

Kleinere Mitteilungen.

Dünkirchen.

Das Meer, welches sich nördlich der Klippen von Griz-Nez und Dover erschließt, trat erst relativ spät in die Geschichte ein. Erst Plinius berichtet von seinen Küsten und deren Bewohnern. Um dieses Nordmeer aber entwickelte sich der seebeherrschende, insulare Germanismus, der in der Entstehung Flanderns und Englands gipfelt. Die leichte Verbindung Flanderns mit dem europäischen Norden und seiner Schifffahrt lassen an Stelle der altrömischen politischen Zentren wie Tournai, Thérouanne u. a. neue, germanische Siedlungstypen in der Nähe der Meeresküste, wie Brügge, Gent u. a., entstehen. So bildete sich am Eingang der Nordsee eine Zone innigen Kontaktes zwischen Römern und Germanen, altrömischer Kultur und germanischen Wesens, und darin beruht die große Bedeutung dieses Gebietes, das vielfach der Schauplatz bedeutender historischer Ereignisse wurde. Das alte England aber konzentrierte seine Interessen um die fünf Häfen am Ärmelkanal, die Themse und das Londoner Becken. Da es keinen andern, leichter erreichbaren Nachbarn als Frankreich hatte und sich nur auf dessen Kosten ausbreiten konnte, fand es in den benachbarten französischen Gebieten die für seine Operationen außerhalb der Insel nötige Basis, war daher in die historischen Ereignisse Frankreichs weit mehr verflochten als Süddeutschland, ja selbst das Rheingebiet. Waren in der karolingischen Zeit die Normannen als fremde Eroberer auf Nord- und Westfrankreichs Boden gelandet, so folgten später die Engländer ihren Bahnen. Es traten sich die Bestrebungen Frankreichs und Englands nach einander, aber oft auch gleichzeitig in Flandern, um Calais, im Ponthieu, in der Normandie, der Bretagne, dem Poitou und der Guyenne feindlich entgegen und bekämpften sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln.

Schon jenseits Hirsau taucht die dunkle, bewaldete Linie der sich gegen Westen hin immer mehr verwischenden Ardennen unter die Alluvionen, und nur hin und wieder heben sich noch vereinzelt Felsen aus ihnen empor. Jenseits des Sambre sinkt die Ebene mit fast unmerklichem Gefälle zum Meere ab. Das primäre Massiv ist hier zwischen Valenciennes und Bethune abgesunken und von Mergeln und kreibigen Konglomeraten von oft mehreren hundert Metern Mächtigkeit bedeckt.

Die tektonischen Erscheinungen zu Beginn des Tertiär brachten es zum Teil wieder nahe der Oberfläche, es entstand eine Reihe von Aufwölbungen, die in der Topographie von Artois bis Hampshire

hervortreten, also zu beiden Seiten des Pas de Calais gut gekennzeichnet sind. — Die Meerenge hat sich erst später durch Hinwegräumung der das Pariser und Londoner Becken trennenden Barriere geöffnet. Die so entstandene Bresche erfuhr dann durch den Wechsel der Gezeiten und die Gewalt der anstürmenden Wogen eine konstante Ausräumung und Erweiterung. Heute ist sie einer der wichtigsten Kreuzungspunkte des Welthandels und Verkehrs, der Schauplatz neuer erbitterter Kämpfe um die Herrschaft in der Nordsee.

Bei klarem Wetter sieht man von Boulogne jenseits der etwa 30 km breiten Meerenge die weißen Klippen Englands aufragen. Wie heute der Ärmelkanal, so trennte vor dessen Öffnung eine Bodenschwelle die beiden entgegengesetzt verlaufenden Einbruchgebiete, das Pariser Becken im Süden, das von London und von Flandern im Norden. Die Schichten fallen in entgegengesetzter Richtung, im Süden gegen Paris, im Norden gegen Antwerpen und die Scheldemündung.

