Polen läßt die Weichselmündung ungenutzt

Die Weichsel ist lebendiges Glied der Querverbindungen des deutschen Wirtschaftsraumes

Gegen die deutsche Forderung nach Rückkehr Danzigs zum Reich wird von polnischer Seite behauptet, Polen brauche den Danziger Hafen, da er an der Weichsel, der „Lebensader der polnischen Wirtschaft" liege. Zu der Gesamtlage wird von autorisierter Danziger Seite, dem „Südostecho", eine Zurückweisung der polnischen Ansprüche zur Verfügung gestellt.

Die von Polen beanspruchte Verallgemeinerung des Grundsatzes, daß der Besitz des Hauptstromes einen Anspruch auf die Mündung bedinge, müßte, so heißt es hierin, dazu führen, daß nicht nur Deutschland das niederländische Rotterdam, sondern auch Ungarn das rumänische Galatz, Jugoslawien das griechische Saloniki, Spanien die portugiesische Hauptstadt oder den Hafen Porto, Frankreich die niederländische Maasmündung, Bulgarien das türkische Enos fordert. Abgesehen davon hat Polen jedoch in den zwanzig Jahren seit Versailles nichts getan, um den Beweis für seine unrichtige These wenigstens nachträglich zu liefern. Statt dessen ist festzustellen, daß Polen erstens seit 1920 die Weichsel weder als Hauptstraße angesehen und praktisch benutzt, noch zweitens diesen angeblich unentbehrlichen Weg zum Meer instandgehalten oder gar verbessert hat.

Bei den gewaltigen Anstrengungen, die Polen gemacht hat, um seinen Außenhandel seewärts zu lenken, hätte man annehmen können, daß der Güterverkehr auf der Weichsel gewaltig angestiegen wäre. Das Gegenteil ist der Fall.

Der Güterverkehr auf der Weichsel ist gegenüber der Vorkriegszeit um fast 50 v. H. zurückgegangen und heute nur noch ein Schatten seiner früheren Größe.

Von den im Jahr 1937 auf der Weichsel nach Danzig gelieferten Warenmengen stammen nur 16,5 v. H. aus Innerpolen, darunter nicht eine einzige Tonne aus Orten oberhalb Warschaus. Die restlichen 83,5 v. H. stammten aus dem Unterweichselgebiet, und zwar kamen diese Warenmengen vor allem über den Bromberger Kanal von der Oder und Warthe oder aus Ostpreußen, aus Gebieten also, die vor dem Kriege ein zusammenhängendes, zum Teil sogar verwaltungsmäßig zu Danzig gehöriges Hinterland bildeten.

So liegt die Bedeutung der Weichsel als Verkehrsweg noch bis auf den heutigen Tag viel mehr in ihrer Rolle als Bestandteil der deutschen Binnenwasserstraßen als ein lebendiges Glied der Querverbindungen des deutschen Wirtschaftsraumes von Westen nach Osten und umgekehrt.

Der unter außerordentlich erschwerten Umständen zwischen Ostpreußen und dem westlichen Reichsgebiet quer durch den Korridor geführte Flußdienst beförderte 1937 über die Weichsel in beiden Richtungen rund 90 000 Tonnen und ist weiter im Steigen begriffen. Das ist fast das Dreifache des im gleichen Jahr von Süden nach Norden aus Innerpolen nach Danzig beförderten Warenverkehrs auf der Weichsel!

Abgesehen von dem typischen polnischen Schlendrian in der Verwaltung der Wasserwege setzt Polen im Gegenteil seit Jahren bewußt alles daran, den seewärtigen Warenverkehr von dem naturgegebenen Verkehrsweg der Weichsel abzulenken.

Der Anteil des Wasserwegens am gesamten seewärtigen Warenumsatz Polens ging dementsprechend von 10,9 v. H. im Jahr 1924 auf einen Tiefstand von 2,3 v. H. im Jahr 1937 zurück.

