



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

15.03.1936 (Nr. 75)

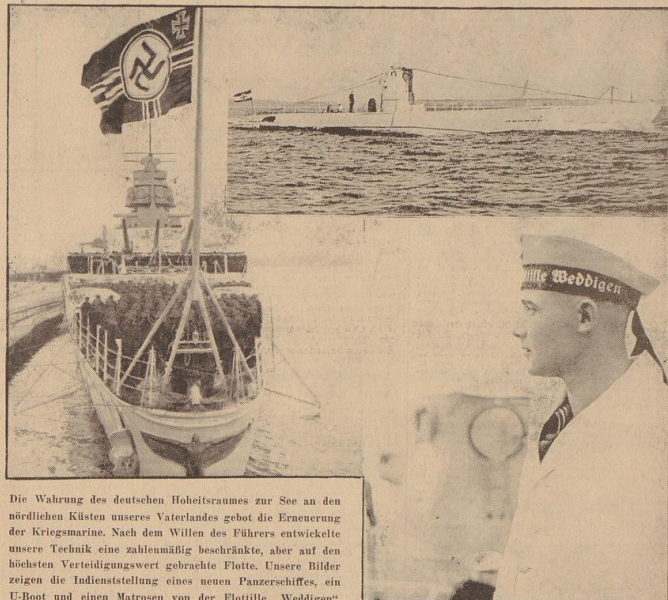
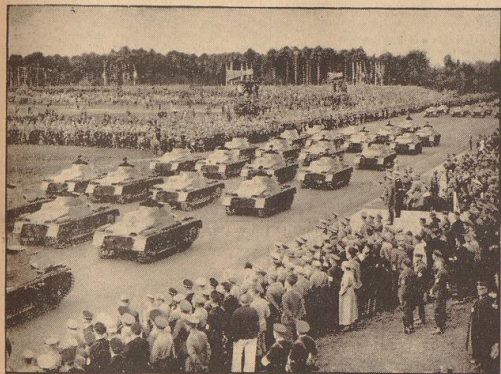
Kein Mann von Ehre versagt dem Führer seine Stimme!

Tag der Freiheit



Ein Mann ist nur der, der als Mann sich auch wehrt und verteidigt, und ein Volk ist nur das, das bereit ist – wenn notwendig – als Volk auf die Walfahrt zu treten. Das ist nicht Militarismus, sondern Selbsterhaltung. Adolf Hitler

(Rede am 27. April 1923 in München)



Die Wahrung des deutschen Hoheitsraumes zur See an den nördlichen Küsten unseres Vaterlandes gebot die Erneuerung der Kriegsmarine. Nach dem Willen des Führers entwickelte unsere Technik eine zahlenmäßig beschränkte, aber auf den höchsten Verteidigungswert gebrachte Flotte. Unsere Bilder zeigen die Indienststellung eines neuen Panzerschiffes, ein U-Boot und einen Matrosen von der Flottille „Weddigen“.

Oben: Adolf Hitler schuf die lebende Mauer, die sich fester behauptet als alle Festungen der Welt. Der Führer nimmt einen Vorbeimarsch ab.

Mitte: Die jüngste Formation des deutschen Heeres, die Tankwaffe, auf dem Tag der Freiheit Nürnberg 1935. Die Parade der Kampfwagen.

Unten: Die Liebe des Volkes gehört seinen Söhnen im grauen Ehrenkleid. Die „Rheinlächter“ haben endlich ihre Soldaten wieder!

Aufn.: Scherl-Bilderdienst (7), Weltbild (5)



Hermann Göring begründete unsere Lufthoheit und gab uns, aufbauend auf der blut besiegelten Kampftradition des Weltkrieges, die starke Flugwaffe, die unserer schwierigen Lage im Herzen Europas Festigkeit gibt. Unsere Bilder zeigen: eine Fliegerehrung an Grab Riehthofens, die Flagge des Reichsluftfahrtministers und Ausschnitte aus den letzten Übungen gemischter Geschwader und der Fliegerabwehr zwischen Nord- und Ostsee.



Spinnstoffe

Geschäft imserhalb der Reichsgrenzen. Die Absatzverhältnisse haben sich nicht geändert. In Weizen steht Material in ausreichendem Maße zum Verkauf. Auch in Roggen genügt das Offertmaterial, um den Bedarf am Platze zu befriedigen. In der Provinz sind die Zufuhren etwas unangenehm. Die Berliner Mühlen bekundeten fast völlige Zurückhaltung. Die Großmühlen am Rhein zeigen für Weizen nach Muster Lieferung Mai/Jun ein gewisses Interesse. In Industriehafer, Industriezern einleuchtend. Braugerste ist das Geschäft unbedeutend.

Heißbarme Gersten finden vereinzelt Beachtung			
Hafer und Futtergersten kommen nur spärlich			
heraus. Auch kontingentfreies Brotgetreide ist nicht			
erhältlich. Das Geschäft in Saathafer hat erheblich			
nachgelassen.			
New York. 14. 3.	Mais loko	81.75	Egl.Frach. 1/8-1/4
Weiz.R.1. 114.25	Mehl h.Pr.	6.65	Kont. Fr. 9-10
Weiz.B.W. 128.25	Mehl n.Pr.	6.25	
Chicago. 14. 3.	Mais	stetig	Juli 27.50
Gerste lo 44 25	Mai	60.75	September 27.25
Weizen willig	Juli	60.87	Roggen k stetig
	September	60.87	Mai 56.65

April	Hafer	k. stet.	Juli	56.2
Juli	Maiz	27.50	September 56.2	

Viehmärkte

Bremervörde, 16. März. Auftrieb: 1148 Schweine
43 Stück Hornvieh. Preise: 4 bis 6 Wochen alt
Ferkel 15-16 RM, 6 bis 8 Wochen 16-18, 8 bis
10 Wochen 18-22, Färschelvieh nach Lebendgewicht
das Pfund 0.43-0.46; Milchkühe Sorte I 480-520

ragende Stärken 1
nach Lebendgewicht
ergiebt mäßig. Ueber

Chikago, 12. u. 13. schwelke.

leichtschw.Nr. 10.25	leichtschw.Nr. 9.75	Zafahren	600
schw.Nr. 10.60	schw.Nr. 10.00	im Westen	1700

Eier

Bremen, 14. März (Eigenbericht). In der letzten Berichtswochen war die Belieferung der Eiermärkte in den Überschußgebieten so gut, daß allen Ansprüchen genügt werden konnte. Die ausländischen Zusatzeplätze erheblich mehr Eier, wodurch diese mit einer Hinzunahme der ergränzten Ausländerplätzen über größere Mengen als in der Vorwoche verfügen konnten. Beträchtliche Eierzufuhren kamen aus den Balkanländern, Dänemark und Belgien. In der letzten Vorwoche waren die Zufuhren in beträchtlicher Maße, wenn auch noch nicht gleichmäßig in allen Teilen des Reiches zufriedenstellend, weil die Hauptziele vereinzelt schon kleinere Rücklagen vornehmen.

Seefische

Am 14. r. landeten in Weeremünde 24 Dampfer insgesamt 2154 000 Pfund frische Seelachs. Davon brachten von der norwegischen Küste neun Dampfer 1 536 000 Pfund, meist Schellfisch, und Kabelaun Island drei Dampfer 399 000 Pfund, vorwiegend Kabelaun, Goldbarsch und Seelachs. Von der nordeuropäischen Küste brachten vier Dampfer 219 000 Pfund, wovon Wittlinge. Von der Ostsee ein Dampfer 26 000 Pfund, vorwiegend Kabelaun und Petermann. Ein Hochseefischer brachte ebenfalls 26 000 Pfund, größtenteils Seelachs. Die Auktionspreise erliefen für die aller Sorten leichtere Aufbesserung. Die Preise für die verschiedenen Sorten waren: Seelachs 9½—12½, Norwegische Küste: Schellfisch 5—9½, II—5½, III—5, Kabelaun 5, II—5½, III—5, Ostsee: Schellfisch 9½—12½, Petermann 12½—14½, Island: Schellfisch 8—15½, Kabelaun I—5½, II—5½, Goldbarsch bis 9½, Seelachs 9½—6.