Im oberen Eozän drang das Meer noch in das Zentrum des Pariser Beckens vor und lagerte hier, südlich von Paris, jene marinen Sande ab, auf welchen sich die Wälder von Rambouillet und Fontainebleau ausbreiten. Seither ist das Meer nicht mehr so tief in das Land eingedrungen, doch wechselten auch später noch, als Folge des Zurückweichens oder Wiedervordringens des Meeres, Landgewinn mit Landverlust, Vorgänge, die sich leicht erklären, wenn man bedenkt, daß sie sich über der nur in geringe Tiefe untergetauchten Kontinentalplatte abspielten. Durch die Öffnung des Pas de Calais wurde den Gezeiten des Ärmelkanals der Zutritt zur Nordsee geöffnet, wodurch neue Störungen verursacht wurden, da die nach einem Ausgleich strebenden Gezeiten die Küsten veränderten. Sie überflutend, trieb das Meer die Küstenbewohner vor sich her landeinwärts. Die ältesten marinen Invasionen, welche die Geschichte verzeichnet, gehen in das 4. Jahrhundert v. Chr. zurück. Jene, welche zu Ende des 3. Jahrhunderts n. Chr. erfolgten, haben fast alle Spuren der römischen Herrschaft in diesen Gebieten vernichtet. Die Bevölkerung wechselte und so bildete Seeftländern schließlich sowohl nach seinem Aufbau, wie nach seiner Bevölkerung und deren Kultur ein gesondertes Gebiet. Trotz des vom Menschen organisierten Widerstandes hat das Meer auch heute noch nicht aufgehört, die Küsten zu benagen. Auf dem durch Dünen geschützten, dem Meere abgewonnenen Boden reiht sich ein Fischerdorf an das andere, Siedlungen, deren Bewohner durch die sich ihnen bietende günstige Gelegenheit häufig zu Korsaren wurden.

Mächtig erhebt sich, mit der düsteren Farbe der Dünen und des Meeres seltsam kontrastierend, der gewaltige Turm von Dunkerque (Dünkirchen), schon von weitem den großen Hafen ankündigend, der aus ganz bescheidenen Anfängen zu solcher Bedeutung erwachsen ist. Wie in Holland ziehen sich die Häuserreihen längs der Kanäle und der Chausseen hin. Manchmal, aber nur ganz selten, stehen sie in kleineren Gruppen um die Kirche (kerque) konzentriert, ein „ham“

oder „hem“ bildend, ein kleines bäuerliches Gemeinwesen. Der Sprache nach sind diese bäuerlichen Siedlungsgruppen der Umgebung germanisch und die „hofstede“, der Bauernhof, der die Landstraßen meidet, ist die hauptsächlichste Siedlungsform.

Dünkirchen entsprang einer keltischen Niederlassung von Fischern, welche sich an den Küstendünen niederließen. Erst gegen Mitte des 7. Jahrhunderts nahm der Weiler, ursprünglich St. Gilles genannt, nach der benachbarten Kapelle den Namen Dunkerque an. Spuren einer Befestigung erinnern noch an die Römerherrschaft an den Küsten der Nordsee.

