von der französischen Presse so ziemlich totgeschwiegen oder von den Polen aufgekauft worden wie das erste aufsehenerregende Werk von Olivier d'Échegoyen "Pologne, Pologne". Aber sie blieben seinerzeit doch nicht ohne Wirkung. Die nüchterne Überlegung und ein gewisses Gerechtigkeitsgefühl begannen die alte, etwas sentimentale Liebe zu Polen zu korrigieren. Aber heute, wo der prophezeite "conflit de demain" unmittelbar droht, scheint das alles wieder vergessen zu sein. Denn Polen ist in einem "Ausbruch nationalistischen Fiebers" jetzt wieder völlig in die Methoden der Barbarei zurückgefallen. Mehr noch. Polen lebt von der Anarchie. Beides ist gleich gefährlich und unerträglich. Et demain?

(dp)

Danzigs neue Schwimmbrücke über die Weichsel.

Ein Zeuge Danziger Leistungswillens.

Am Sonnabend, dem 19. August, wird die neue Schwimmbrücke über die Weichsel bei Rothebude im Danziger Werder dem Verkehr übergeben. Damit ist ein Bauprojekt zum Abschluss gekommen, das für die Verkehrsverhältnisse Danzigs und des Ostens von grösster Bedeutung ist und die industrielle Leistungsfähigkeit und den Aufbauwillen des nationalsozialistischen Danzigs beweist.

Bevor der Danziger Freistaat geschaffen und Westpreussen mit Dirschau und der Dirschauer Brücke vom Deutschen Reich abgetrennt wurden, entwickelte sich der Verkehr Danzig-Marienburg und von da aus weiter nach Elbing und Königsberg im Zuge der alten Hauptverkehrsstrasse Danzig-Praust-Dirschau-Marienburg. Die unsinnige Grenzziehung hatte zur Folge, dass der Reisende auf dem 55 km langen Strassenzuge Danzig-Marienburg viermal Grenzen überschreiten und die entsprechenden Formalitäten erledigen muss.

Der Strassenverkehr suchte sich deshalb neue Bahnen. Er wanderte auf die durch das Danziger Werder verlaufenden Strassenzüge, die bislang von den Kreisverwaltungen unterhalten wurden, ab. Der Senat wurde gezwungen, diese Strassen grösstenteils in eigene Verwaltung zu übernehmen und sie beschleunigt an die Erfordernisse des von Jahr zu Jahr wachsenden Kraftwagenverkehrs anzupassen. Die Strassen mussten verbreitert, in den Kurven mit ausreichender Überhöhung und mit mittelschweren bituminösen Decken oder mit Kleinpflaster versehen werden.

Besonders hinderlich wirkt sich auf den Verkehr das Fehlen einer stets benutzbaren und frei zugänglichen Überquerung der Weichsel auf Danziger Gebiet aus.

Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Fähren wurde von Jahr zu Jahr verbessert. Besondere Massnahmen wurden für den Ausbau der im Zuge der Strassen Danzig-Neumünsterberg-Neuteich-Marienburg und Danzig-Neumünsterberg-Tiegenhof-Elbing bei den Ortschaften Käsemark und Rothbude die beiden Weichselufer miteinander verbindenden Fähren getroffen. Dennoch ist mit Wartezeiten von 7 bis 20 Minuten bei

bei günstigen Verhältnissen zu rechnen, die während der Hauptverkehrszeit bis auf 45 Minuten und mehr ansteigen können. Dies macht sich für den Schnellverkehr, der Danzig mit Marienburg und Elbing verbindet, besonders wenn Omnibusse feste Züge erreichen müssen, unangenehm bemerkbar. Der Reisende kann vorher niemals mit Sicherheit angeben, wann er voraussichtlich das gegenüberliegende Weichselufer erreichen wird und muss bereits seine Abfahrt so frühzeitig legen, dass für alle Zwischenfälle eine ausreichende Zeitspanne zur Verfügung steht.