Helfenbreite: Chile-Linsen auf AMK wurden zu RM für das und ein M extra large für 100 kg netto gehandelt. Am Lokomarkt hiesig das Geschäft in engen Grenzen. Bohnen als meist etwas schwächer. Schmalbohnen: Erlöse 8-9,-, neue 7,- bis 8,-. Mittelbohnen: Erlöse 6-7,-, neue 5,- bis 6,-. Chile-Bohnen 26 RM waggren Hamburg, verzollt.

Reis: Heißiger Markt still bei nominell ungenügendem Preis. Von den östlichen Plätzen ließen sich teils Meldungen vor.

Speck: Hiesige Hasenschlachtungen Magdebor, geräucherter Speck, feinstes Rauchschinken 80,-, rober über 70,-. Roher unter 7 cm 10, Flomen 16, Nierenstück 4-deutsches Bratenschnitzchen 95-100 RM für 50 kg.

Kilchko, 14. 3. Schmalz.

Tendenz:	k.stet.	Märk	...	10,62	[Sept. ...]	10,62
März	...	Juli	...	10,65	...	10,65

Schwalm, 14. 3.

März	...	9,32	PetrSWG 14,
Juli	...	9,32	PetrSWG 14,

Schwalm, 10. 7. 3.

Juli	...	9,42	PetrSWG 14,
Juli	...	9,42	PetrSWG 14,

Talg los	5.75	Sept.	9.31	Mid. Cont.	
Wsa 105		Turpentin	44.23	Reichsb.	57

Zucker

Magdeburg, 14. März. Gemahl. Mehl prompt
10 Tage 31.74, 31.874, für März 31.774, 31.824, 31.74
Zers. Rohb.

Neuyork, 14. 3. Rohzucker, fest
März . . . 2.6700¹/100 . . . 2.606¹/100² Januar 27.24
Mai . . . 2.6168¹/100 September 2.6790¹/100 März . . . 2.44

¹) Geld- und Briefnotierungen

Metalle

Berlin, 14. März. Metalle. Elektrolytkupfer pro
t Hamburg, Bremen oder Rotterdam (Notierung
Einkaufspreis f. d. D. Elektrolytkupfer 50 %
für

Standard-Blei für März 214, RM. nun für 196 kg

Berlin, 14. März. Der Londoner Goldpreis betrug
für eine Unze Feingold 141 sh 1 d gleich 85,00
für ein Gramm Feingold 26,34 = 2.632 Pesos f.

2.7820 R. London, 14. März. Am freien Markte wurde h. Gold im Werte von 130.600 Pfund Sterling zu einem Preise von 14 sh 1 d pro Unze feil verkauft.

London, 14. März. Silber, Bremen prompt 20 1/2, Barren Lieferung 19 1/4, Fein Silber prompt 20 1/2, Lieferung 20 1/4 Pence per Unze.

New York, 14. März.
EL. Kap. l. 85 1/2 Biet loko 4.60 Wall Street
200 Tage 85 1/2 Zink loko 4.90
Zinn loko 48.30 Silb. ausl. — Roberts N.Y.

■ ■ ■ ■ ■
Je pret, eten, et
■ ■ ■ ■ ■
Edinburgh, Nidder
Bredforden, Ma-
chinen-Zift, ausl.

■ ■ ■ ■ ■
Berg, mittelfe, d.
Bausatzes f. d.
■ ■ ■ ■ ■
unter jettig, Baus-
mafs, Zett, i. gt.
Bau, hiet 183.

■ ■ ■ ■ ■
Bei
Stadengrün
keine
Originalen

ebends. Angebote
unter DR 11.187
■■■■■■■■■■

umfängig Räbers:
Boller Ring 140b

einfinden
■■■■■■■■■■

下



■■■■■■■■■■

„Hallo, Fritz! Hast du schon die
„alten Marken von Portugal?“ „Ne,
„tensch.“ Ich sammle bloß noch Marken
„der Reisepasskarte der NSG. Kraft
„durch Freude“ und fahre bei der
„nächsten Gelegenheit selber hin!“

Möbel-Thiele

ist
Groß in der Auswahl auch
für Ihren Geschmack
ist
für jeden Gebäudebau
ist
stets
sehenswerte Fenster
Langenstr. 137/38



Modernes 320
Der Bomben-Schläger
Martha (Letzte Rose)

In allen Theatern die neue Wochenschau!
Das deutsche Militär zieht - unter dem Jubel der Bevölkerung ins **Rheinland ein!**

Motorräder
Generalvertretung
Hundgaard
& Sohn
Faulenstraße 77

Kaufgesch

(Sut erhält. Mo-
torrad, Vorabg.
Freiburg, 0 11482

Waltjen-Ta

durch eine be

Note und die

musterung, nie

interessant. Sie

Kundschaft s

peten wirken
sondere gediegene
achtvolle neue Aus-
einfrörmig und un-
finden bei der
ets Anerkennung
tjen Ostertorstw. 9-10
Linoleum, läufer, Gardinen

Stadt und Land dem
des deutschen Volkes
ns. - Volkswohlstand.

Was Bremen dem Führer verdankt: AUF SCHWUNG von Schifffahrt und Schiffbau AN DER WESER

Als das Jahr 1932 sich seinem Ende zuneigte und die innerpolitische Lage Deutschlands auf dem Gipfel der Verarmtheit angelangt war, zeigte sich die wirtschaftliche Not immer verheerender und hoffnungsloser. Gerade die Weltwirtschaft mit ihren weitverbreiteten Beziehungen zum Ausland, die großen Schiffen als Deutschlands Tor zur Welt mit ihrem hochentwickeltesten Wirtschaftsorganismus, bekamen seit langem die Unmöglichkeit der Wirtschaft in zusehendermaßen hartem Maße zu spüren. Alle Anstrengungen, die kühn abgeleitete Kurve des Exportes aufzufangen und damit eine untererwünschten Lebensader in Funktion zu halten, stießen ohne nachhaltiges Ergebnis, und die Hoffnungen des Handels, wenigstens eine bescheidene Lebensgrundlage aufrechtzuerhalten, mußten als völlig gescheitert betrachtet werden. Eine vollkommen fehlgeleitete Wirtschaftspolitik, die der Welt brachte dem durch das Verfall der Schiffahrt bis zum Weichpunkt ausgelegenen deutschen Wirtschaftskörper in der Tat den letzten Schlag zu verlegen und eine Nation von 65 Millionen

Menschen, die man nicht ungekraft aus einem vernünftigen Ablauf der Weltwirtschaft ausschalten kann, in den schändlichen Abgrund des Chaos stürzen zu lassen.

Deutschlands Handel war gelähmt! Die Folgen in ihrer letzten Auswirkung waren verheerend. Nicht genug, daß das ewig schäumende Volumen des Lebensgangbotes unter Redereien untertauchen ließ, schlug die Umwertung des Dollars und des englischen Pfundes der deutschen Schiffahrt Binden, die aus eigenen Kräften nicht mehr zu lösen vermochte. Woch um Woche brachte neue Tonnageaufstellungen, ließ einen Teil untererwünschten immer mehr den Charakter von Schiffstücken annehmen. Die Abwrastung kam! Hunderttausende von Tonnagen wurden verschrottet! Und gab es tatsächlich Lust? War auch nur die geringste Aussicht vorhanden, daß die längst verdrängten Folgen der Großschiffahrt an der Weser in absehbarer Zeit wieder einmal einen Neubau für eine heimische Rederei leben würden? Rings um allem! Die Schiffahrt des Wertes „A.G. Weser“ der Deutschen