Von den fränkischen Merovingern unterworfen, kam das Gebiet zur Grafschaft Flandern und wurde die Siedlung zu Beginn des 10. Jahrhunderts mit Mauern umgürtet und von Graf Philipp von Elsaß mit einer kommunalen Verfassung und dem Rechte, ein Tonnengeld einzuheben, ausgestattet. 1232 wurde Dünkirchen vorübergehend dem Bischof von Cambrai überlassen, kehrte aber zu Ende des Jahrhunderts wieder unter die Oberherrschaft der Grafen von Flandern zurück. Die Mauern wurden ausgebessert und verstärkt und von einem Wassergraben umgeben, während sich in der Südostecke eine Festung erhob (heute Platz des Hospiz). Die Stadt erhielt einen eigenen Magistrat, der bis zur französischen Revolution bestand. Bis zum Ausbruch des 100 jährigen Krieges diente Dünkirchen den Engländern, denen sich die aufständischen Flanderer angeschlossen hatten, als Verstärkungs- und Approvisionierungsplatz. Mit Hilfe des französischen Königs Karl VI. vom Grafen von Flandern unterworfen, hielt Dünkirchen 1382 der Landung der Engländer vorübergehend stand, mußte sich aber dann doch ergeben. Einige Monate später von Karl VI. belagert, kapitulierte die Stadt nach wenigen Tagen. 1384 ging Flandern durch die Heirat Margaretens von Flandern mit Philipp dem Kühnen an die Herzoge von Burgund über. 1403 erhielt die Stadt eine neue, von 28 Türmen flankierte und mit einem Graben versehene Umwallung, wurde aber bald darauf von den Engländern zerstört und erhob sich wieder zu Ende der Regierungszeit Herzog Philipps des Guten. Nach dem Tode des letzten burgundischen Herzogs, Karls des Kühnen, ging Flandern und Dünkirchen durch Mariens Heirat mit Maximilian von Österreich in den Besitz unseres glorreichen Herrscherhauses über. Wohl suchte Franz von Bourbon Maximilian die Grafschaft streitig zu machen und schritt an die Belagerung von Dünkirchen, mußte sich aber unverrichteter Sache zurückziehen. Karl V. hielt sich mehrmals in Dünkirchen auf, ließ daselbst einen Leuchtturm, Kaianlagen und Befestigungen errichten und begünstigte den Handel der Stadt. Doch unter seinem Nachfolger Philipp II. brach eine stürmische Zeit über Dünkirchen herein. 1558 fiel es nach furchtbarem Bombardement in die Hände der Franzosen, die es aber wenige Monate später, nach der Niederlage bei Gravelingen durch die spanische Armee, wieder räumen mußten. Noch einmal vorübergehend im Besitze der Franzosen, wurde die Stadt 1583 nach 16 tägiger Belagerung vom Statthalter der Niederlande, dem

Herzog von Parma, zurückerobert und der Hafen und die Befestigungen sofort ausgebessert.

Flandern wurde nun das Erbe Isabellas, Philipps II. Tochter, welche sich mit Albrecht von Österreich vermählt hatte, und erlebte durch den Frieden von Antwerpen 1609 eine neue Blüte des Handels. Die Bevölkerung von Dünkirchen wuchs rasch an und wurde dieses Anwachsen derselben der Anlaß zur Begründung der Niederstadt. Im Oktober 1646 mußte sich Dünkirchen vor den gemeinsamen Anstrengungen einer französisch-holländischen Flotte unter Tromp und einer französischen Armee unter Führung des Prinzen von Condé nach einer Belagerung von 22 Tagen ergeben, kam aber sechs Jahre später wieder an Spanien (1652). 1658 neuerdings von einer französisch-englischen Belagerungsarmee unter dem Kommando Turennes eingeschlossen und von einer englischen Flotte blockiert, mußte der Platz trotz heroischsten Widerstandes und Überschwemmung des Gebietes durch den spanischen Gouverneur, den Marquis de Leyde, am 25. Juni die Waffen strecken und ging auf Grund des Vertrages von Westminster in den Besitz der Engländer über, welche ihn sofort befestigten. Ehe jedoch noch die Fortifikationsarbeiten beendet waren, verhandelte bereits Ludwig XIV. über den Rückkauf der Stadt um 5,000.000 Livres und so kam sie am 27. Oktober 1662 endgültig in Frankreichs Besitz. Nun wurde sie von Marschall Vauban befestigt und in Verteidigungszustand gesetzt. Die Umwallungsmauern wurden mit Bastionen und einer Zitadelle versehen, der Hafen verbessert und gegen das Meer hin sechs Forts aufgeführt. Das ganze Gebiet zwischen den Kanälen von Bourbourg und von Furnes wurde als Vorfeld in den Festungsrayon einbezogen.

In diese Zeit fällt auch die Gründung der Handelskammer und der dem Hafen zuerkannten vollständigen Freiheit.