Die Weichsel ist nicht Polens Hauptstrom. Sie wird weder als solcher ausgenutzt, noch besteht die Tendenz, sie dazu zu machen. Damit entfallen auch alle moralischen Ansprüche und „Rechtstitel", die gegen die berechtigten deutschen Ansprüche auf Danzig und auf Schaffung klarer Grenzverhältnisse in diesem Abschnitt gestellt werden.

Wachsende Judenherrschaft in Polen

Die Neuyorker jüdische Tageszeitung „New York Jewish Daily Forward" berichtet in einer Sondermeldung aus Warschau, die auch von anderen amerikanischen Blättern übernommen wird, triumphierend von dem erheblichen Anwachsen des jüdischen Einflusses auf die polnische Innenpolitik, und zwar als Ergebnis der Gemeindewahlen, die in Polen kürzlich durchgeführt wurden. Das jüdische Blatt stellt fest, daß zahlreiche polnische Städte heute bereits eine jüdisch-marxistische Mehrheit in der Verwaltung haben, und es begründet seine Genugtuung über diese Feststellung mit dem Hinweis darauf, daß diese Entwicklung geeignet sei, der Warschauer Regierung in ihrem Kampf mit Berlin erheblich den Rücken zu stärken.

Polens Angst vor Sowjetrußland

Weniger optimistisch beurteilt die jüdische „New York Post" die Lage in Polen im Rahmen einer Besprechung des geplanten englisch-sowjetrussischen Paktes. Das Blatt hält selbst für den Fall, daß ein solcher Pakt unterzeichnet wird, ein „zweites München" nicht für ausgeschlossen, weil Polen im Ernstfall aus Angst vor Sowjetrußland Schwierigkeiten machen könnte. Nach Ansicht des Blattes würde Polen unter Umständen eine Verständigung mit Deutschland einer „Errettung" durch die Rote Armee vorziehen. Die polnischen Staatsmänner würden nachts nicht schlafen können aus Sorge darüber, was hinter den Linien einer Sowjetarmee in Polen alles vorgehe. Chamberlain werde, da ihm dieses polnische Alpdrücken sehr wohl bekannt sei, im Ernstfall den Polen einfach erklären, England werde ihnen, wenn sie es wünschen sollten, seine sowjetrussischen Freunde zu Hilfe schicken.

Polnische Ausschreitungen bei Lodz

Zahlreiche verletzte Deutsche — Polnische Behörden suchen zu vertuschen

In Konstantynow bei Lodz kam es zu größeren Ausschreitungen gegen Deutsche. Zu welchen Folgen diese Ausschreitungen geführt haben, ließ sich bis jetzt im einzelnen nicht feststellen, da von polnischer Seite alles getan wird, um zu verhindern, daß irgendwelche Nachrichten aus Konstantynow hinausgelangen. Zu diesem Zweck sind in Konstantynow die örtlichen Führer der deutschen Volksgruppe festgehalten worden. Daß die Ausschreitungen größeres Ausmaß angenommen haben, geht aus der polnischen Presse hervor, die von 10 bis 20 Schwer- und Leichtverletzten und von zahlreichen demolierten Häusern berichtet. Um die Verantwortung von den aufgehetzten polnischen Elementen abzulenken, versuchen einzelne polnische Blätter, ihre Leser glauben zu machen, daß es in Konstantynow zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen zwei Gruppen der dortigen Deutschen (!!!) gekommen sei.

Kommandant der Kremlwache beseitigt

Ein Brigadegeneral ist der neue Kommandeur

Die Moskauer Kremlwache, die seit Jahren aus GPU.-Formationen besteht, hat in aller Stille einen neuen Kommandanten erhalten. Das Verschwinden des bisherigen Kommandanten Rogow ersah man jetzt aus den Durchlaßscheinen, die an die Diplomaten und Pressevertreter ausgegeben werden. Sie tragen jetzt die Unterschrift Spiridonows, der im militärischen Range eines Brigadegenerals steht. Ueber das Schicksal Rogows ist bisher nichts in Erfahrung zu bringen.