Gänzlich unbenutzbar wird diese Weichselüberquerung dann, wenn ein Hochwasser das Vorland, welches an dieser Stelle 700 m Breite aufweist, überflutet. Ein Höherlegen der Zufahrtsstrassen innerhalb des Hochwasserabflussquerschnitts ist unmöglich, da der daraus herührende Aufstau die oberhalb gelegene Deichstrecke gefährden muss. In diesem Falle sind Umwege von 7 km Länge über verhältnismässig schlechte Strassen bis zur Fähre bei Schiewenhorst in Kauf zu nehmen. Auch diese Fähre wird bei schwerem Eisgang während der Wintermonate zeitweise aus dem Betrieb genommen. In diesem Falle sind die beiden Weichselufer praktisch voneinander getrennt. Sollte im Katastrophenfall einer der beiden Weichseldeiche brechen, so kann sich die im Überflutungsgebiet befindliche Bevölkerung nicht auf die andere Flussseite retten, solange keine hochwasserfreie, stets zugängliche Brücke zur Verfügung steht. Der Umweg über die in polnischer Hand befindliche Brücke bei Dirschau ist nur dann möglich, wenn beim Grenzübertritt die vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt werden können. Die Benutzung von Fähren ist daher als eine durch zwingende Verhältnisse verursachte Notlösung zu betrachten.

In den Jahren nach 1933 ist an der Planung von Brücken über die Weichsel

- a. im Zuge der Reichsautobahn in der Gegend bei
Schöneberg und
- b. im Zuge der Staatsstrasse Danzig-Elbing bei Käsemark/
Rothebude

laufend gearbeitet worden. Die Entwurfsarbeiten können zurzeit als abgeschlossen gelten. Aus finanziellen Gründen sind jedoch in nächster Zeit derart hohe Kosten verursachende Baumassnahmen nicht durchzuführen.

Da die politischen Spannungen im Ostraum die Benutzung der Durchgangsstrasse über Dirschau und der Dirschauer Brücke unangenehm gestalten und weiterhin der Verkehr Danzig-Ostpreussen immer mehr an

an Bedeutung zugenommen hat, bestand die Notwendigkeit, durch eine Sofortlösung die Verkehrsverhältnisse grundlegend zu verbessern.

Es wurde daher am 20. Juni d. Jrs. beschlossen, bei Käsemark/Rothebude eine Schwimmbrücke über die Weichsel zu bauen, die noch während des Sommers dem Verkehr übergeben werden sollte. Durch stärksten Einsatz aller Stellen sowohl bei der Bauverwaltung als auch bei den beteiligten Danziger Firmen ist es gelungen, nach 8 Wochen Bauzeit die Brücke fertigzustellen.

Die Schwimmbrücke überbrückt die Weichsel bei Käsemark/Rothebude etwa 400 m oberhalb (südlich) der vorhandenen Seil- und Dampferfähre. Diese Brücke besitzt eine 6 Meter breite Fahrbahn und einen 1,50 Meter breiten Fussgängerweg. Das eigentliche Tragwerk mit der Fahrbahndecke ist auf schwimmenden Pontons, die im Weichselstrom verankert sind, gelagert. Mit steigendem und fallendem Wasser wird sich auch die Brücke auf und ab bewegen. Der Übergang zu den festen Landwiderlagern auf beiden Ufern wird durch besonders lange Landbrücken hergestellt so dass sich die Grenzneigungen für die Zufahrt auf den schwimmenden Brückenteil bei höchsten und tiefsten Wasserständen für den Strassenverkehr in durchaus erträglichen Grenzen halten. In der Strommitte werden zwei 30 Meter lange Brückenglieder so eingerichtet, dass ein schnelles Aus- und Einschwimmen möglich ist. Für die Schifffahrt kann daher eine 60 Meter breite Öffnung zum Durchfahren der Brücke freige-macht werden.

In Verbindung mit der Herstellung der Landwiderlager und des schwimmenden Brückenteils mussten beschleunigt die Zufahrtsstrassen hergestellt werden. Auf der Käsemarker Seite ist eine 600 Meter lange, 7,50 Meter breite befestigte Zufahrtsstrasse bereits fertiggestellt. Auf dem Rothebuder Ufer musste von dem Deich her eine besondere Rampe zu dem östlichen Brückenende herangeführt werden, was recht erhebliche Bodenbewegungen zur Folge hatte.

Der Landstrassenverkehr wird es in Kauf nehmen müssen, dass die Brücke zu gewissen, allerdings begrenzten Zeiten in den frühen Morgenstunden und am Mittag evtl. am Nachmittag im Interesse der Schifffahrt offengehalten werden muss; es sollen während dieser Zeit, soweit es erforderlich wird, wieder die Fähren eingesetzt werden.