Im Verlauf von 40 Jahren zerstörten dünkirchische Korsaren mehr als 700 feindliche Schiffe und erbeuteten solche im Werte von mehr als 40 Millionen. Einer der gefährlichsten unter den Führern dieser Unternehmungen war Jean Bart, der vom König sogar zum Eskaderchef ernannt und geadelt wurde. Durch diese Erfolge zur See zogen sie aber ihrer Vaterstadt Dünkirchen die Rache ihrer Feinde zu. 1694 wurde die Stadt zweimal von einer englischen Flotte bombardiert. 1713, im Frieden von Utrecht, mußte Ludwig XIV. Dünkirchen preisgeben. Die Fortifikationen wurden geschleift, der Hafen gesperrt.

Unter dem Vorwande aber, den Abfluß der Wasser des Gebietes zu regeln, wurde an die Errichtung eines Kanales geschritten, der bei Mardyk ins Meer mündet und einer Fregatte die Durchfahrt ermöglichte; doch England, darauf aufmerksam geworden, nötigte den Regenten, Philipp von Orléans, in dessen Zerstörung zu willigen. Als sich der Niedergang der Stadt schon bedenklich fühlbar machte, barst 1720 bei einem heftigen Sturm das Sperrschiff, welches den Hafen unzugänglich machte, und unter Mithilfe der Bewohner wurde der Hafen bald wieder für Barken zugänglich. Andauernde Verbesserun-

gen brachten es dahin, daß sich bald wieder das Korsarenwesen regte. Aber der Friede von Aachen (1748) forderte neuerdings die Zerstörung aller Verteidigungswerke an der Meeresküste, welche Forderung kurze Zeit darauf (1763) im Verträge von Paris ein viertesmal gestellt und unter englischer Aufsicht durchgeführt wurde. Trotzdem gelang es der Hafenstadt, sich in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder aus dem Ruin zu erheben, und Ludwig XVI. wandte ihr seine regste Fürsorge zu. Der Vertrag von Versailles 1783 endlich machte die Bestimmung des Utrechter Friedens bezüglich Dünkirchen zunichte. Nun nahm der Handel neuen Aufschwung und auch die Industrie entwickelte sich rasch. An Stelle der in ganz Frankreich durch die Konvention aufgelösten Handelskammern trat ein „Conseil d'Agriculture et de Commerce“ und wurde ein Handelsgericht eingesetzt.

Nach Ludwigs XVI. Tod und Proklamierung der Republik wurde Dünkirchen „Dune libre“. — Im August 1793 von einer englischen Armee unter dem Kommando des Herzogs von York belagert, hielt die Festung, nachdem die Schleusen geöffnet worden waren, um das umliegende Gebiet zu überschwemmen, tapfer stand und wurde im September von General Houchard entsetzt. Seither hat Dünkirchen nicht mehr direkt an den Kämpfen teilgenommen. Während der Kaiserzeit wurden dünkirchische Korsaren noch einmal vorübergehend der Schrecken der feindlichen Schiffe, aber mit der Restaurationszeit erlischt Dünkirchens militärische Bedeutung. 1871 diente es nur als Ergänzungs- und Sammelpunkt der Nordarmee, erlangt aber nun in diesem Weltkrieg neue Bedeutung; drängt doch bereits die deutsche Armee gegen diese Seefestung vor, deren Boden bereits unter dem Donner der schweren deutschen Geschütze mehr als einmal erzitterte. Über Dünkirchen führt ja der Weg nach Calais, zu jener Hochstraße des Welthandels, wo sich zwei Völker, die sich wiederholt als die bittersten Feinde gegenüberstanden und um den Besitz von Calais stritten, heute die Hand zum Bunde reichen.

Die Stadt Dünkirchen zählte nach den letzten statistischen Publikationen über 45.000 Einwohner, die hauptsächlich in folgenden Industrien beschäftigt sind: Schiffsbau, Erzeugung von Schiffstauen und Netzen, Segeltuchen, Spinnereien und Webereien, Fabrikation von Lebertran, Zuckerraffinade, Seife, Stärke, Erzeugung von Fischkonserven und Einsalzen von Fischen.