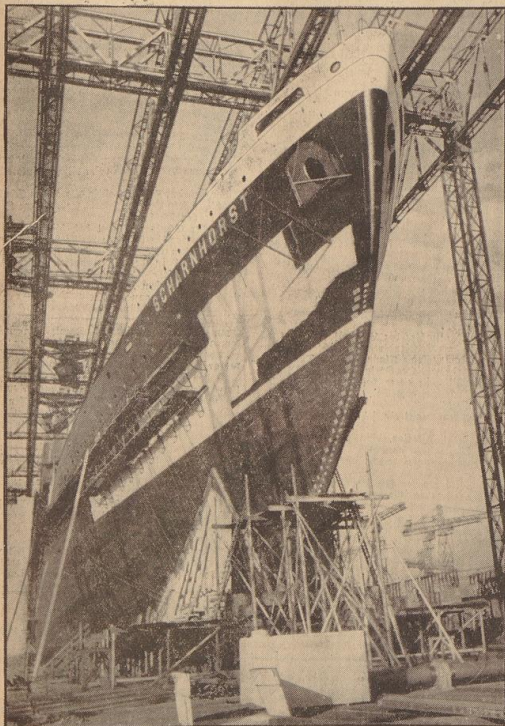
Schiff- und Maschinenbau A.G., die zur Zeit des Baues der „Bremer“ noch rund 9000 Mann betragen hatte, war unaufhaltsam rückläufig gewesen und bis auf wenige hundert zusammengefallen, so daß allen Ernstes bereits die Schließung der Werft in Aussicht genommen werden mußte. Nicht sehr viel günstiger lagen die Verhältnisse beim Wert „Sebe“ der Deutscheschiffbau- und Maschinenbau A.G., während der Bremer Vulkan, Schiffbau- und Maschinenfabrik in Vegesack, die Krise nicht ganz so sehr zu spüren bekam, aber auch fortgesetzt die Belegschaft weiter abbauen mußte.

So war also Ende 1932 die katastrophale Lage in der Schiffahrt: die Kapazität der Tonnage war bei weitem nicht ausgenutzt, an Neubauten war überhaupt nicht zu denken. Die wenigen Reparaturaufträge erlaubten der Schiffbauindustrie wohl ein flüchtiges Existieren, reichten aber niemals aus, sie auf die Dauer lebensfähig zu erhalten. Tausende von Arbeitern saßen auf der Straße! Ganze Stadtteile verfielen, und die Erben der Familie liefen durch das bittere und farge Straß der Ernährungslosen.

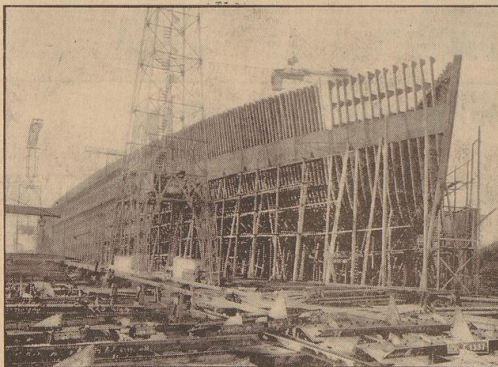
Und wenn am jene Zeit das letzte Ringen um die Macht in Deutschland ausgetragen wurde, dann geschah es nicht selten, daß jene, die nicht fähig waren, die fatalistische Entwicklung der Dinge auch nur im geringsten aufzuhalten, ihre warnende Stimme erheben zu mühen glaubten. Deren Aufgabe war es, die Fäden der Zukunft in die Hände derer zu legen, die die Dinge anders machen wollten. In der Tat, die deutsche Schiffahrt war damals ganz anders, als sie heute ist. Sie hat sich in der letzten Zeit einmal die Macht übergeben mühen!



Eindrucksvolles Bild aus dem Freihafen II



D. „Scharnhorst“ auf den Helgen der A.G. „Weser“



Neubau für schwedische Rechnung auf der A.G. „Weser“

Drei Jahre sind seitdem ins Land gegangen und es ist gut, sich diese Dinge einmal ins Gedächtnis zu rufen, wenn man über diesen Zeitabschnitt Bilanz macht. Wir haben es nicht im geringsten nötig, etwas zu beschönigen. Wir können vielmehr an Hand von Zahlen nachweisen und lassen die Tatsachen reden lassen, Zahlen, deren Gewicht um so bedeutender ist, als sie auf dem festeren Boden einer objektiven, unparteiischen Ermittlung gemessen sind und daher mit einer fälschlichen Täuschung, wie sie Ende der zwanziger Jahre bestand, nichts gemein haben.

Grundstück wurde mit der Auflösung des Gemeinschaftsvertrages zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie die Reorganisation der deutschen Linien-Schiffahrt in der Wege geleitet, die in ihren letzten

Ausrichtungen wieder die Selbständigwerdung von Speziallinien gebracht hat. Damit war eine neue Grundlage geschaffen, die erforderlich war, wenn nach menschlichen Ermessen das empfindliche Instrument der Schiffahrt wieder wendig und fruchtbringend werden auf die Welt hinaus sollte. An Erkenntnis dieser Notwendigkeit waren die „Argo“-Rederei sowie die „Republik“-Linie bereits Ende 1932 wieder aus dem Verbanne des Norddeutschen Lloyd herausgelöst und auf eigene Füße gestellt worden. Im Verlaufe des vergangenen Jahres wurde jedoch die Reorganisation des deutschen Linien-Schiffahrt durchgeführt, indem am 28. Juli in Bremen die „A.G. Weser“ als neue Linien-Schiffbau- und Maschinenfabrik gegründet wurde. Die Rederei übernahm von der Deutschen Levante-Linie G.m.b.H. die bis dahin zu gleichen Teilen dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie gehörige 11 Dampfer mit rund 40.000 Tonnage. Durch die Befreiung des Wertes der „Argo“-Linie vom Verband der Linien-Schiffahrt wurden also diese beiden Redereien in Personalunion betrieben. Hierfür waren traditionelle Gründe maßgebend, denn die alte „Argo“ hatte am 11. Mai 1909 die „Atlas“ G.m.b.H. gegründet, die im Jahre 1909 mit der Deutschen Levante-Linie A.G. Hamburg, vereinigt wurde und 1920 zusammen mit dieser an die Japanische Übergang im Gemeinschaftsvertrag Lloyd-Hapag wurde dann der gesamte deutsche und japanische Linienverkehr von 50 gepostet, so daß die neue „Argo“ wieder ein für sich selbst ständiges Arbeitsgebiet betreten kann.

Mit der Auflösung des Gemeinschaftsvertrages Lloyd-Hapag ist die Kolonialverkehr nach Ostasien allein dem Norddeutschen Lloyd überlassen worden. Der durch das Schnell-Dampfer-„Zio“ (Scharnhorst), „Grafenau“ und „Reichard“ verführte Nord-Deutschen-Expressdienst, der im Mai 1935 durch Dampfer „Scharnhorst“ ersetzt wurde, hat sich gut angeschlossen. Alle drei Schiffe haben die in sie gesetzten Erwartungen vollauf erfüllt und auch das dritte Schiff des Nord-Deutschen-Expressdienstes, Dampfer „Grafenau“, hat am 3. Januar d. J. mit Kolonialreise und Raum voll besetzt, seine erste Ausreise antreten können.

Der Fahrplanbericht des Norddeutschen Lloyd hat im Jahre 1935 trotz internationaler Schwierigkeiten seinen Stand gegenüber 1934 nicht nur zu halten vermocht, sondern es ist in einzelnen Fahrpläne sogar eine Steigerung festzustellen. Nach dem bereits beim Lloyd vorliegenden Buchungen wird das laufende Jahr einen bedeutenden Aufschwung bringen.

In den Vierzehn Jahren des Norddeutschen Lloyd nach Südamerika ist im Januar vor 35 das auf der A.G. Weser erbaute Motorschiff „Scharnhorst“ als erster Neubau eingeweiht worden. Innerhalb von 31 Tagen hat das 4000 BRT große Motorschiff auf einer Rundreise 31 Häfen besucht und es ist ein erfreuliches Zeichen, daß die deutsche Linien-Schiffahrt zwischen Deutschland und der Westküste Südamerikas, das das Schiff auf der „Weser“ und auf der „Weser“ in der Nord- und Südamerika voll besetzt war. In dieser Fahrt sind außerdem noch die

„Düsseldorfer“ sowie das umgebaute Motorschiff „Julia“ tätig, während im Laufe dieses Jahres das auf der A.G. Weser in Bau befindliche Motorschiff „Hamburg“ (4500 BRT) den Dienst noch erweitern wird.