Mit der Einweihung der neuen Schwimmbrücke über die Weichsel ist den dringenden Bedürfnissen des Verkehrs auf diesem Abschnitt Genüge getan. Endgültig wird die Lücke, die das Versailler Diktat in die alten Verkehrsverbindung gerissen hat, erst dann ganz beseitigt sein, wenn wieder eine für die Danziger Bevölkerung frei zugängliche feste hochwasserfrei angelegte Brücke über die Weichsel führt. (dp)

Wie Polens wirtschaftliches Interesse im Weichselraum aussieht.

Die Weichsel als Opfer polnischer Wirtschaft.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Weichselbrücke auf Danziger Gebiet wird von dem "Express Poranny" die Befürchtung geäußert, die Brücke könne den Fluß-Schiffahrtsweg der Weichsel abriegeln. Dadurch würde, so schreibt das Blatt, der jetzt belebte Weichselverkehr bedeutende Schwierigkeiten erfahren. Diese polnische Auslassung lenkt erneut die Aufmerksamkeit auf die Frage des Weichselverkehrs.

Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte vor dem Kriege und die Entwicklungsgeschichte der "Freien Hansestadt Danzig" hatten gezeigt, wie gross die Bedeutung der Weichsel für den Warenverkehr mit dem Hinterlande, vor allem mit der damals noch deutschen Provinz Westpreussen mit Thorn und Graudenz war. Der Schiffsverkehr und die rege Flösserei der polnischen Holzbestände auf der Weichsel sorgten für einen billigen Austausch der Güter. Die Frachtewer konnten ohne Schwierigkeiten bis Warschau und weiter hinauf ihre Fahrten antreten; Handel und Wandel blühten an den Ufern des gewaltigen Stromes und belebten die Gebiete von der Ostsee bis tief ins Innere Polens.

Eines haben die Polen nur übersehen, dass nämlich der Lauf der Weichsel eine ständige Regulierung erfordert, da in den Niederungen sonst ein Versanden der wertvollen Schiffahrtsstrasse eintreten muss. Die Vernachlässigung dieser Verkehrsader hat jetzt die Fehler der polnischen Verkehrspolitik klar in Erscheinung treten lassen. Das Flussbett der Weichsel ist in den letzten Jahren so stark versandet, dass die Schifffahrt immer mehr eingeengt wurde. Sandbänke sind entstanden, und das an sich breite Flussbett verlor somit die Fahrrinne, in der selbst in der trockenen Jahreszeit genügend Wasser vorhanden war, dass die Frachtschiffe ungehindert bis Warschau gelangen konnten.

Nach den letzten Meldungen ist durch die Trockenheit der letzten Wochen der Wasserstand in Warschau infolge des unregulierten und vernachlässigten Riesenstromes auf 54 Zentimeter gesunken. Die an sich schon bescheidene Schifffahrt oberhalb Warschaus ist völlig eingestellt und flussabwärts soll der Verkehr infolge der überall mitten im Strome

Strome auftauchenden Sandbänke ebenfalls eingestellt werden. Zwei Tage lang konnten die Schleppschiffe, die auf der Weichsel in die polnische Hauptstadt gelangten, den Warschauer Hafen nicht verlassen, weil seine Ausfahrt völlig versandet war. Jetzt öffnen Bagger die Fahrtrinne notdürftig. Da mit bedeutenderen Regenfällen in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden kann, werden in wenigen Tagen nicht einmal mehr Motorboote auf der Weichsel fahren können.

Die Tatsache, dass Polen seinen natürlichen Zugang zur Ostsee verkommen liess, beweist, wie wenig sie in Wirklichkeit an den wirtschaftlichen Belangen von Danzig interessiert sind, denn gerade dieser grosse See- und Flusshafen kann nur seine volle Bedeutung behalten, wenn die Weichsel-Schifffahrt blüht und Danzig die aus Polen kommenden schwimmenden Güter in seinem Hafen umschlägt. Für die Bewohner der Ufergebiete war der Schiffsverkehr eine wesentliche Einnahmequelle, denn ein blühender Handel in Danzig warf seine Gewinne auch auf die landeinwärts liegenden Provinzen ab. Durch das Versanden der Schiffahrtsrinne der Weichsel wird in erster Linie der Korridor benachteiligt und verliert den einst gegebenen Sinn. Es liegt auch scheinbar nicht im Interesse der polnischen Politik, wirtschaftlich aufstrebende Provinzen an seiner Ostgrenze zu schaffen, als vielmehr im Korridor ein militärisches Aufmarschgebiet zu gewinnen, das seinen Eroberungsgelüsten Vorschub leistet.