Von den Hafenanlagen aus der Zeit vor dem 18. Jahrhundert ist kaum mehr etwas erhalten, da sie auf Grund der Forderungen der bereits erwähnten Friedensschlüsse der Zerstörung anheimfielen. Noch 1821 ist der Hafen sehr bescheiden. 1838—1846 wurde der große Leuchtturm errichtet, hierauf eine Vertiefung des Vorhafens und der Bassins sowie eine Umgestaltung des Handelshafens durchgeführt. Der Anschluß an das Eisenbahnnetz erforderte 1848 ebenfalls einige Veränderungen. 1861 wurde die Errichtung eines neuen Handelsbassins an Stelle der Fortifikationen der alten Zitadelle votiert, welches durch eine Schleuse mit dem Vorhafen und dem Bassin der Marine verbunden sein sollte. Der Vorhafen sollte an der neuen Schleuse er-

weitert werden, die Brücke des Binnenhafens erneuert und die Kais am Handelshafen vollendet werden usw. Da aber die gewährten Kredite fast vollständig von den Verteidigungsarbeiten absorbiert worden waren, war 1875. noch keines dieser Projekte vollendet. Inzwischen war aber auch die Handelsbewegung Dünkirkens so stark angewachsen, daß man ohnedies an neue Erweiterungspläne schreiten mußte und auch an deren Verwirklichung schritt; aber inzwischen hat der Warenverkehr nicht aufgehört, in raschem Aufstieg fortzuschreiten.

Die Reede von Dünkirchen verläuft parallel zur Küste von der belgischen Grenze bis gegen Gravelingen, hat also eine Länge von etwa 20 km und eine mittlere Breite von 1000—1200 m, bei einer Tiefe von 12—18 km. Sie ist durch zwei Kanäle zugänglich, den westlichen, der von Mardyck genannt, den östlichen, den von Zuydcoote, doch wird nur ersterer, weil tiefer, von den großen Schiffen befahren. Die Reede ist durch sechs submarine Sandbankreihen, die sogenannten „Bancs de Flandre“, die parallel zur Küste verlaufen, geschützt.

Ein Nachteil des Hafens liegt in seiner Lage innerhalb der Meeresstraße zwischen den bedeutenden Hafenplätzen von Le Havre, Boulogne, Calais und andererseits denen von Belgien und Holland, von denen der Transit nach Zentraleuropa aufgesogen wird, während die Bergwerkproduktion der Minendistrikte Nordfrankreichs, deren Versandt Dünkirchen ganz speziell dienen sollte, eine auffallende Tendenz nach Belgien abzuschwenken zeigt.

Aus dem britischen Konsularbericht 1911 entnehmen wir folgende Daten über den Warenverkehr Dünkirkens im Vergleich zu dem der zwei vorhergehenden Jahre:

	E i n f u h r			A u s f u h r		
	1909	1910	1911	1909	1910	1911
	metrische Tonnen			metrische Tonnen		
Tierische Produkte . . .	190.152	169.426	167.689	15.555	19.346	11.806
Vegetabilische Produkte .	963.546	1,148.964	1,434.293	114.785	112.973	88.274
Mineralische Produkte . .	591.652	613.148	666.227	308.712	257.598	241.233
Industriewaren	246.232	304.388	227.991	93.285	80.833	76.972
Summe	1,991.582	2,235.926	2,546.200	532.287	470.750	418.285

Die größere Einfuhrziffer von 1911 ist hauptsächlich auf die größere Einfuhr von Körnerfrüchten zurückzuführen. Der Export aus dem Hafen von Dünkirchen hat in den letzten drei Jahren stetig abgenommen.

In den letzten Jahren wurde der Versuch gemacht, den Export der Produkte des Kupferbergbaues des Departements Meurthe et Moselle über Dünkirchen zu leiten. In der zweiten Hälfte von 1912 wurden tatsächlich 15.000 t über Dünkirchen nach Schottland ver-

schiff und weitere 50.000 t im Jahre 1913. Das rapide Steigen der Ziffer läßt auf zufriedenstellende Resultate schließen.

Folgende Tabelle gibt eine kurze Übersicht der wichtigsten Einfuhrprodukte und Mengen in den Hafen von Dünkirchen während 1910—1911.