Für den Frachtverkehr des Norddeutschen Lloyd nach Südamerika ist am 4. Juni vor 35, das 3200 BRT große Motorschiff „Scharnhorst“ eingelaufen, das seine erste Ausreise am 13. November vor 35 angetreten hat. In dieser Fahrt ist das im Sommer 1934 in Dienst gestellte Motorschiff „Grafenau“, das inzwischen auf den Namen „Merito“ umgetauft wurde, beigeschäftet.

Aus diesem umfangreichen Programm der Neugestaltung der deutschen Schiffahrt unter der leitenden Führung des Nationalsozialismus ist bereits zu ersehen, welche neue Gestaltung auch der 1935 am Ende seiner Reise befindliche Schiffbau-Industrie nach der Währungsreform erfahren hat. Sämtliche an der Weser betriebenen Werften haben ihre Beschäftigten beträchtlich zu erhöhen vermocht. Und die größte Werft, das W.A.G. „Weser“, der Deutscheschiffbau, die noch vor etwas mehr als drei Jahren die Schließung ihrer Werften erzwang, zählt heute eine Belegschaft, die sich um etwa 10.000 Köpfe herum bewegt!

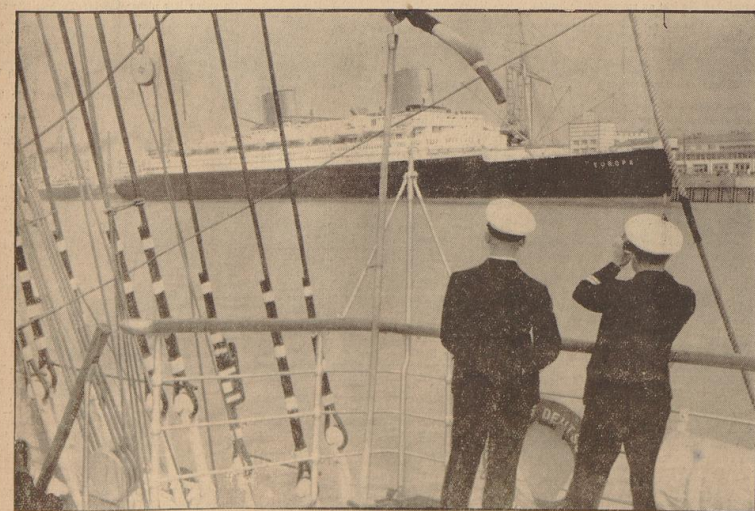
Am Ende des vergangenen Jahres lagen in Bremen und Bremerhaven 235.000 t. d. W. auf Stapel hin, waren in Auslieferung begriffen. Die heimischen Redereien konnten 3.2. Aufträge nach Hamburg hin, nach der Ostsee vergeben, weil die Schiffe auf der Weser in der Lage waren. Etwas die Hälfte des Auftragsbestandes der Werften geht für ausländische Rechnung. In der vergangenen Zeit hat sich der Begriff u. a. der Schnell-Dampfer „Grafenau“, Motorschiff „Hamburg“ (4500 BRT), zwei 10.000-Tonnen-Schiffe der Deutschen Dampfschiffahrt-Gesellschaft, zwei 12.000-Tonnen-Schiffe für die „Republik“ (ein weiteres wurde an Schiffsvergabe). Für die Unterwerfung der Rederei W.G. hat im Dezember des 1932 1932 Motorschiff „Scharnhorst“ vom Stapel, die Rederei faulte, außerdem das 8100 BRT große Motorschiff „Hamburg“. Die Atlas-Deutsche Linie A.G. hat ein Motorschiff von 7000 BRT an die Friedrich-Krupp-Germania-Werft in Kiel in Auftrag gegeben, und die „Scharnhorst“-Linie wird ihren letzten Neubauten nach drei Schiffe der gleichen Größe folgen lassen.

Die Modernisierung der in Bremen und Bremerhaven liegenden Werften ist also in vollem Fluß. Die Schiffe der A.G. Weser auf Jahre hinaus bereit und auch die übrigen Werften sind auf Aufträgen verfahren.

Es ist selbstverständlich, daß diese durchgreifende Neugestaltung auch im Bereich des Schiffbaus seinen Ausdruck findet. Für das Jahr 1935 stellt sich der Schiffbauverleih im Mittel der ankommenden und abgehenden Tonnage auf 930 Millionen BRT, gegen 815 Millionen BRT, im Jahre 1934 und 724 Millionen BRT, im Jahre 1933. Der Schiffbauverleih ist im Vergleich mit 269 Millionen Tonnage gegenüber 230 Millionen Tonnage im Jahre 1934 infolge befristeter Einflüsse leicht rückwärts gewichen, während der Bestand sich von 3,32 Millionen Tonnage auf 3,32 Millionen Tonnage erhöhen konnte. Im Jahre 1935 gingen im Inland allein rund 651 Millionen Tonnage im heimischen Güterverkehr durch die deutschen Häfen gegen 612 Millionen Tonnage im Jahre 1934; das bessere Gesamtergebnis ist ausschließlich der Ausweitung des Warenverkehrs um rund 400.000 Tonnage zuzuschreiben.

So rundet sich das Bild von der Lage des Weltverkehrs Bremen drei Jahre nach der Währungsreform durch den Nationalsozialismus. Sie ist mit der Lage des Winters 1932/33 im Vergleich nicht zu vergleichen. Hafen und Strom zeigen ein völlig anderes Gesicht. Das Vertrauen in die Tat des Führers hat die Seele unserer Zeit gemacht für ein einziges, zukunftsreiches Schicksal. Wo am Jahresende 1932/33 verdrängte Folgen des Krieges den Himmel trübten, droht heute wieder der Stern der Arbeit, der Menschheit, der Nation, Empfindlich dargestellt, es die letzten Schwingungen und zeigt unabweisbar, ob die Kurve der Entwicklung steigt oder fällt. Aber darüber hinaus ist er gar nicht mehr die Bedrohung der nationalen Wirtschaft. Und Bremen, dem das Dritte Reich ebenfalls mehr Recht und Recht gegeben wird, seinen stolzen, das seine Schiffe das Dritte Reich überall in der Welt würdig vertreten. III.

Aufnahmen: Saebens, Duschmag, Bauer



Schulschiff „Deutschland“ passiert D. „Europa“ in Bremerhaven

Weit über 18 Millionen sehen diese Krawatte



Wenn diese Anzeige in allen deutschen Tageszeitungen, in großen und kleinen Blättern, in Städten und auf dem Lande erscheint, zeigen nicht weniger als 18 Millionen einzelne Nummern ihren Lesern das Bild dieser Krawatte. Da die meisten Zeitungen in Familien gehalten werden, lesen sie also auch noch die Angehörigen, so daß man damit rechnen kann, daß praktisch fast allen Volksgenossen diese Krawatte zu Gesicht kommt. Die Krawatte ist nur ein Beispiel. Genau so gut kann man auch ein Automobil, eine Zigarette, eine Zahnpaste, einen Staubsauger oder irgend etwas anderes zeigen und zum Verkauf anbieten: innerhalb von 24 Stunden weiß es ganz Deutschland! Die naturgemäß begrenzten Mittel der Werbung treibenden Firmen würden selbstverständlich eine so gewaltige, gleichzeitig ganz Deutschland erfassende Werbung nicht erlauben. In der Vielzahl der deutschen Blätter bieten sich ihnen aber genügend Möglichkeiten, nach und nach das ganze Reich zu erobern oder gebietsmäßig begrenzte Teilwerbungen durchzuführen. Das ist der umfassende wirtschaftliche Einfluß der deutschen Presse! Sie macht nicht nur Ereignisse, Aufrufe und Gesetze an einem Tage allen Volksgenossen bekannt, sondern trägt auch wirtschaftliche Neuigkeiten, Angebote von Waren in schnellster Zeit in die Wohnungen, wo sich jeder in Ruhe mit ihnen beschäftigen kann.