Neues deutsches Höchstleistungsflugzeug

Sechsmotoriges Passagier- und Fracht-Großflugzeug für den Atlantikverkehr Lissabon—Neuyork

Die große Hamburger Schiffbauwerft von Blohm & Voß, deren schiffsbautechnischen Leistungen sowohl für Kriegs- als auch für Handelszwecke Weltruf besitzen, gliederte im Jahre 1933 ihrem Betrieb eine Abteilung für Flugzeugbau an, deren Leitung seit 1934 Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Richard Vogt übertragen wurde. Unter seiner Leitung und nach seinen Plänen konnten hier von 1934 bis 1939 nicht weniger als sieben verschiedene ein-, zwei-, drei- und viermotorige Baumuster herausgebracht werden, und zwar drei für Landflugzeuge und vier für Seeflugzeuge, die das Fundament für eine erfolgreiche Weiterentwicklung bilden.

Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Vogt gewährte einem Vertreter des Deutschen Nachrichtenbüros eine Unterredung, in der er sich eingehend über seine Arbeit und seine Pläne äußerte. Nach dem Weltkrieg, in der Zeit, in der man in Deutschland keine Flugzeuge bauen durfte, befand sich Vogt zehn Jahre lang in Japan bei einer Schiffswerft und baute Flugzeuge. Chefkonstrukteur Vogt erklärte: Im Jahre 1934 kam ich zu Blohm & Voß. Hier war mein Bestreben u. a. darauf gerichtet, einen Seefernaufklärer für die Marine zu bauen, der den größten an ein solches Flugzeug gestellten Anforderungen gerecht wurde. Es ist meinem jungen Konstruktionsbüro gelungen, in der Type BV 138 ein Flugzeug zu schaffen, das die Anforderungen erfüllt.

Auf die Frage nach seinen weiteren Plänen erklärte Dr. Vogt: „Selbstverständlich sind noch andere interessante Typen im Bau und in der Entwicklung. Die ersten großen Zivilflugzeuge, die auf der Werft von Blohm & Voß unter meiner Leitung gebaut wurden, die Type Ha 139 und Ha 139 B, „Nordmeer", „Nordwind" und „Nordstern" haben ihre Brauchbarkeit bewiesen. Sie haben bisher ohne Zwischenfall den regelmäßigen Fracht- und Postverkehr auf dem Nord- und Südatlantik durchgeführt und schon im nächsten Monat überqueren sie zum hundertstenmal den Atlantik. Wir sind besonders stolz auf diese Konstruktion, denn sie wurde gewissermaßen aus dem Nichts heraus geschaffen, da wir als junges Konstruktionsbüro uns nicht auf jahrzehntelange Bauerfahrungen und Baumethoden stützen konnten.

Ebenso kühn, wie der Schritt war, der zu diesem viermotorigen 17-Tonnen-Fracht- und Postflugzeug führte, war der, ein Flugzeug zu schaffen, das neben dem Vielfachen an Post und Fracht auch eine größere Anzahl von Passagieren über den Atlantik befördern kann. Mit der Type BV 222 haben wir ein sechsmotoriges 40- bis 45-Tonnen-Großflugzeug geschaffen, das bei einer Reichsweite von 7000 Kilometern in ungefähr 20 Flugstunden die Strecke von Lissabon nach Neuyork, auf der es eingesetzt werden soll, mit Sicherheit bewältigen kann. Während die Ha 139 im Nordatlantikflugzeug die Azoren als Ausgangspunkt hatte, wird die BV 222 in direktem Flug von Lissabon nach Neuyork fliegen, ohne die Azoren zu berühren. Die Maschine wird voraussichtlich in der ersten Hälfte des nächsten Jahres betriebsfertig sein. Daß ihre Innenausstattung und Einrichtung allen modernen Ansprüchen gerecht wird, so schloß Dr. Vogt, ist selbstverständlich. Sie wird neben getrennten Schlafplätzen auch großzügig eingerichtete Wirtschafts- und Aufenthaltsräume aufweisen.

Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Richard Vogt wurde in Anerkennung seiner großen Leistungen auf dem Gebiete des Flugzeugbaues das vom Verein Deutscher Ingenieure gestiftete VDI-Ehrenzeichen verliehen. Der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Todt überreichte dem verdienstvollen Konstrukteur am 21. Mai in Dresden persönlich diese ehrende Auszeichnung.

Man „prüft" und kabelt

In einer Havas-Verlautbarung zu den englisch-sowjetrussischen Verhandlungen heißt es u. a., die französische Regierung habe heute von der britischen Regierung durch Vermittlung des französischen Botschafters in London den Wortlaut des Projektes für das englisch-französisch-sowjetrussische Dreierabkommen erhalten. Ueber dieses Projekt, das zur Zeit von Außenminister Bonnet „geprüft" werde, würde noch im Laufe der Nacht Uebereinstimmung zwischen der englischen und französischen Regierung über die endgültige Abfassung des Wortlautes hergestellt werden. Wie weiter in der Verlautbarung betont wird, erklärt man in gutunterrichteten Kreisen, daß diese Uebereinstimmung zwischen Paris und London „ohne Schwierigkeiten" zustandekommen werde; denn es handle sich nur um die einfache Angleichung der Redaktionsformeln des Textes. Außenminister Bonnet werde im übrigen am Freitag den Sowjetbotschafter in Paris empfangen und ihm den Text des Projektes überreichen, während das Foreign Office seinerseits den gleichen Wortlaut an den britischen Botschafter nach Moskau kabeln werde.

Spanische Militärabordnung kommt mit

Auf ihrer Heimfahrt werden die deutschen Freiwilligen gemäß einer Einladung von einer spanischen Militärabordnung und zahlreichen anderen Gästen begleitet. Die Abordnung von über hundert spanischen Offizieren steht unter der Führung des Oberkommandierenden des Galicienkorps, Generals Aranda. Weiter werden an den Empfangsfeierlichkeiten in Hamburg und Berlin sich beteiligen neben anderen hohen spanischen Offizieren die Befehlshaber des Marokkokorps, General Yague, der Navarra-Brigaden, General Solchaga, und des Maestrazzokorps, Garcia Valiño. Am 30. Mai werden die deutschen Freiwilligen in Hamburg eintreffen.

Herzliche Abschiedskundgebungen

In dem spanischen Hafen Vigo bereitete eine gewaltige Volksmenge den deutschen Freiwilligen fortgesetzte Ovationen. Die Stadt selbst war am Abend in ein märchenhaftes Licht getaucht. Auch die bereitgestellten Transportdampfer waren festlich beleuchtet. Am Abend fand zu Ehren der deutschen Freiwilligen ein Fackelzug mit abschließendem Zapfenstreich statt. Am Morgen wurde auf allen Schiffen die Fahne der deuschen Freiwilligen gehißt, die auf Rot-Gold-Rot in der Mitte ein großes Hakenkreuz zeigt. Einen besonders herzlichen Abschied bereitete den heimreisenden Freiwilligen auch die deutsche Kolonie von Vigo. Eine unübersehbare Menschenmenge begrüßte die deutschen Spanienkämpfer im Hafen mit stürmischen, nicht enden wollenden Rufen: „Heil Hitler!" und „Arriba Alemannia".

Furchtbare Stunden auf dem Grund des Meeres

Berichte der Ueberlebenden des U-Bootes „Squalus"

Die Ueberlebenden des U-Bootes „Squalus" sind nunmehr zum Teil in der Lage, die grauenvollen Stunden zu schildern, die sie in tiefster Dunkelheit und bei starker Kälte auf dem Grunde des Meeres verbrachte hatten, ohne jedoch die Hoffnung auf eine Rettung aufzugeben, obwohl sie wußten, daß die Kameraden im abgeschlossenen und wassergefüllten Heckteil des Schiffes bereits tot waren.