Polen hat durch die Vernachlässigung der Weichsel, als schiffbaren Strom, bewiesen, dass es durchaus nicht an Danzig interessiert ist und nur das Interesse hatte, die rein deutsche Stadt durch Vernichtung ihrer Verbindung zum Hinterland wirtschaftlich zu ruinieren. Die heutige Einstellung Englands in der Danzigfrage ist gleichfalls nur eine zweckdienliche in der Einkreisungspolitik und läuft den wirtschaftlichen Interessen einer gesunden Weltwirtschaft entgegen. (dp)

10. Jahrgang Nr. 37

Danzig, den 19. August 1939

Die Danziger Wirtschaft auf der diesjährigen
Deutschen Ostmesse in Königsberg.

Nachdem in den vorangegangenen Jahren bereits die Senatsabteilung für Werbung stark beachtete Danzig-Ausstellungen im Rahmen der Deutschen Ostmesse Königsberg durchgeführt hatte, wirbt auch in diesem Jahre eine grosse Danzig-Ausstellung auf der Königsberger Messe für Danzig. In Zusammenarbeit zwischen dem Senat, der Industrie- und Handelskammer, der Bauernkammer, der Handwerkskammer und dem Landesverkehrsverband für das Gebiet der Freien Stadt Danzig wurde in der Messehalle V in Königsberg, die die Länderausstellungen beherbergt, eine Danzig-Ausstellung aufgebaut, die einen umfassenden Querschnitt durch die Danziger Wirtschaft gibt.

So gibt die Danziger Industrie in eindrucksvoller Weise einen Überblick über ihre Vielseitigkeit und ihre Leistungsfähigkeit. Das Danziger Handwerk, dessen hohes Können auch auf dem Gebiete des Kunstgewerbes in den letzten Jahren immer stärker in Erscheinung getreten ist, legt ebenfalls von seinem Leistungsvermögen Zeugnis ab. Die Danziger Landwirtschaft stellt Erzeugnisse der Milch- und der Fischzentrale zur Schau und unterstreicht so die Bedeutung der Danziger Landwirtschaft.

Wie in früheren Jahren wirbt auch diesmal der Landesverkehrsverband im Gebiet der Freien Stadt Danzig für den Besuch Danzigs, seiner Seebäder, seiner Wälder und Seen.

Die Senatsabteilung für Werbung hat aus dem Wunsche heraus, dieser ersten grossen Danziger Wirtschaftsausstellung ein besonderes Gepräge zu geben, einen Danziger Künstler mit dem Aufbau des künstlerischen Rahmens für diese Ausstellung beauftragt, so dass mit einem besonderen Erfolg dieser Danzig-Ausstellung gerechnet werden kann.

(dp)

10. Jahrgang Nr. 37

Danzig, den 19. August 1939.

Umschlag von Kohlen im Monat Juli 1939.

Im Monat Juli ds. Js. verliessen den Danziger Hafen 144 Schiffe mit 356 041 t Kohlen gegenüber 139 Schiffen mit 259 386 t im Parallelmonat des Vorjahres, was eine Steigerung um 5 Schiffe und 96 655 t = 37,3% darstellt. An erster Stelle stand in dieser Ausfuhr Frankreich, wohin 45 Schiffe mit 109 881 t Kohlen gingen, an zweiter Stelle Schweden - 49 Schiffe mit 70 862 t, an dritter Belgien - 13 Schiffe mit 45 304 t, Weiterhin folgten: Holland - 10 Schiffe mit 34 017 t, Italien - 4 Schiffe mit 31 875 t, Griechenland - 3 Schiffe mit 17 168 t, Aegypten - 2 Schiffe mit 12 575 t, Finnland - 5 Schiffe mit 6 624 t, Jugoslawien - 1 Schiff mit 6 585 t, Norwegen - 2 Schiffe mit 4 872 t, Dänemark - 5 Schiffe mit 4 811 t, Malta - 1 Schiff mit 4 800 t, Algier - 1 Schiff mit 2 352 t, Portugal - 1 Schiff mit 2 103 t, Deutschland - 1 Schiff mit 2 032 t, Island - 1 Schiff mit 180 t.

Vertreter des Hafens Aarhus in Danzig.

Am 13. August weilten in Danzig die Vertreter des dänischen Hafens Aarhus. Nach Besichtigung des Danziger Hafens wurden die Gäste vom Hafenausschuss zum Essen eingeladen. (dp)

Warenverkehr auf den Binnenwasserwegen über den Hafen Danzig im Monat Juli 1939.

