



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

15.05.1934 (Nr. 133)

Adolf-Hitler-Kanal

Cosel-Hafen, 14. Mai.

den Hammer und vollzog die Hammer­schlage mit dem Spruch „Dien­e dem Frieden, diene der Pflicht, so dien­st du Deutsch­land“. Ober­präsi­dent Hell

Waffenstillstand in Arabien
Regierungskrise in Sofia

Als Aufsicht auf dem Proseß gegen den kommunistischen Sozialistenleiter Emil Schulz, der sich am Mittwoch vor dem Berliner Sondergericht zu verantworten haben wird, fand am 14. Ufr eine Sozialermin-Vorberichtigung statt. Die Mitglieder des Sondergerichts, der Staatsanwaltschaft, der Sonderprokesskassen und des Proseßpräsidiums sowie die Vertreter des öffentlichen Anwalts nahmen an der Sitzung teil. Die Tatorte und die Explosionsstelle auf der Mittelpromenade der Linden vor. Der Raum, in dem Schulz arbeitete und seine Lage zu der Dachkante, wurde er die Handgranate hinauseingelegt hatte, wurden einer gründlichen Prüfung unterzogen. Besonders wurde auf die Frage erachtet, ob Schulz sich in der Tat in der Lage befunden hätte, die von den Linden stehenden Büsche zu benutzen, um durch einen verflüchtigen Können

gesetzgebung im Dritten Reich". Die nationalsozialistische Regierung habe eine grundsätzliche Umgestaltung des Staatsrechtes angestrebt, die die Verfassung des Reiches in die Form eines Reichsgesetzes über das Staatsoberhaupt und die Reichsregierung des Reiches durch das Reichskabinett hin. Da auch die Entlassung vom Kabinett selbst erstellt werde, so komme der Kabinettprüfung durch eine unabhängige Stelle, dem Rechnungshof, im neuen Staatsoberhaupt erscheidende Bedeutung zu. Die Verfassung des Reiches für das Rechnungsjahr 1934 mit offenen Augen lie, wurde daraus die veränderte politische Grundmeinung der den Staatsoberhalt erlassenden Regierung erleben sowie die politische und wirtschaftliche Entwicklung des letzten Jahres und die vorerwähnte Verfassung des Reiches für das Rechnungsjahr 1934 überlegen können.

Nachdem der Minister auf die in den letzten Jahren liegenden Gefahren für die Aus-

der „Erhegung unserer Werte“ in Erinnerung zu bringen. Für mehrere Hundert Millionen Mark.

Du, der Minister, habe, wie er bereits mehrfach betont habe, keinen Zweifel daran, daß die Weltung die einseitigste der Reichsregierung gewesen sei. Die Wirtschaft der Reichsregierung habe im letzten Jahre sechs Milliarden verloren, was die infolge der Wirtschaftslähmung mit Bestimmtheit zu erwartenden erheblichen Einnahmen in den nächsten fünf Jahren abgedeckt werden könnte. Wenn mit seit dem Frühjahr 1933 überhaupt normale Zeiten, dann ließe das auf das Verhängnis in eine politische Situation zurückzuführen sein.

Die Maßnahmen der Reichsregierung könnten nur insofern Erfolg und Segen haben, als tatsächlich eine innere Umstellung in der Wirtschaft und im Einzelnen mehr vor sich gehe.

Der Kommandant des Kreuzers „Karlsruhe“ am Montag in Washington zu einem amtlichen Besuch eintrafen. Unter Führung des Marineattachés Weithöft beehrte der Kommandant mit drei Offizieren keine Gäste des Marineinstituts und des Marineclubs.

Waffenstillstand in Arabien
Regierungskrise in Sofia



*Doppelt
fermentiert*
48

Das Schiffsunglück in Bremerhaven

„Wille“ und „Kraft“ an der Unfallstelle

Bergungsversuche bisher erfolglos / Starker Seegang hindert die Hebearbeiten / D. „Albert Ballin“ im Dock

(Sonderbericht unseres nach Bremerhaven entsandten Redaktionsmitgliedes)

B.R. Bremerhaven, 14. Mai.