Der Kommandant des Unterseebootes, Leutnant Naquin, erzählte, daß das Wasser bald nach dem Untertauchen des Bootes eingedrungen sei. Er habe sofort versucht, alle Ballasttanks des U-Bootes wieder entleeren zu lassen, allein das Boot habe sich sehr schnell in einem steilen Winkel von 30 Grad aufgestellt und sei auf den Meeresgrund gesunken. Nach seiner Ansicht sei die Mannschaft im Heckteil sofort ertrunken.

Der Kommandant schilderte sodann die Herstellung einer Telephonverbindung durch die vom U-Boot an die Oberfläche geschossene Boje, die neben dem U-Boot-Hebeschiff „Falcon" aufgetaucht sei, die spätere Unterbrechung der Verbindung durch das Zerreißen des Bojentaues und ihre schließliche Wiederherstellung. Die Ueberlebenden verdanken ihre Rettung dem Umstand, daß ein Besatzungsmitglied mit übermenschlicher Kraft die Schotte zum Heckabteil nach dem Eindringen des Wassers geschlossen hatte.

Die Schließung der Schotte erfolgte durch den Obermaat Manek, der bei seiner Vernehmung erzählte, daß das Wasser infolge des steilen Winkels des Schiffes so rasch auch in die anderen Abteilungen eindrang, daß die Schotte geschlossen werden mußte, obwohl man wußte, daß im Heckteil noch zahlreiche Mannschaftsmitglieder waren. Fünf von ihnen konnten sich in der letzten Sekunde retten.

Als er nämlich in schwerster Anstrengung die Schließung der Schotte bereits durchführte, hörte er Stimmen, die ihn erregt aufforderten, die Schotte noch einen Augenblick offen zu lassen. Er ließ sie daraufhin wieder zurückgleiten und durch die Luken krochen im hereinstürzenden Wasser fünf Mann. Unmittelbar darauf mußte er jedoch die Schotte schließen und zuschrauben.

Manek erklärte, daß die im Heckteil zurückgebliebenen Leute um diese Zeit vermutlich schon tot waren. Abgesehen davon hätte er unter allen Umständen die Schotten schließen müssen, weil laut Vorschrift bei solchen Katastrophen alle Abteilungen abgeschlossen werden müßten.

*

Die Marineleitung veranlaßte die Wiederaufnahme des Bergungswerkes um das gesunkene U-Boot „Squalus". Marinetaucher wurden in Taucherglocken zum U-Boot hinabgelassen, um das Schiff zunächst nach den 26 Besatzungsmitgliedern zu durchsuchen, die höchstwahrscheinlich umgekommen sind. Falls sich die Annahme bestätigt, daß alle 26 Mann nicht mehr am Leben seien, ist man noch unschlüssig, ob die Leichen sofort geborgen oder erst mit dem Schiff gehoben werden sollen, das man durch Druckluft wieder flott zu machen beabsichtigt.

Aus unserer Heimat.

Wilsdruff, am 26. Mai 1939.

Spruch des Tages

Ein Sprößling ist gut, ob spät auch geboren
Nach dem Heimgang des Herrn,
Denksteine sieht man selten am Wege,
Wenn sie der Sohn nicht setzt.

Germanischer Spruch.

Jubiläen und Gedenktage

27. Mai.

1917: (bis 21. Juli) Erste große Schlacht in Flandern von der Yser bis zur Lys (Wytschaetebogen). — 1918: (bis 3. Juni) Schlacht bei Soissons und Reims.

28. Mai.

1936: Deutsch-ungarisches Kulturabkommen unterzeichnet. — 1936: Der General Karl Litzmann in Neu-Globsow gestorben.