Der Warenverkehr auf den Binnenwasserwegen über den Danziger Hafen durch die Schleuse Einlage betrug im Monat Juli 1939 43 682 t gegenüber 39 792 t in demselben Monat des Vorjahres, was eine Steigerung um 3 890 t beträgt. Von der Gesamtzahl entfielen im Berichtsmonat auf den Verkehr zu Berg 32 432 t gegenüber 22 373 t und zu Tal 11 250 t gegenüber 17 419 t. Zu Berg wurden hauptsächlich befördert: Kohlen - 10 255 t, Steine - 8 006 t, Reis - 5 055 t, Metalle und Metallwaren - 2 897 t, Hülsenfrüchte - 1 361 t, Häute und Felle - 676 t, Kaffee - 480 t. Zu Tal gingen hauptsächlich: Roggen - 2 767 t, Steine - 2 353 t, Soda - 1 250 t, Gerste - 972 t, Mehl - 711 t, Melasse - 357 t, Metalle und Metallwaren - 620 t.

10. Jahrgang Nr. 37

Danzig, den 19. August 1939

Der seewärtige Warenverkehr über den Danziger Hafen im Juli 1939

Im Juli 1939 erreichte die seewärtige Einfuhr über Danzig mit 194 630,3 t fast die Höhe des Juli 1938 (199 674,2t). Die Ausfuhr wies dagegen, hauptsächlich infolge stärkerer Verschiffungen von Kohle und Holz höhere Zahlen auf - 586 126,2 t gegen 507 008,4 t im Juli 1938.

Das Bild der Einfuhr wurde wieder vorwiegend durch grössere Mengen von Erzen und Schwefelkies bestimmt; es gingen hiervon insgesamt ein 144 022,6 t (146 615,9). Gesteigerte Zufuhren gegenüber dem Vorjahre zeigten Sämereien 1 127,4 t (671,3), Kaffee 500,4 t (148,3), Kakao 561,4 t (311,8), Melasse 503,3 t (-) sowie Wolle und Wollgarn 18,7 t (8,6). Geringer war der Eingang von Salzheringen 659,4 t (3 476,3), tierischen Fetten und Ölen 202,3 t (595,3), Phosphoriten 2 367,3 t (6 543,4), Lumpen 2,0 t (39,8) sowie Eisen und Stahl - neu - 3 919,6 t (4 975,1).

Im Ausgang ergaben sich höhere Zahlen bei Weizen 401,4 t (-), Roggen 15 317,3 t (30,0), Mehl 6 261,3 t (1 512,1), Bacons 148,4 t (129,3), Steinkohlen einschl. Bunkerkohlen 432 489,4 t (356 740,0), Treibölen 217,9 t (110,5), Schmierölen 20,3 t (7,1), Paraffin 717,9 t (577,1), Schnittholz 67 009,4 t (43 783,6) und Zink 274,8 t (227,7).

Geringer waren die Verschiffungen an Hülsenfrüchten 717,6 t (984,3) und Ölkuchen 2 311,8 t (2 534,8). Wie im Juli des Vorjahres fehlte Hafer in der Ausfuhr gänzlich. Auch an Zucker (Juli 1938 1 394,5) wurden keine Verschiffungen gemeldet. (dp)

Wenn überm Meer der Donner grollt.

Stimmungsbild aus Danzig.

Wenn der Sommer mehrere Tage mit heissem Atem über Stadtsteinen und weiten Felderflächen gebrütet, beginnt eines Mittags die Luft schwül und schwer zu werden. Die Menschen in der Stadt schleichen matt an den schattigen Häuserseiten entlang und wollen sich schier auflösen vor Hitze und Bedrückung.

Der Bauer aber im Danziger Land schaut lange und gedankenvoll nach dem Himmel und deutet dann stumm mit der Hand nach dem Horizont zwischen Westen und Süden, wo sich graublau und lauernd etwas zusammenbraut. Immer breiter und brütender wird die dunkelnde Wand, an deren oberem Rand sich graue, braune und schwarze Wolkenklumpen türmen. Die Luft lastet immer schwerer über der Landschaft, und Mensch und Tier können kaum noch atmen. Die Kühe und Ziegen liegen da mit lechzenden Zungen, und dann und wann läuft ein zuckendes Zittern über ihr Fell, dass Fliegen und Bremsen in dichten Schwärmen aufsurren.