	Einfuhr			Einfuhr	
	1910	1911		1910	1911
	metrische Tonnen			metrische Tonnen	
Getreide und Sämereien:			Ölsaat:		
Weizen	99.765	365.670	Baumwollsaat . . .	8.969	9.991
Korn	82.254	122.052	Erdnuß	24.593	22.102
Hafer	92.049	108.688	Leinsaat	109.698	82.383
Bohnen	5.012	6.140	Senf	43.104	41.506
Mais	100.732	115.316	Mohnsaat	21.780	17.257
Reis	50.545	49.452	Andere Saaten . . .	4.166	6.036
Rohbaumwolle . . .	29.120	33.484	Metalle u. Erze:		
Flachs	33.696	28.719	Kupfer	124.785	140.798
Hanf	5.184	6.836	Blei	9.218	13.311
Jute	60.596	34.470	Mangane	92.641	112.571
Sodanitate	244.552	213.354	Pyrite	66.594	35.615
Ölkuchen	50.880	46.660	Zink	110.082	101.798
			Wolle	145.322	143.605

Die Gesamteinfuhr betrug 1911 für Dünkirchen 2.546.201 t, war also seit dem Vorjahr um rund 315.000 t gestiegen, die Gesamtausfuhr mit 418.285 t aber um rund 50.000 t gefallen. Die höchsten Einfuhrwerte entfallen auf Australien, Argentinien und Britisch-Indien.

Eingeführt wurden aus Argentinien hauptsächlich: Felle, Häute 2353 t, Düngstoffe 698 t, Weizen 71.560 t, Hafer 9616 t, Mais 37.612 t, Ölsaaten 15.175 t, Ölkuchen 1589 t, Farbholz 1479 t, Farbholzextrakte 255 t, Knochen, Hufe, Hörner 1738 t, Wolle 61.438 t und Bleierz 81 t, aus Uruguay ebenfalls Felle, Häute, Tierhaare 160 t, Düngstoffe 243 t, Wolle 6007 t, Knochen, Hufe, Hörner 875 t. — Alle diese Produkte wurden (meist nur als Teilladungen) auf 29 französischen (mit 113.167 Registertonnen), 42 britischen (mit 101.592 Registertonnen), 8 deutschen (mit 24.686 Registertonnen), 1 norwegischem, 1 schwedischem und 1 belgischem Dampfer verschifft.

Aus Indien, besonders Kalkutta, Bombay, Karachi und anderen Häfen wurden Felle, Häute 79 t, Weizen 67.686 t, Ölsaaten 108.665 t, Baumwolle 14.346 t, Jute 30.237 t, Ölkuchen 606 t, Hanf 2318 t, Hülsenfrüchte 870 t, Farbholzextrakt 315 t, Knochen, Hufe, Hörner 2272 t, Gummi 1030 t, Myrobalanen usw. 563 t, Manganerze 111.941 t, teils direkt, teils indirekt auf 82 britischen, 1 deutschem, 1 niederländischem und 1 österr.-ungar. Handelsdampfer verladen.

Australien liefert Handelsartikel von rund 194.429 t, besonders Wolle 61.453 t und Zinkerze 13.730 t u. a.

Aus den Vereinigten Staaten kamen 1911 in Dünkirchen teils direkt, teils indirekt 27 britische, 22 französische, 3 norwegische, 1 dänischer und 1 deutscher Handelsdampfer an, ferner ein französisches, ein deutsches und ein italienisches Segelschiff, auf welchen eingeführt wurden: 120 t gesalzenes Fleisch, 7879 t Weizen, 108 t Tabak, 689 t Maisöl, 5744 t Baumwolle, 45.215 t Phosphate, 2588 t Kupfer, 1162 t landwirtschaftliche Maschinen, 136 t andere Maschinen, 702 t Fett und Talg, 222 t Ölsaaten, 566 t Sojaöl, 6116 t Holz, 5373 t Ölkuchen, 11.492 t Petroleum, 14.505 t schweres Petroleum, 1451 t Maschinenteile, 52.171 t Zinkerze usw.