Sonne und Mond:

27. Mai: S.-A. 3.49, S.-U. 20.05; M.-U. 1.00, M.-A. 13.30
28. Mai: S.-A. 3.48, S.-U. 20.07; M.-U. 1.25, M.-A. 14.47

Das letzte Frühlingsfest

Als die Ostertage vorüber waren, konnte man sich trösten und sagen: Nun kommt ja bald das schöne Pfingstfest! Diesen Trost haben wir jetzt nicht. Für viele Menschen heißt es darum, diese Feiertage noch einmal besonders zu genießen, sie zu einem wirklich festlichen Erlebnis werden zu lassen; zu Tagen, an denen wir noch einmal in vollen Zügen den Maien auskosten, der nun von uns Abschied nimmt — denn der Frühling will dem Sommer weichen.

Pfingsten, das Fest, an dem sich die Herrlichkeit der Natur noch einmal in verschwenderischster Fülle offenbart, ist das letzte Frühlingsfest und läutet schon den Sommer ein, wenn der Kalender auch damit noch etwas auf sich warten läßt. Jeder sucht in diesen Pfingsttagen Erholung in der Natur. Das ist eine beschlossene Sache! Und wenn es sich nur um einen Nachmittagsspaziergang handelt, bei dem man irgendwo in einem Kaffeegarten den mitgebrachten Kuchen verzehrt. Wo wir uns auch zu Pfingsten hinwenden, ob Wald, ob Wasser oder Gebirge das Ziel unserer Pfingsttage bilden, wir suchen Erquickung, Loslösung vom Alltag, wir suchen aber auch die kleinen Freuden festlichen Genusses, die Jugend den Tanz, das Alter vielleicht eine frohe Gemeinschaft bei einer pfingstlichen Bowle, sozusagen als Abschluß eines köstlichen Tages in der Natur.

Was wir aber alle vom Pfingstfest mit nach Hause nehmen sollen, sei die Bereitschaft zum Wochenende. Der Sommer vergeht allzu schnell, und es gilt, ihn zu nutzen. Ja, wir haben die Pflicht, alle Erholungsmöglichkeiten wahrzunehmen, um unsere Kräfte zu erhalten. Der Umgang mit der Natur, womöglich noch mit irgendeinem Sport verbunden, bietet dazu die beste Möglichkeit. So erholt, so zufrieden, so beglückt, wie wir zu Pfingsten heimkehren, so kann es an noch manchem sommerlichen Wochenende sein, wenn wir es nur recht zu nützen verstehen!

J. B.

Immer noch Regen. Der „Wonnemonat" scheint sich auch in seinen letzten Tagen nicht noch eines Besseren besinnen und seinem Namen Ehre machen zu wollen, es regnet wieder und immer wieder. Mal eine kurze Pause und dann geht es von neuem los. Nun ists aber bald zuviel des Guten. Wenn man unseren Bauern auch in diesem Jahre Erfüllung des Sprichwortes von vollen Scheuern und Fässern nach dem kühlen und nassen Maien wünscht, wenns nach dem Regen ginge, da wüßte man schließlich nicht wohin mit der Ernte. Aber, aber — Jetzt ist noch Frühling, jetzt wollen wir auch etwas davon haben. Noch stehen die Aepfelbäume in schönster Blüte, noch duftet der Flieder, und Pfingsten steht vor der Türe! Wir hoffen auf schöne Feiertage, auf Pfingstsonne und frohes Pfingsterleben.

Sein 78. Lebensjahr vollendet am morgigen Pfingstsonnabend in erfreulicher Frische und Rüstigkeit Rentner Herr mann Schmidt (Töpfergasse). Wir gratulieren!

Neue Strompreise für die Landwirtschaft. Der Elektrizitätsverband Gröba hat den bisherigen Landwirtschaftstarif außer Kraft gesetzt und bereits ab 1. Januar d. J. den neuen Tarif für gültig erklärt. Näheres sagt die Bekanntmachung in der vorliegenden Nummer.

SLUB
Wir führen Wissen.
Heimatmuseum
der Stadt Wilsdruff
WILSDRUFF