Kodewort. Schwerer Seegang auf der Nordsee. Der Wind peitscht große Wellenmassen in die Ufermündung. Hochaufspritzende Wasser. Schwere Böen jagen über das Wasser. Ganz Bremerhaven trauert. Die Flaggen wehen auf halbmast. An der Columbusfahse liegen immer noch einige Linienboote und beobachten die Bergungsarbeiten. Nicht weit von der Kaje entfernt liegt man die beiden Bergungsschiffe „Wille“ und „Kraft“ in den Fluten liegen. Zum Zerreißen gespannt sind die Seile. Eine Kaje gleitet die Stelle, an der der brave Seemann den letzten Tod fanden.

Eine gewisse Spannung lastet über allem. Wird es jetzt gelingen, den Schlepper zu heben? Des düsteren Wetter, der freischwebenden Wägen und die still und ruhig in der Mündung liegenden Bergungsdampfer mit den schweren Hebekranen an Bord geben dem Ganzen ein schwerträgliches Bild. Immer und immer wieder steigen Taucher in die Tiefe und versuchen Ketten um den gesunkenen Schlepper zu schlingen. Der Seegang hindert sie außerordentlich in ihrer schweren Arbeit. Über bisher waren alle Versuche erfolglos. Bis zur Stunde ist es noch nicht gelungen, den Schlepper zu heben.

Über das Unglück erfahren wir von Augenzeugen und nach der Aussage des Kapitäns Ernst folgende Einzelheiten, nach denen sich die Katastrophe wie folgt rekonstruieren läßt:

Schlepper „Merkur“ wird, nachdem er „Albert Ballin“ ins Fahrwasser geschleppt hat, die Schlepptrasse langsam fährt er nach Steuerbord abwärts, um den Verstoß an Bord zu nehmen. Da — ein vielstündiger Schrei — „Merkur“ gerät — nach den Aussagen des Kapitäns wahrscheinlich durch Verlegen des Ma-

schinentelegraphen — vor den Bug des „Albert Ballin“ — in wenigen Sekunden lenkt „Merkur“. Einige Augenblicke ist noch der Kiel zu sehen, Rauchwolken entquellen dem Schornstein, die Schraube dreht sich rasend in der Luft, dann schlagartig das Wasser über dem Schiff zusammen. 7 brave Seeleute und eine Frau werden in die Tiefe gerissen. „Albert Ballin“ gibt sofort Notsignale. Rettungsringe fliegen über Bord. Noch treiben einige Bergungsmitglieder, die sich am Deck befinden und beim Kentern ins Wasser gesprungen wurden, im Wasser. Schier können sie sich über Wasser halten, immer wieder werden sie durch den Strudel des sinkenden Schiffes nach unten gezogen. Stromaufwärts dampft gerade der Longschlepper „Merkur“ mit einer Schute im Schleppe. Einige Kommandos. Sofort werden die Schlepptrassen losgemacht. Die Schute treibt und „verlutscht“ dampft mit Vollkraft auf die Unfallstelle entgegen. So gelingt ihm, vier Mitglieder der Besatzung und einen jüdischen an Bord befindlichen Handlungsgehilfen zu retten. Die Geretteten werden unverzüglich an Land geleitet und mit warmer Kleidung versehen. Freizeichlich sind sie und völlig erschöpft. Der nahe Tod und die fürchterliche Tragödie haben ihnen die Sprache verschlagen. Keiner kann einen Laut von sich geben.

An die Unfallstelle sind inzwischen mehrere Schlepper geeilt. Noch rasen Steine und ein Teil des Rieles aus dem Wasser. Mit Schindeldämmen schneidet man Öffnungen in den Seeren. Treppen werden hindurchgezogen. Mit allen Mitteln versucht man, das Schiff vor weiterem Abgleiten zu bewahren. Abgesehen. Die beiden Schlepper können das schwere Schiff nicht halten. Der Hüllstrom tut sein Verlorenes. Die Treppen müssen gelöst werden, und der Schlepper lockt auf den Grund. Es geht das Gerücht um, daß man sich mit den im Schiff Eingekerkerten noch durch Klapptüren verfahren könnte. Aber dies bewahrheitet sich nicht. Es ist völlig unmöglich, daß

sich noch einer am Leben befindet. Wahrscheinlich schenkt die Meeresflut im Strom hin und her und verurteilt dadurch viele Stützgerüste, durch die man sich anfänglich stützen ließ. Es wird Nacht. Dunkel liegt der Strom da. Eine Leuchte leuchtet den Ort der entsetzlichen Tragödie. Die Bergungsversuche werden aufgegeben. Man wartet auf das Eintreffen der telegraphisch angeforderten beiden Hebschiffe „Wille“ und „Kraft“, die bereits von Cuxhaven her unterwegs sind.