Ferner wurden nach Dünkirchen 68.237 t und aus Tunis 45.387 t Körnerfrüchte eingeführt; aus den Vereinigten Staaten 22.711 t Mais, 5744 t Rohbaumwolle u. a.; auf 27 Schiffen aus Chile Nitrate; aus Ägypten 20.898 t Rohbaumwolle; Franz.-Indochina 32.864 t Mais und 13.730 t Zinkerze. An der Fahrt von den russischen Ostseehäfen (St. Petersburg, Riga, Liebau, Windau) nach Dünkirchen waren 1911 (und 1910) 75 dänische, 10 russische, 11 norwegische, 21 schwedische, 10 deutsche, 8 britische, 11 niederländische und 1 belgischer Dampfer beteiligt, die 1911 in Dünkirchen folgende Ladungen löschten: Felle, Häute 228 t, Weizen 3140 t, Roggen 1522 t, Hafer 75.095 t, Hülsenfrüchte 160 t, Sämereien 610 t, roher Tabak 1406 t, Holz (Grubenholz) 101.078 t, Ölkuchen 25.428 t, schweres Petroleum 5525 t, Düngestoffe 1303 t, Mais 7430 t, Ölsaaten 11.240 t, Zucker 209 t, Teer 1187 t, Flachs, Hanf, Hede 31.677 t, Steine und Erden 292 t, Pottasche 501 t. Aus schwedischen Häfen wurden 1707 t Teer und aus Norwegen 3420 t Eis auf norwegischen und dänischen Segelschiffen in Dünkirchen eingeführt. Schweden und Norwegen lieferten noch wie Rußland Holz, Erz und Pflastersteine, und zwar Holz 44.234 t, Eisenerze 25.414 t, Pflastersteine 9485 t aus Schweden und 2921 t aus Norwegen.

Die Ausfuhr aus Spanien nach Dünkirchen erfolgte durch 31 britische, 16 französische, 17 spanische, 46 norwegische, 4 deutsche, 2 belgische Schiffe, 1 holländisches und 1 griechisches Schiff, welche 388 t Wolle, 115.388 t Eisenerz, 26.382 t Eisenkies, 43.559 t Schwefelerze, 15.845 t Zinkerze, 1335 t Apfelsinen, 6572 t Bananen importierten.

Die Einfuhr besteht also in der Hauptsache aus Sodanitraten aus Chile; Eisenerzen aus Schweden, Spanien, Italien, Griechenland, Britisch-Indien; Getreide aus dem baltischen Gebiete, Britisch-Indien, Nordamerika und Südamerika; Mais aus Rußland, Rumänien, Vereinigte Staaten, Südamerika; Gerste aus Rußland, der Türkei, Algerien und Tunis; Ölsaaten aus Britisch-Indien, Südamerika, Senegambien, Ägypten, der Türkei, Rußland; Reis aus Indochina; Bauholz aus Schweden, Norwegen, Rußland, den Vereinigten Staaten; Kohle aus England; Wolle aus Südamerika, Australien, Algerien, Marokko, Spanien; endlich Flachs, Jute, Mineralöle, Pyrite, Petroleum, Bitumen, Gußeisen, Zinkerze, Kupfererze, Magnesia u. a.

Die Ausfuhr umfaßt besonders Zuckerraffinade (1911: 3384 t) nach England, Italien, Dänemark, Uruguay, Algerien und ganz wenig nach Holland; natürliche Phosphate (1911: rund 3000 t) nach England, Spanien, Algerien; Kreide und Mergel nach den Vereinigten Staaten, England, Rußland u. a. O.; Zement (1911: 69.991 t), Ziegel und Futtermittel nach England (Ziegel auch nach Algerien); Baumwollgewebe nach Rußland, England und den Vereinigten Staaten; Eisen und Stahlbarren (1911: 25.525 t) nach den französischen Kolonien, Rußland, Spanien, Tunis, Zink, Weine, Champagner (1911: 1836 t) und reinen Alkohol, Talg nach England und die Niederlande; Scheibenglas (1911: 2.416 t), Jutegarne nach England und die Niederlande (1911: 1978 t) u. a.

Leiter.