Wer in Bremen werben will, wirbt durch die Bremer Zeitung!

Bevor Sie bauen, kaufen, entschulden
befragen Sie uns.
Sie erhalten kostenlos Auskunft in der
Eigenheim-Schau
Bremen, Schüsselkorb 26
Fernspr. 27427
Verlangen Sie die wichtige Bauplanne mit 50 Eigenheimen für 1 RM. Porto 40.

Was für die neue Mode vorbildlich ist...

„Beyers Modeführer“



Frühjahr/Sommer 1936 Band I (Damen-
kleidung 1.50 RM) zeigt es an 256 aus-
gesucht schönen Modellen jeder Art in
prachvoller, meist bunter Wiedergabe.
Band II (Kinderkleidung 1.-RM) enthält
216 praktische und kindlich schöne Vor-
schläge. In jedem Heft großer Schnittbogen.

„Bunte Beyer-Schnitte“
sind zu allen Modellen überall erhältlich.

Beyer-Verlag
Leipzig/Berlin

Zentra

Handelsmarke

Freude an der ersten Uhr...

Bereiten Sie Ihrem Kinde diese
Freude zur **Konfirmation**

Formschöne Uhren mit zuver-
lässigem Werk finden Sie in den

Zentra-Fachgeschäften

Kennlich am roten Zentra-Wappen

Gardinen Teppiche, Tapeten

Läufer, Bett-Umrandungen u. Linoleum

im größten Spezialgeschäft der Neustadt

Teppich-Johnssen

Osterstraße 34, beim neuen Markt

Helimichs Lebensbitter
Verdünnung: 1 Maßchen in 100 Wasser
oder 1 Maßchen in 100 Wein
Die nicht erkrankten, werden man 1 Maßchen in 100 Wasser
oder 1 Maßchen in 100 Wein
Geheimrezept 1898

Preisskat-Listen

In der Geschäftsstelle
der „Bremer Zeitung“
10 Stock 12 Plenum



bester
Qualitäten
moderner
Modelle

Eine Aussteuer:

3 kompl. Zimmer

1 mod. Schlafzimmer,
1 mod. Wohnzimmer,
1 mod. Esszimmer, 4 sehr eichene
Polsterstühle.

1 mod. Naturküche, 2 Stühle.

Das ist Leistung in unseren
Qualitäten und wie!

Die sehen Sie sich unverbindlich an bitte,
Lieferung gegen Einzahlung, Spar-
scheine und Zahlungsvereinfachung

St. Pauli-Möbelhaus

St. Pauli, 10-12 u. Osterw. 46 a



Der Wintergarten wird gemütlicher

durch behagliche und moderne

Korb- u. Schienackmöbel

Sehen Sie sich unsere Auswahl
bitte einmal unverbindlich an,
denn zur Erhöhung der Wohn-
lichkeit finden Sie gewiß bei uns

Gebr. Stolle

Albrechtstraße 5-7 Tel. 37300

Angerstraße 18
Reparieren und Reinigen von
Korbmöbeln

Der entthronte Inselherrscher

Dala, 14. März.

Vor 20 Jahren unternahm der Norweger Christian Raud eine Entdeckungsfahrt durch das nördliche Eismeer. Mit vier Mann Besatzung freute er in einer Kuchale den Schiff durch die eiligen Gänge des hohen Nordens.

Ein Sturm trieb das Entdeckungsschiff auf eine Insel. Es war ein winziges Eiland, aber als Raud die Gekarteten durchforschte, fand er in freudigem Schreden heraus, daß noch niemand von dem Vorhandensein dieser Insel etwas wußte. Nirgendwo war sie verzeichnet. Sie hatte also darauf gewartet, von Christian Raud entdeckt zu werden. Die fünf Norweger zogen über die Insel, und sie gefiel ihnen ausgesprochen, obwohl außer ein paar Zwergbäumen und allerlei Moosen kein Leben darauf war. Aber in stolzer Entdeckungsfahrt nahm Raud Besitz von diesem Stückchen Erde inmitten des Eismeeres. Er gab der Insel den Namen „Jan Man“. Das damit nicht genug, richtete er an den Küsten der Insel Schilder auf, die die Infahrt trugen: „Privat-eigentum! Betreten verboten!“

Nach seiner Rückkehr erzählte Christian Raud jedem, der es hören wollte, Wunderdinge von seinem kleinen Königreich. Der norwegische Staat erpöckelte seine Besitzansprüche, und Raud ließ sich leiblich zum „König von Jan Man“ nennen. Nun war er zwar ein König ohne Untertanen — dennoch aber lebte er in wahrhaft königlichem Hufe. Das führte indessen bald dazu, daß er in Schulden geriet und nicht mehr aus noch ein wußte. Vergeblich ließ er seine Privatleuten zum Kauf an. Wen interessiert eine fahle Insel im Eismeer? Und schließlich konnte Raud froh sein, als das Staat ihm seine Besitzrechte an Jan Man für 10 000 Kronen abkaufte.

Nach diesem Vertrag aber erwachte in dem entthronten König die Reue. Es dachte ihm selber, Herrscher über eine wertlose Insel zu sein als Schuldenfrei zu leben. Und nun hat Christian Raud den norwegischen Staat verflucht. Ihm seine Insel unter ungenutzter Ausnutzung seiner Notlage genommen zu haben. In Dala fand diese seltsame Gerichtsverhandlung statt, die darüber entscheiden sollte, ob der Vertrag zwischen Raud und dem Staat zu bestehen bleibt. Der Ausgang ist ungewiss: Der König von Jan Man wird sich in die Rolle des Gegners finden müssen. M. W.

12 Museumsbesucher im Jahr

London, 14. März.

Der Kultus des „Museums für elektrische Kunst“ in London befragt sich in einem Aufruf an die Öffentlichkeit bitter darüber, daß er mit den Museumsbesuchern völlig allein sei. Im Jahre 1935 hätten genau zwölf Personen das Museum besucht, das heißt, jeder Monat habe gerade einen einzigen Besuch gebracht. Der Kultus führt die Interessiertheit des Publikums darauf zurück, daß keine Eintrittsgelder erhoben werden; deshalb nehme die Öffentlichkeit an, der Besuch des Museums könne freisinnig sein.

Enten entdecken eine Goldader

Warschau, 14. März.

Am Dorfweiber einer Siedlung namens Goplosa im Uralsgebiet wurde unlängst eine nicht unbeträchtliche Menge Gold gefunden, das durch harter Regenfälle aus dem hohen Felsstein ausgewaschen worden war. Das Merkwürdige an dem Fund ist die Art und Weise, wie die Dorfweiber auf die Goldader aufmerksam wurden, nämlich durch Enten, die den Dorfweibern mit Vorliebe aufzufinden und beim Durchwühlen des Schlammes aus einige Goldkörner ausgelesen hatten, die beim Schlachten der Vögel dann zum Vorschein kamen.

Zwei Wirsentbullen im Kampf

Warschau, 14. März.

Im Urwald von Bialowieza, dem berühmten Jagdgebiet von Polen, ereignete sich dieser Tage eine erschütternde Tiertragödie. Jäger wurden Zeuge eines Kampfes zwischen Wirsentbullen, der nicht weniger als 11 Stunden dauerte. Die polnische Jagdverwaltung hatte vor kurzem aus Schweden einen Wirsentbullen eingeführt, um den sich mehr und mehr verringern den Bestand der Wirsente wider aufzufinden. Der fremde Stier, ein mächtiges Tier, wurde von seinen einheimischen Konkurrenten mit größtem Mißtrauen betrachtet. Bei dem Wirsentbullen eine Wirsentbullen geriet der Fremdling mit einem einheimischen jungen Bullen in einen heftigen Kampf. Augenzeugen berichten, daß die gemauerten Tiere mit unvorstellbarer Wut aufeinandergriffen und sich mit ihren Hörnern bearbeiteten. Die weißen Wirsente fielen in den Kreis um die Kämpfer und laßen zu. Jeder Versuch, die eiferstürmenden Kämpfer mit Feuerbränden zu trennen, scheiterte an der verheerenden Wut der Streitenden. Die Jäger und Wirsente schloßen den Ring um die Kämpfer. Nach stündlichem Kampf brach der schwebende Bullen schwerverletzt zusammen und verendete kurz darauf an den Verletzungen, die ihm der junge Gegner beigebracht hatte.