Inzwischen stellt man beim „Albert Ballin“ die Schiffe fest. Der Raum 1 ist bis zum Deck mit Wasser gefüllt. Sofort wird der Versuch gemacht, die Kabine zu löschen. Einige Automobile werden aus dem Innern des Schiffes geholt und vor dem Wasser gestützt. Taucher helfen fest, ob das Schiff mit eigener Kraft nach Hamburg fahren kann. Zuerst. Die Versuchung ist zu schwer. Am Sonntagvormittag muß „Albert Ballin“ ins Kaiserdock II gehen. An der Bordbohle des Dampfers befindet sich ein riesiges Loch. Sofort wird mit den Abstützungsarbeiten begonnen, um das Schiff in die Lage zu versetzen, mit eigener Kraft nach Hamburg zu fahren.

Während der Nacht trafen inzwischen die beiden Hebschiffe ein. Mit voller Kraft ellen sie auf die Unfallstelle zu. Schwere Banden entquollen ihren Schornsteinen. Sofort wird mit den Bergungsarbeiten begonnen. Ununterbrochen wird gearbeitet, aber die Bergungsarbeiten gestalten sich außerordentlich schwierig. Eine Bergung der Weiden ist unmöglich. Man befürchtet, daß auch schon der größte Teil durch den Strom fortgetrieben wurde.

Die Geretteten berichten, daß der Schlepper in etwa 1/2 Minute kenterte und dann in den Fluten versank. Nach dem Bericht der Geretteten haben diese furchtbare Augenblicke durchgemacht. Ganz überraschend trat die Katastrophe ein. „Merkur“ merkte wohl, daß der „Merkur“ vom „Albert Ballin“ einen leichten Stoß erhielt, aber keiner dachte, daß dies der Beginn der Katastrophe sei, ganz plötzlich haben sie, daß sich der Bug des „Albert Ballin“ über das Deck hob, den „Merkur“ immer tiefer drückte, und dann ging alles in Sekundenbruchteilen vor sich. Die Rauchwolken ausströmten, kenterte der Schlepper, wie rasend

drehte sich die Schraube in der Luft, die an Deck befindlichen wurden über Bord geschleudert. Wie durch ein Wunder gelang es ihnen, sich aus der unheilvollen Nähe der sich immer noch drehenden Schraube zu entfernen. Doch jetzt begann erst der Kampf für die Bergung. Mühsam mußten sie sich wehren, nicht durch die Strudel in die Tiefe gezogen zu werden. Die Notsignale des „Albert Ballin“, die ins Wasser fliegenden Rettungsringe und der immer tiefer sinkende Schlepper, die flackernden Strudel verurteilten sie immer mehr, und man sah immer mehr, daß der Seemann ab, aber in letzter Minute war die Rettung da. Mit voller Kraft jagte der „Herkules“ heran und zog die Überlebenden aus dem Wasser. Auch die an der Columbusfahse liegende „Dresden“ und der „Albert Ballin“ hatten Rettungsboote ausgelegt, die aber nicht mehr in Aktion zu treten brauchten. An Land empfingen sie sofort hilfsbereite Hände und versorgten sie mit warmer Kleidung. Aber nie werden sie diese fürchterlichen Minuten vergessen.

Nach den bisherigen Ermittlungen kann nur vermutet werden, daß niemand ein Versehen trifft. Das ganze Unglück ist auf höhere Gewalt zurückzuführen. Eine Verletzung unglücklicher Zusammenhänge brachte die Katastrophe mit sich. Ob tatsächlich ein Verlegen des Maschinentelegraphen vorliegt oder ein Verlegen der Maschinen, wird erst festgestellt werden. Eventuell ist es ein unglücklicher Zufall, daß sich gerade die Frau des Kapitäns an Bord befand. Die Besatzung der Schlepper sorgt bekanntlich selbst für ihre Verpflegung. Der Kapitän selbst eine eigene Kasse und erteilt Besondereaufträge. Diese Zustände erklären die Anwesenheit des Kaufmannsgehilfen, der gerade seinen Proviant an Bord brachte. Durch den plötzlichen Verstoß zur Abfahrt war es ihm nicht mehr möglich, das Schiff zu verlassen. Die Frau des Kapitäns wollte, wie bisher festzustellen war,

ihrem Mann frische Wäsche an Bord bringen. Sie trat aber gerade im Augenblick der Abfahrt ein und sprang noch im letzten Moment an Bord. Die Frau wurde an Bord gehalten, da man sich dachte, daß das ganze Wandern nur kurze Zeit in Anspruch nahm. Keiner hatte mit dem fürchterlichen Ausgang dieser Fahrt gerechnet.