Und in der Stadt leckt die Sonne mit sengender Zunge die Hausfassaden ab, breitet sich wie Feuer auf den Dächern aus und lässt den Asphalt auf den Strassen schmelzen, dass die Menschen es weich und kochend unter den Fusssohlen spüren.

Dann aber schiebt sich eine dicke Wolke vor den Sonnenball, und alle Schatten von Haus und Baum und Strauch löschen lautlos aus auf der Erde. Immer noch aber drückt die Schwüle wie Blei, und nur in den Zitterpappeln am Weg ist das unheimliche Rascheln der geisterhaft taumelnden Blätter.

Plötzlich jagt ein Blitz sein rotgrünes Geäder gierig durch die schwarze Wolkenmauer, deren Ränder sich in wogendem Gewaber auflösen beginnen. Eine kurze Sekunde noch ist Totenstille über dem Land und schlaffe Regungslosigkeit in den Bäumen, während schon aus düsterer Höhe fauchend und hohl dröhnend das Unwetter sich von einer braunweiss gesprenkelten, zerwirbelnden Sturmwolke zur Erde herunterstürzt. Jäh und jammernd geht ein Aufschrei durch die Luft, die Bäume biegen sich, heulen auf im Geäst. Gleich Fontänen stehen Staubwolken im Kriesel des Windes. Wie tausend Ungeheuer bricht es brüllend aus dem

dem Himmel heraus, wälzt sich wie eine wuchtende Lawine über die Welt, schiesst grüne, gelbe, blaue und rote Blitze durchs Gewölk, tost hohlen Donner aus brodelndem Maul, das Wasser in breiten, brausenden Bächen auf die Erde herunterspeit.

Auf dem Lande schliesst man Haus und Stall. Pudelnass geregnete Frauen kommen die Wege entlang gelaufen und reissen plärrende Ziegen an Ketten hinter sich her.

In der Stadt stehen überall Menschen in den Türen, denen die ersten grossen Regentropfen runde schwarze Flecke auf die hellen Anzüge getupft haben. Gelb und schaumig springen Giessbäche durch die Gossen, stauen sich hier und da in tanzendem Strudel. Wieder zuckt grell ein Blitz, und gellend kracht der Donner hinterher, der sich tausendfältig und prasselnd im Gefächer der Häuser zerbricht. Ein Bengel mit triefendem Haar und aufgekrempelten Hosen rennt in den Regen hinein und fischt sich Hagelkörner aus dem Sturzbach, presst das kalte Kristall mit den Händen, als wäre es Winter und die rechte Zeit zum Schneeballieren.

Und weiter hetzen die Ungeheuer, stürzen sich ins Meer und wühlen wild die Wasser auf, dass sie gischtend hochspritzen in flirrenden Schwaden.

Nicht nur wir Heutigen stehen staunend am Strand und erschauen gebannt dieses grossartige Schauspiel. Nein, schon vor mehr als hundert Jahren erlebten dies andere, und einer in Danzig schrieb es auf:

"Ein Gewitter war plötzlich da. Sturm wütete auf dem Meer. Wie Berge wälzten sich die Wellen ans Ufer. Das ganze Meer war in Aufruhr. Der Fittich des Sturmes rauschte mit gewaltiger Kraft über die Tiefe hin. Das Meer war ein Gebirge von Schaum, das sich wie ein Riese erhob und wieder donnernd im Nichts verschwand. Die Schiffe tanzten wie Nuss-Schalen herum in diesem ungeheuren Tumulte. Plötzlich riss das Ankerseil des einen. Nun fuhr es in die Tiefe hinab, blieb verschwunden, tauchte weit ab wieder aus den Fluten auf. Dann warfen es die Wogen wie einen Ball auf ihrem Rücken umher. Nochmals kam es zum Vorschein, seine Masten aber waren zerschellt, sein Tauwerk zerrissen. Seine Segel flatterten

zerfetzt in den Lüften. Hoch rollte eine Wasserlawine daher, ein Augenblick noch, und das stolze Schiff war nicht mehr. Die Wogen warfen brüllend seine Trümmer ans Ufer. Wie gross ist der, dessen Diener Donner und Sturm sind !"

Und immer wieder werden wie einst und heute Menschen am Meer stehen und überwältigt sein von diesem grandiosen Schauspiel. Und immer wieder wird in ihrer Brust voller Verwunderung und Demut der Ruf wach werden: "Wie gross ist der, dessen Diener Donner und Sturm sind !!" (dp)

Fr.