Ein 95jähriger Vater

R. Newport, 14. März.

Einem Bericht an die „Amerikanische Medizinische Gesellschaft“ entnehmen wir einen ganz erstaunlichen Fall. In New Bern, im Staat North Carolina der USA, heiratete der 95jährige George Hughes eine junge Frau von 26 Jahren. Sie gedur lebten einen Sohn. Die Werte waren mit Recht über diese Tatsache erstaunt, die Untersuchungen ergaben aber, daß Hughes, der übrigens ein Veteran aus dem Bürgerkrieg ist, tatsächlich noch heute in der Lage ist, Kinder zu zeugen. Von seiner ersten Frau hatte Hughes lediglichen Kinder. Sein ältestes lebendes Kind ist 83 Jahre alt.

Wissenswertes Allerlei

Der häufigste Magnet der Welt ist vor kurzem in Schenectady in den Vereinigten Staaten hergestellt worden. Er ist imitierend, ähnlich sein eigenes Gewicht zu haben; er besteht aus einer neuen Legierung aus Aluminium, Nickel und Kobalt.

Ein Eingeborenentum in Britisch Guayana braut aus den Wurzeln der Callao-Pflanze ein Getränk, das schmeckt, so stark wie Whisky. Dies soll das herausgeforderte Getränk der Welt sein. Wenn ein Mann einen halben Liter davon trinkt, stirbt er 14 Tage lang vollkommen betrunken.

Mehr als 500 verschiedene Holzarten ruhen bei den Menschen, die sie berühren, eine Art Sauerentzündung hervor. Die gleiche Erscheinung wird auch durch den Rauch brennender Mangrovenbeize bewirkt, sowie durch eine bestimmte Eukalyptusart, sobald man in ihre unmittelbare Nähe kommt.

Von den 33 000 Göttern und Göttinnen Indiens werden die meisten in einer Stellung dargestellt, die den Tanz symbolisiert. Die meisten Indier, so wie auch andere orientalische Völkervölker, können sich eine Gottheit nicht anders vorstellen, als daß sie Ammut und Rhythmus hat und die Fähigkeit besitzt, die Gefühle ihrer ewigen Seele durch die Bewegungen des Körpers oder der Glieder auszudrücken.

Selbst es Gesichte gibt, ist bauernd irgendwo auf der Erde Krieg gewesen. Nur etwa jedes 12. Jahr war ein friedliches Jahr.

Mode-Tips von C&A

SIEBEN SACHEN

für das Frühjahr kommen aus der reichen Auswahl heute als Frühjahrsboten. Das Hauptaugenmerk gilt dem Komplet, das farblich geschickt gewählt, auch über die Übergangszeit hinaus getragen werden kann. Zur Jacke tauscht man einfach nur die ergänzenden Blusen und Kleider aus und ist so abwechselnd neuartig gekleidet. Wie immer bieten C & A-Auswahl und C & A-Preise reiche Möglichkeiten, für wenig Geld gut angezogen zu gehen.



1 Flottes Mantelkleid aus Flanell mit Ärmel und Einsatz aus entzückend gemustertem Matktrapp. In verschiedenen Farben **16⁷⁵**

2 Flottes Wall-Georgette-Komplet mit interessanter Faltenpartie und aparter zweifarbiger Bandengarnierung. Die neuartige kurze Jacke mit langem, das Kleid mit halben Ärmel. Bis Größe 46 **34⁵⁰**

3 Entzückendes Nachmittagskleid aus neuartig bedrucktem Matktrapp mit hübschem Ärmel, reizenden Taschen, abgefärbtem Lackleder-gürtel und geschmackvoller Kragengarnitur. In mehreren Farbstellungen **24⁷⁵**

6 Entzückender reich gesteppter Ulster aus Velour in Blau und Kamelehar-Farben ganz auf kunstledernen Serge. Die Rückenpartie gibt dem Mantel die modische Linie **28⁵⁰**

7 Hochmoderner Mantel mit reicher Stepperei aus fein gemusterten Stoffen, ganz auf kunstseid. Maroccan. Neuartig der Ärmelschm **39⁵⁰**

4 Elegantes Rock-Komplet aus einfarbigem Stoff in vielen Modifarben. Der Mantel ist ganz auf kunstseid. Maroccan. Kragen und Ärmel sind neuartig geschnitten **32⁵⁰**

5 Reizendes Rock-Komplet in verschiedenen Pastellfarben auf kunstseid. Maroccan. Kragen und Ärmel sind neuartig geschnitten **26⁷⁵**

GEHEN SIE ZU C&A BRENNINKMEYER

BREMEN, Am Brill 8-12

1252

Mittler zwischen Handel und Verkehr:

Der Seehafen-Spediteur

Welthandel — Weltverkehr! Weltverkehr — Welthandel! Zwei Worte und ein Begriff! Die Weltwirtschaft ihrer Beziehungen ist eine so enge, daß man sie nicht auseinander trennen kann. Dort, wo der Handel herrscht, hat sich ein einflussreicher Verkehr entfalten können. Und wo der Verkehr zu einer neuen Höhe gelangt, ist der Handel ebenfalls nachgefolgt. Wir mögen unsern Blick lenken, wohin wir wollen, die enge, untrennbare Verbindung von Handel und Verkehr wird uns überall begegnen, als etwas, das nun einmal zum Gemeingut, als ein natürliches Gesetz ist.

Die Entfaltung des Welthandels, der sich in der Hauptsache in der großen Seehafen als Ausgangs- und Eingangsplatz der von ihm bewegten Erzeugnisse äußert, hat — eben aus dieser organischen Zusammengehörigkeit heraus — auch eine entsprechende Entfaltung des Weltverkehrs bedingt. Man spricht so oft von einer Zusammenballung unzähliger Kräfte in einem Welthafen, fast das Wort vom Tor zur Welt so leicht hin, als sei es etwas ganz Alltägliches, von dem da die Rede ist. Und wenn man dem binnenländischen Seehafen einen nachhaltigen Eindruck vom Weltverkehr vermitteln will, dann führt man ihn selbstverständlich an jene Stelle, an der das vielfältige Getriebe des Welthandels praktisch und unkompliziert für den Laien zum Ausdruck kommt — in den Hafen. Immer wieder wird man es erleben, daß der Seehafen kaum vor dem ungeheuren Ausmaß der Dinge steht, daß ihm das große Erlebnis taufend Fragen zugleich auf die Sinne drängt, daß Frage und Antwort sich förmlich überlagern. Ja, so hatte man sich das gar nicht vorgestellt! Und ausgerechnet die Frage, die eigentlich zuerst gestellt werden mußte, lautet regelmäßig stets als letzte auf: Wer dirigiert denn nun diese gewaltigen Arbeiten, wer hält die Fäden so sorgsam in der Hand, daß keine Verwirrung in dem komplizierten Apparat eintritt?

Ja, wer hält die Fäden so sorgsam in der Hand? Wer dirigiert den komplizierten Apparat? Und wenn dann die Antwort kommt, daß der Expeditur, der Seehafenexpeditur, der geistige Leiter dieses ausgedehnten Betriebes ist, dann lautet wohl bei dem binnenländischen Seehafen das Bild vom schwerbesetzten Maschinenraum, der mit majestätisch und dröhnend seine Kräfte zeigt. Nun, die Aufgaben eines Seehafenexpeditors sind selbstverständlich grundsätzlich andere und bedeutendere. Die Aufgaben, die er im Interesse des Handels und seines rechtswidrigen Verkehrs zu erfüllen hat, sind so vielfältig, daß der Expeditur aus seiner Rolle Mittler zwischen Handel und Verkehr zu sein, überhaupt nicht mehr hinwegzudenken ist.