Ein fürchterliches Geschick hat die Angehörigen getroffen. Sie können aber gewiß sein, daß sie alle erhebliche Unterstützung erhalten. Eine große Hilfe wird ihnen dadurch zuteil, daß sämtliche Bergungsmitglieder einer Zeitschriftenverfasser waren, so daß die Hinterbliebenen jetzt die Summe von 3000 RM. ausgeschütt bekommen.

Die ganze Unterwelt trauert. Sehr eng sind die Hände, die den Seemann mit seiner Gattin verknüpfen. Von allen Rahmenmalen wehen die Flaggen halbmast. Brave Seeleute liegen in Ausübung ihres schweren Dienstes ihr Leben. Auch sie haben für Deutschland.

Im folgenden veröffentlichen wir die Namen der vermögten Bergungsmitglieder:

Erster Maschinist Otto Rautz, Wejermünde, verheiratet.

Zweiter Maschinist Alfred Seeren, Bremerhaven, verheiratet, kinderlos.

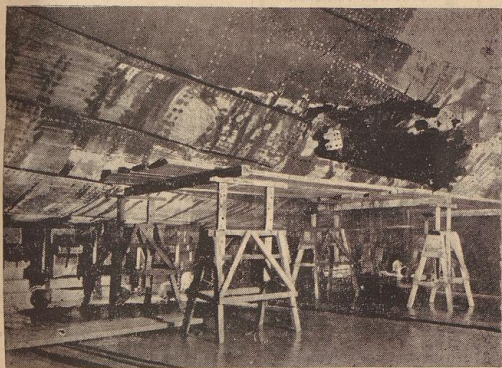
Seiner Johann Meyer, Bremerhaven, verheiratet, ein Kind.

Koch Walter Henke, Bremerhaven, kinderlos, und Ehefrau.

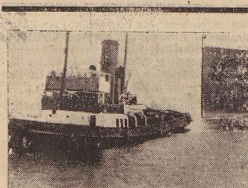
Matrose Schmann, Oberhammelwerden, unverheiratet.

Matrose Richard Kridghahn, Bremerhaven, unverheiratet.

Seiner Heinrich Seebert, Wejermünde, einverheiratet eine Frau und zwei unmündige Kinder.

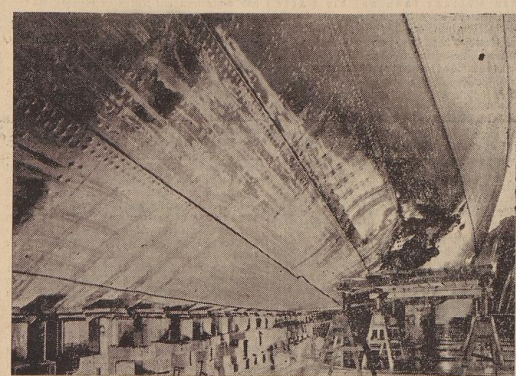


Das gewaltige Led unter der Wasserlinie am Bug des D. „Albert Ballin“. Man erkennt deutlich an den Schiffssternen, daß der „Merkur“ noch ein ganzes Stück mitgeschleppt wurde.



Longschlepper „Merkur“

beim Ausheben des D. „Albert Ballin“. Wenige Minuten später trat die Katastrophe ein und der 394 BRT. große Schlepper kenterte und versank, acht Personen mit sich reisend, in den Fluten.



Durch das Led drang sofort das Wasser ein und setzte einen Vordraum unter Wasser.