Neue Eisenbahnlinien von St. Petersburg nach dem Weißen Meer und der Halbinsel Kola.

Häufig hat man in der letzten Zeit von den Bemühungen der Russen gelesen, mit Hilfe starker Eisbrecher den Hafen von Archangelsk offen zu halten, um damit die Verbindung mit dem Westen, vor allem mit England, aufrecht zu halten, die in Kriegszeiten für das Zarenreich nötiger denn je ist. Allein die mächtigen Eisbildungen, der lange andauernde Winter vereitelten alle diese Versuche. Immerhin bleibt für den größeren Teil des Jahres die Verbindung des genannten Hafens offen, und so ging man in den letzten Jahren daran, die Leistungsfähigkeit der nach St. Petersburg führenden Bahnlinie zu erhöhen. Von der Kapitale wendet sie sich zunächst östlich nach Wologda, der etwa 30.000 Einwohner zählenden Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements, dem Hauptstapelplatz von Nowgorod nach Nordasien; von da an ist sie als Sekundärbahn nach Norden geführt. Schon seit einiger Zeit ging man daran, die südliche Hälfte des letztgenannten Zweiges dadurch zu verstärken, daß man bis nach Njandonne, einem übrigens in den geographischen Handwörterbüchern nicht genannten Ort, neben das Schmalspurgeleise ein normalspuriges legte; bis im kommenden Juli soll diese Arbeit beendet sein. Damit hat man dann die Möglichkeit, mit dem vorhandenen Wagenpark den Verkehr auf der nördlichen Hälfte der Strecke zu verdoppeln. Für einen späteren Zeitraum ist der Ausbau der Normalspur bis Archangelsk in Aussicht genommen.

Nun wurde aber auch von St. Petersburg aus eine ganz neue Eisenbahnlinie nach Kem am Weißen Meer in Angriff genommen. Der genannte Ort ist eine an der Mündung des gleichnamigen Flusses gelegene Kreishauptstadt, die 1910 nur 1825 Einwohner zählte, allein eine Zukunft haben dürfte, da der Hafen, noch unter dem Einflusse der atlantischen Drift liegend, nur selten und dann nur auf kurze Zeit zufriert, obwohl er ungefähr in gleicher geographischer Breite wie Archangelsk liegt, nämlich unter 64° 58' nördl. Breite. Die Bahn

wird auf der sogenannten Zarenstraße angelegt, einer breiten Lichtung, die vor mehr als 200 Jahren Peter der Große aushauen ließ, um darauf seine im geheimen am Weißen Meere gebaute Galeerenflotte nach dem neu angelegten St. Petersburg zu schaffen; seither wurde die Straße, die durch das Waldgebiet des Gouvernements Olonez führt, frei gehalten, und in der Bevölkerung hat sich der Aberglauben herausgebildet, daß die Lichtung überhaupt nie mehr zuwachsen könne. Das von der Bahn durchzogene Gebiet gilt als wirtschaftlich sehr entwicklungsfähig, nicht nur seines Holzreichtums wegen, auch an Metallen und den in Rußland ja keineswegs im Überfluß vorhandenen Kohlen fehlt es nicht; dazu der fast immer offene Weg zum Weltmeer. Der Plan ist keineswegs neu, schon vor Jahrzehnten wurde er gefaßt, aber erst jetzt sind die Zeitumstände seiner Realisierung günstig geworden, und es wird sogar davon gesprochen, daß die Bahn schon im Dezember eröffnet werden könne.

Kem soll nur vorläufig der Endpunkt der Bahnlinie sein; später soll sie bis Kola an der Murmanküste verlängert werden, dann nach Alexandrowsk, dessen Hafen immer eisfrei bleibt. Diesen suchte man schon lange zu erreichen, doch war man hinsichtlich der Route unschlüssig, und es wurde auch der Plan ventilirt, die Bahn von dem in letzter Zeit vielgenannten Tornea in der Nähe der schwedischen Grenze über Rovaniemi, einem Orte des in Finnland gelegenen Gouvernements Uleaborg, zu führen.

W.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1914

Band/Volume: [58](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Dünkirchen. 308-317](#)