Ein fernes Wort zum Vorüber der Entstehung des Expediturwesens. Es ist ein unabwiderliches Gesetz, daß sich der Welthandel stets und ewig auf die rationellsten Wege abdrängt hat, daß er sich die Natur zum Bundesgenossen machte. Und so wie der Handel sich den

rationellsten Weg wählte, so wurde er mit der Zeit mehr und mehr auch in sich selber rationalisiert. Er spezialisierte sich und suchte eben durch die Spezialisierung Höchstleistungen zu erreichen. Dieses Streben nach Höchstleistungen bedingte in zunehmendem Maße den Einfluß des Handels lediglich auf seine eigentlichen Aufgaben, die in gleicher Weise immer weitere Ausdehnung annehmenden Verkehrsleistungen konnte er nicht mehr mit einer Zuerückhaltung meßten, mit der sie in seinem eigenen Interesse behandelt werden mußten. Auch hier war also eine Spezialisierung notwendig, eine Spezialisierung, die dem Handel nicht nur Hilfsmittel auf ausgedehnten Wegen war, sondern die ihm auch neue Wege zu ebener. Diese veranlassungsgemäße Aufgabe ist dem Expeditur zugefallen.

Ein hervorragender Fachmann unter untern bremschen Expeditoren hat einmal die gewaltige Vielseitigkeit und die ungeheure Verantwortung, die der Seehafenexpeditur beisteht, so treffend zusammengefaßt, daß auch der Journalist sie nicht besser zu fassen vermag. Er wies darauf hin, daß, wenn zwischen Handel und Verkehr als Bindeglied das binnenländische Expediturwesen stehen sollte, zwischen Land und Meer zwischen Welthandel und Weltverkehr — als Mittler der Seehafenexpeditur stehe. Er ist die geistige Seele des Seehafenverkehrs.

Die Waren, die der Seehafen übernimmt, sind durch ihn von den Fabriken abgerufen, er hat die Reifebauer berechnen, mit der Ueberlieferung der Fracht und den Dampfer vereinbart. Nach der Ladung dieses Dampfers hat er die Waren disponiert, immer befreit, die Umschlagzeiten so gering wie möglich zu halten und den billigen und vorzuziehenden Weg zu wählen. Er hat den einlaufenden Frachtführer bei der Eisenbahn eingeklinkt, die Fracht beglichen und der Reichsbehörde die zum Abgehen erforderlichen Papiere eingereicht. Sein Aufgabenfeld erstreckt die gesamte Abfertigung, er reist der Reeder die Komplikationen ein, er veranlaßt die Seefracht, erteilt die Befragungen über den Einmarsch, führt über die Verladung der Ware, zieht Rechnungen ein, befragt Konsulatsakturen, Urspuren- oder Gesundheitszeugnisse, Ausfuhrbewilligungen, Export-Kontrollurkunden, um zu erledigen die Statistiken und muß das gesamte Gebiet der Verordnungen beherrschen und beaufsichtigen. Das meiste und für den Laien außerordentlich wichtige Gebiet der Seehafenexpeditur ist eine seiner größten besonderen Aufgaben.

Der Seehafenexpeditur ist ein faktuell wichtiges Glied in den Wechselbeziehungen der Nationen. Das liegt begründet in dem ganzen Charakter seiner Tätigkeit, denn seine Leistung ist nicht bloß materieller Art, sie ist materiell nicht meßbar und nicht wägbare. Er liefert nicht das sichtbare Produkt industrieller Fabrikation und Maschinen, er treibt keinen Handel mit fahrbaren Waren, die in ihrer Qualität, ihrem Gewicht,

schon das Urteil des Käufers über den Grad der ihm gemachten Leistung enthalten.

Keine andere Berufsgruppe im Wirtschaftsleben ist so vom Vertrauen abhängig, wie der Seehafenexpeditur. Und von ihm aus gehen die halbsahnen Räder hinaus ins Ausland. Er ist Treuhänder für inländische und für ausländische Banken für ihre eigenen Lagerhäuser werden ihm verpfändete Waren zur Einlagerung anvertraut; er wird mit Infanterie beauftragt um.

Mit wichtiger ausländischer Nachhilfe wäre der Expeditur und der Handel unmöglich, wenn der Seehafenexpeditur, gestützt auf das Vertrauen der Banken und der Verkäufer, nicht wie ihm zumeist Funktion als Treuhänder ausüben würde.

Damit ist die grundsätzliche Funktion des Seehafenexpeditors eindrucksvoll umrissen. Beacht es überhaupt noch eines Wortes, um die hohe Verantwortung des Expeditors als Betreuer des Handels in allen verkehrsrechtlichen Fragen noch zu unterstreichen? Es ist selbstverständlich, daß auch im Expediturwesen die Spezialisierung der zentralen Zusammenfassung vorzuziehen werden ist, weil nur mit Hilfe sorgfältig ausgebildeter Spezialisten alle die einzelnen Güter sachgemäß behandelt werden können. Und es ist ein alter Grundsatz des bremschen Expediturwesens, daß der Expeditur die ihm anvertraute Ware genau so gut kennen muß, wie sein Kaufmann, daß er in der Kenntnis der Praxis ihrer Behandlung und Bearbeitung sowie in den technischen Fragen ihrer Vertriebswege ihm sogar überlegen sein soll.

In seiner Verantwortung, die mit dieser Lage mit zunehmender Zeit über die Entstehung des bremschen Expediturwesens seit der Machtergreifung hatten, kam eine Reihe entscheidender Gesichtspunkte zur Geltung. Zunächst wurde darauf hingewiesen, daß sofort im Jahre 1933 Verhandlungen aufgenommen wurden über einen Gemeinheitsvertrag für die am Seehafen beteiligten Gruppen mit dem Ziele, die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Seehafenpartner zum Nutzen des deutschen Seehafens zu bringen. Diese Verhandlungen, die auf vollkommen freiwirtschaftlicher Grundlage zwischen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, den im Bremer Seehafen beteiligten zusammengefaßten bremschen Seehafenexpeditoren und den in der Vereinigung Bremer Seehafenexpeditoren und Seehafenagenten zusammengefaßten bremschen Seehafenexpeditoren geführt wurden, kamen Anfang 1934 zum Abschluß. Durch gegenseitige Unterstützung der Seehafenpartner sollte erreicht werden:

1. Die Erhaltung eines leistungsfähigen und vertrauensvollen, selbständigen Expediturwesens als lebenswichtige Aufgabe des Seehafenverkehrs über die bremschen Häfen;



2. Die Förderung der Verladung mit den in den bremschen Häfen verkehrenden Schiffen;

3. Die Förderung des Seehafen- und Lagerhaus-Verkehrs an den Anlaufstellen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft;

4. Die Erhaltung eines leistungsfähigen und vertrauensvollen, selbständigen Seehafen-Expediturwesens als lebenswichtige Aufgabe für die die bremschen Häfen bedienenden deutschen und ausländischen Reedereien.

Der Gemeinheitsvertrag hat zur Folge gehabt, daß der Geist der Gemeinwirtschaft, der in Bremen ja schon immer beherrschend, noch weitestgehend geherrscht worden ist. Gerade die Freiwilligkeit des Zusammenstehens hat sich hier als ein die Gemeinwirtschaft stark förderndes Faktor erwiesen.

Wir stellen die Frage nach dem Anteil der bremschen Expeditur am Aufschwung des Verkehrs in unseren Häfen und bekommen die Antwort, daß in den letzten Jahren das Expediturwesen wieder in steigendem Maße zur Rettung der Güter herangezogen worden ist. So Prozent aller Waren, die in den bremschen Häfen durch die Hände unserer Expeditoren gehen, sind in den letzten Jahren in den bremschen Häfen zu den verschiedensten Verbindungen der Expeditur überlassen geblieben in der klugen Einsicht, daß tausend fleißige Bienen aus dem Mittelstand, die die Dauer doch mehr erreichen werden, als ein einziger großer Konzern, dem das Fach mehr oder weniger doch fremd ist.