BÜSSING-NAG Erfolge auf der Harzfahrt 1934

Eine goldene Medaille für den Fahrer Wilhelm Hiller (SA-Schule) auf BÜSSING-NAG

Eine goldene Medaille für den Fahrer A. Lechte (SA-Schule) auf BÜSSING-NAG

Die Mannschaft der Reichsbahn auf BÜSSING-NAG erhielt den „Ehrenpreis der Deutschen Reichsbahn“

BÜSSING-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen Aktiengesellschaft Braunschweig

Generalvertretung: Hermann Müller-Nielsen, Bremen, Birkenstraße 34, Fernruf: Domsheide 23285, 20 591

Kaufm. Erich Werner, Freiburg i. Br.
Kaufm. Rich. Ziegast, Fürstenberg/Oder.
Dachdeckerm. Paul Brenkewitz, Gladbeck i. W.
Fr. Pfeffer, Porzellanfabrik, G. m. b. H., Gotha.
Auto-Helm, G. m. b. H., Hamburg.
Kaufm. Carl Arnold II in Deesbach, A Oberwiesbach.
Georg Waldbüller, Oehringen.
Kaufm. Bruno Walter Pfeifer, Schwarzenberg/Sa.

Fa. Carl Kühner, Inh. Kaufm. Julius Kühner, Hildesheim.
Hildesheim.

Brötje, Anna Helene geb Brötje in Rastede,
Oldenburg i. O.

Tag, die		Heute Vor.Not.		Heute Vor.Not.	
Nr.	Bankz.	Nr.	Bankz.	Nr.	Bankz.
50	10	50	10	50	10
10	10	10	10	10	10
20	10	20	10	20	10
30	10	30	10	30	10
40	10	40	10	40	10
50	10	50	10	50	10
60	10	60	10	60	10
70	10	70	10	70	10
80	10	80	10	80	10
90	10	90	10	90	10
100	10	100	10	100	10
110	10	110	10	110	10
120	10	120	10	120	10
130	10	130	10	130	10
140	10	140	10	140	10
150	10	150	10	150	10
160	10	160	10	160	10
170	10	170	10	170	10
180	10	180	10	180	10
190	10	190	10	190	10
200	10	200	10	200	10
210	10	210	10	210	10
220	10	220	10	220	10
230	10	230	10	230	10
240	10	240	10	240	10
250	10	250	10	250	10
260	10	260	10	260	10
270	10	270	10	270	10
280	10	280	10	280	10
290	10	290	10	290	10
300	10	300	10	300	10
310	10	310	10	310	10
320	10	320	10	320	10
330	10	330	10	330	10
340	10	340	10	340	10
350	10	350	10	350	10
360	10	360	10	360	10
370	10	370	10	370	10
380	10	380	10	380	10
390	10	390	10	390	10
400	10	400	10	400	10
410	10	410	10	410	10
420	10	420	10	420	10
430	10	430	10	430	10
440	10	440	10	440	10
450	10	450	10	450	10
460	10	460	10	460	10
470	10	470	10	470	10
480	10	480	10	480	10
490	10	490	10	490	10
500	10	500	10	500	10
510	10	510	10	510	10
520	10	520	10	520	10
530	10	530	10	530	10
540	10	540	10	540	10
550	10	550	10	550	10
560	10	560	10	560	10
570	10	570	10	570	10
580	10	580	10	580	10
590	10	590	10	590	10
600	10	600	10	600	10
610	10	610	10	610	10
620	10	620	10	620	10
630	10	630	10	630	10
640	10	640	10	640	10
650	10	650	10	650	10
660	10	660	10	660	10
670	10	670	10	670	10
680	10	680	10	680	10
690	10	690	10	690	10
700	10	700	10	700	10
710	10	710	10	710	10
720	10	720	10	720	10
730	10	730	10	730	10
740	10	740	10	740	10
750	10	750	10	750	10
760	10	760	10	760	10
770	10	770	10	770	10
780	10	780	10	780	10
790	10	790	10	790	10
800	10	800	10	800	10
810	10	810	10	810	10
820	10	820	10	820	10
830	10	830	10	830	10
840	10	840	10	840	10
850	10	850	10	850	10
860	10	860	10	860	10
870	10	870	10	870	10
880	10	880	10	880	10
890	10	890	10	890	10
900	10	900	10	900	10
910	10	910	10	910	10
920	10	920	10	920	10
930	10	930	10	930	10
940	10	940	10	940	10
950	10	950	10	950	10
960	10	960	10	960	10
970	10	970	10	970	10
980	10	980	10	980	10
990	10	990	10	990	10
1000	10	1000	10	1000	10