Die mengenmäßige Steigerung des Verkehrs in den bremschen Häfen hat naturgemäß auch zu einer Steigerung des Expediturwesens geführt. Die Umschlagzeit des Verkehrs vom hochwertigen Erzeugnis auf den Weg zum Verbraucher hat jedoch das merkwürdige Ergebnis hinter der mengenmäßigen Zunahme zurückgelassen.

Es ist ein Beweis von außerordentlicher Tragweite für die Sorgfältigkeit des Dispositionens unter bremschen Seehafenexpeditoren, daß es ihnen durchweg gelingt, während des vergangenen Jahres im freien Handel rund 70 Prozent der ihnen anvertrauten Güter ohne jeglichen Aufenthalt direkt von der Eisenbahn ins Schiff zu verladen. Das ist praktische Dienst am Kunden, der in der Gegenwart von unermesslichem Ein- und Ausladen zwecks Lagerung bei gleichzeitiger Vermeidung von Standzeiten für die Warenbesitzer zu einem Ausmaß kommt und der mehr als alles andere dazu angetan ist, den Ruf der bremschen Seehafenexpeditoren im Binnen-

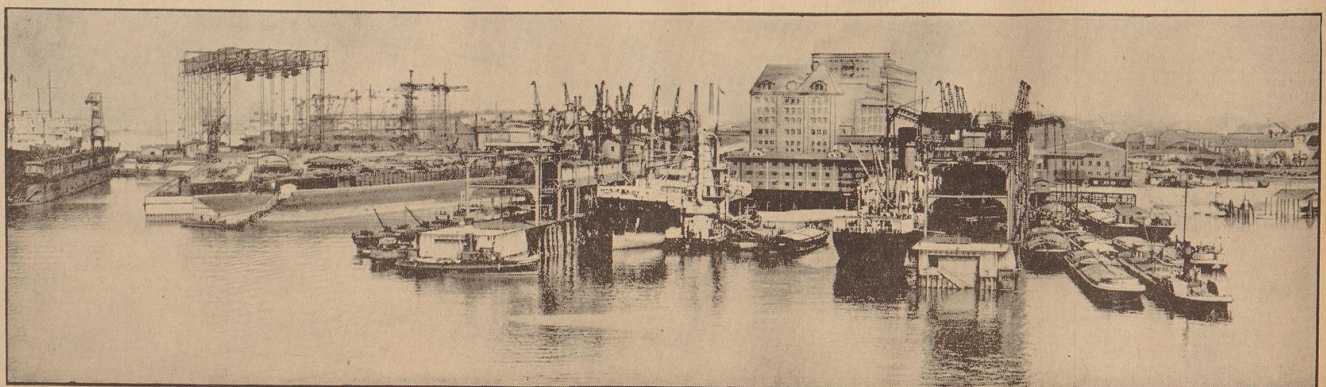
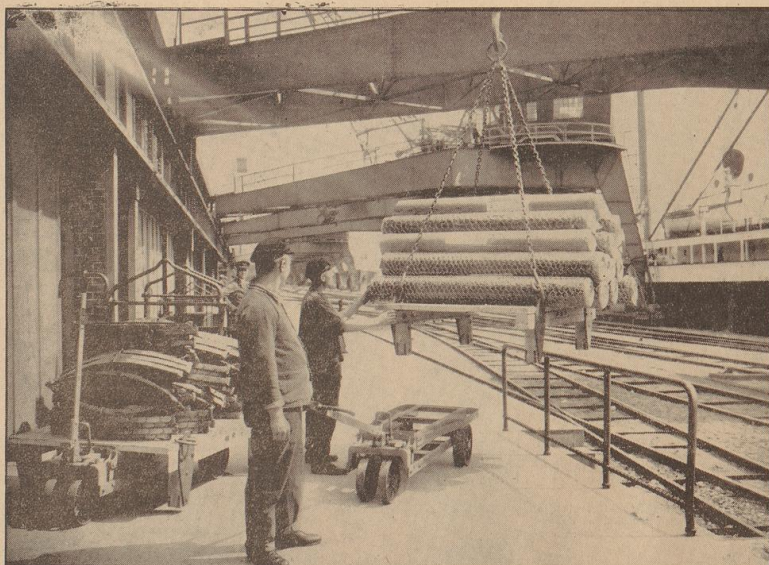
Unsere Bilder:

Ober rechts: Läschen von Wolle mit Kränen modernster Bauart

Mitte: Schonende Verladung von Eisenwaren, die einige Tage im Kaje-schuppen gelagert haben

Unten: Regier Betrieb an der Getreide-verkehrsanlage und bei der AG. „Weser“

Aufnahmen von: Saebens-Worpswede u. Rudolf Meyer-Bremen



land als notwendige Betreuer der ihrer Obhut anvertrauten Güter weiter zu setzen. Zieht man einen Vergleich zwischen der Lage des bremschen Expediturwesens im Zeitpunkt der Krise gegen Ende des Jahres 1932 und derjenigen, wie sie sich heute dem trübsamen Blick darstellt, so ist auch hier der Rückgang wirtschaftliche Aufschwung unübersehbar. Man sieht weiter durchaus zuverlässig in die Zukunft und bedauert nur, daß die Intensivierung des seinerzeit mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers mit dem Verein Hamburger Expeditoren geschlossenen Vertrages bezüglich der sogenannten „Spanne“ Hamburg-Bremen infolge einseitiger Zurückhaltung der Zustimmung des Reichsverkehrsministers verfallen werden mußte. Diese Spanne habe keineswegs eine Verwertung Bremens bedeutet, sondern nur den vertraglichen Ausdruck für die Aufrechterhaltung des Status quo im Verhältnis der tatsächlichen Unterfische der beiderseitigen Rollen und der bisherigen Wettbewerbslage Bremens zu Hamburg dargestellt.

Welthandel — Weltverkehr Weltverkehr — Welthandel! Zwei Worte und ein Begriff! Das Bindeglied zwischen beiden ist der Seehafenexpeditur, der Betreuer des Handels auf jedem Wege durch die weite Welt!

Verantwortlich: Heinz Tischler, Bremen

[illegible]

ausserordentlich fruchtbar
die ihn auch ausserhalb des
Hells bekannt und gesiegt
Hilfsleistungen zu leisten
Hilfsleistungen zu leisten
zu errichtenden Sternwarte

die Astronomie, der Himmels-
die Erdmessung, die Gedächtnis-
elten mit größtem Interesse.
ntritt in Königsberg nach-
auf. Erstmalig war die ge-
s 1808 (während der Krie-
gezeiten, Bismarck, der die
leitete, wollte ihn für die-
el hatte indessen abgelehnt.
iders, der ihn wohl der
te. Den Höhepunkt im ge-
die Gradmessung in Ost-
auf die späteren deutschen

...nahme lebendig geblieben, und des vorigen Jahrhunderts in wissenschaftlicher Strenge der Einfachheit ausgeführt. Der Schreiber abgelöst worden. Der Förderer der geodätischen Wissenschaften in Christen, alten Dreiecksungängen, wurde unter den Geodäten aller

alle stets bestimmte Fragen,
 ob, beantworteten. Hierfür de-
 n Rechnens in einem Maße,
 den Forschern deshiesigen kein
 nomischen und geodätischen
 re mathematische Podation
 endung eines zweifelhaf-
 Durchführung der Aufgabe
 er tatsächlichen Verhältnisse
 Beobachtungsvorfahren.
 Vichenswürdigkeit, die auch
 r Kaufbahn gelegentlich ent-
 on vorherein entwarfente.
 ch der geniale Forscher für

erhöhen. Er hat
Schüler in den Jahren sel-
anreißens hatte für ihn ein
t. Er selber bezeichnete diese
die „goldene Zeit der Mikro-
Dr. Heinrich Böhm