Oslo	22.67	22.72	Terpenin	50 1/4	50 1/4
Kopenhagen	22.81	22.87	do. Savann.	50 1/4	50 1/4
Prag	4.17 3/4	4.17 1/2	Weizen. Rt.	96 1/4	96 1/4

Wien	19,00	19,00	do. Hartw.	98 1/2	98 1/2
Budapest	20,80	20,80	Mais, loco	54 1/2	55 1/2

[illegible]

8	do.	July	8.25 n	8.21 n	do.	Sept.	57 $\frac{1}{8}$	57 $\frac{1}{4}$
I	do.	Sept.	8.32 n	8.30 n	do.	Dec.	—	—

do.	Dez.	8.39 n	8.39 n	Schmalz, I.	g. stetig	stetig
do.	Jan.	—	—	alt. Mai	—	—
do.	Jan.	8.45 n	8.45 n	do. Juli	—	—

[illegible]

* Geld- und Briefnotierungen.

so hochwertig als in den Vorkriegsjahren. Die Preisbildung war nicht immer einheitlich, neben Erhöhungen zeigten sich auch Rückgänge. Aber als Ganzes gesehen, dürfte eine Stabilisierung der Rohholzpreise nur mehr eingetreten sein und sich voraussichtlich bis zum neuen Einschluss halten, so daß kein stabiler Marktverhältnisse wird rechnen können. Die Holzpreise für die Holzschäufelherstellung auf 25 Prozent wird eine Rückgang des Holzpreises zur Folge haben. Dies wird sich voraussichtlich bis zu einem gewissen Grade zugunsten deutscher Holzer auswirken.

Am Nadelstammholzmarkt macht sich immer noch eine gute Nachfrage bemerkbar. Runderleinstarkholz wurde sehr bevorzugt. Für Papierholz erhielt sich eine gute Nachfrage.

ausgereicht hat, so ist doch für die nächst

Zeit mit einer stärkeren Aufarbeitung von schwachen Eichten zu Papierholz zu rechnen.

In den meisten Laubrundhölzern herrscht noch freie Nachfrage, obgleich die Eichenkaufzeit zu Ende geht. So sind gute und starke Eichen in ständiger Frage. Auch in Roten und Weißbuchen ergaben sich günstige Gelegenheiten zum Absatz. Gesucht waren ferner Erlen, Eschen und Pappel. Gesucht war auch Fehlfeld. Die Preise nach Nubshaus hat zugunommen; prima Stämme wurden bis zu M. 200,— abgemessen.

Deutsche Rundhölzer notiert je fm. Homö ab Wald im Großverkehr unter dem üblichen

Preisvorbehalt wie folgt: Nadelstammholz
1. Klasse M. 9 — bis M. 16 — 2. Klasse M. 10 —

bis M. 22.—, 3. Klasse M. 13.— bis M. 25.—

4/3. Klasse M. 18.— bis M. 40.—, Eichen M. 28.— bis M. 225.—, Rotbuchen M. 9.— bis M. 13.—, Erlen M. 12.— bis M. 40.—, Pappeln M. 12.— bis M. 10.—, Birken M. 10.— bis M. 35.—, Ulmen M. 12.— bis M. 50.—.

Mangelrüge bei Waggon-Kartoffeln

Bei dem waggonweisen Kauf von Kartoffeln sind Abzüge von Kartoffeln für Erde, faule und schwarzfleckige Kartoffeln nur bei zeitlicher Mangelrüge zulässig. Die Mangelrüge muß, wie die Berliner Handelskammer feststellt, sofort, und zwar telegraphisch innerhalb 12 Werktagstunden, bei Frühkartoffeln innerhalb 8 Werktagstunden nach Ankunft der Sendung erfolgen. Das Vorhandensein der anstandenen Mängel muß durch einen Sach-

von dem Sachverständigen festgestellte Pro

zentsatz ist abzugsfähig.

Internationales Holzfrachtenabkommen in Kraft
Kopenhagen, 14. Mai. Auf einer Tagung der Vertreter der nordischen Holzreeder wurde beschlossen, das Holzfrachtenkartell „The Shipowners Northern Wood-Trade Corporation (Norwegian Wood-Co.)“ mit sofortiger Wirkung in Kraft zu setzen. Die zur Zeit dem Kartell angeschlossene Tonnage beläuft sich auf 550 000 Standards.

