



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

15.08.1938 (Nr. 223)

ersch. 7mal wöchentlich

Monatsbeitrag 2.30 einchl. Su-
bskribenten-Belegungspreis monatl.
2.30 1/2 einchl. 51.30 1/2 Be-
legungspreis wochentl. 42 1/2 Be-
legungspreis 1/2 im Voraus
zahlbar. Postleitzahl: Hamburg 17272.
Eine Veränderung der Zeitung
nicht erfolgt. Keine Änderung auf
Abrechnung des Belegungspreises.
Verlag: M.C. Bauerlag Verlags-
GmbH, Bremen, Beren 6-8.
Telefon: 5 41 21, Nacht u. Sonnt.
5 11 15. Druckerei: Verlag werft,
12-13 ReetstraÙe. Freitag: 12-13
und Freitag 12 1/2 - 13 1/2 Uhr.

Bremer Zeitung



Parteiamtliche Tageszeitung
Das Amtsblatt des Regierenden Bürgermeisters der freien Hansestadt Bremen

der Nationalsozialisten Bremens
Amtliches Veröffentlichungsblatt des Reichstatthalters in Oldenburg und Bremen

Nr. 223 / 8. Jahrgang

Montag, 15. August 1938

Einzelpreis 15 Rpf.

„Condor“-Flieger wieder daheim

New York - Berlin in Rekordzeit von 19 Stunden 54 Minuten

Der Beweis für die hohe Leistungsfähigkeit im Serienbau hergestellter Großflugzeuge erbracht

(Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung)

Nach einem unerschütterten Rekordflug ist das **Jode-Wulf-Flugzeug „Condor“** am Sonntagvormittag um 9.57 Uhr auf dem Flughafen Tempelhof wieder in Berlin eingetroffen. Für den Rückflug von New York haben die Ozeanflieger nur 19 Stunden und 54 Minuten gebraucht. Mit Windeseile hatte sich die Nachricht in der Reichshauptstadt verbreitet, und die Berliner Bevölkerung bereite den erfolgreichen Ozeanfliegern einen begeisterten Empfang. Auf dem Rollfeld des Flughafens hatten sich zur Begrüßung der Flieger Staatssekretär General der Flieger **Milch**, der Berliner Oberbürgermeister und Stadtpräsident **Dr. Lippert**, der Präsident des Aero-Clubs von Deutschland, von **Gronau**, sowie auch der Vorkommandant der Vereinigten Staaten, **Wilson**, und zahlreiche hohe Offiziere der Wehrmacht und Kameraden der Ozeanflieger eingefunden. Vom Flughafen Tempelhof fuhren die Flieger durch ein Spaltes begehrter Menschen zum Haus der Flieger, wo eine Begrüßungsfeier stattfand.

Berlin, 15. August.

Schon seit den frühesten Morgenstunden hingen die Berliner an den Funkgeräten, um den Weg der Ozeanflieger zu verfolgen. Eine Standortmeldung jagt die andere. Auf der Landkarte wird die Route verfolgt. Die Ozeanflieger hatten sich auf dem Vermessungspunkt Lübbich, müssen also bei der Rückkehr der Erde eine längere Strecke als auf dem Himmel zurücklegen. Es fällt sich kaum ein spannenderes Vorspiel als die Ankunft der **„Condor“-Flieger** in Tempelhof vorstellbar, als diese knappen fünfzig Minuten vor Bord des Flugzeuges, dessen vier **BMW-Motoren** mit einer Eindrehleistung von weit über 1000 Kilowatt unterhalb der Heimat entgegengesetzt wurden. Die Erwartung ist auf den Höhepunkt gekommen, als der Rundfunk die Nachricht verbreitet, daß die Flieger über England geflohen wurden und voraussichtlich gegen 10 Uhr in Tempelhof landen werden.

Berlin zum Empfang gerüstet!
Der Weg nach Tempelhof durch die Reichshauptstadt ist schon einen Vorbesuch an der Freude, Erwartung der Bevölkerung, die selbst durch einen grauerhimmlichen Himmel nicht beeinträchtigt werden konnte. Man kann bedauern, daß die meisten bei den sich überbreitenden Nachrichten von dem tatsächlichen Verlauf des Rückfluges übersehen wurden, so ist es ein beachtlicher Reizfaktor, der sich durch die Straßen am Rande Tempelhofs wälzt trotz des unaufrichtig strömenden Regens. Auf dem Straßen zum Flughafen zum Haus der Flieger, durch die die Ozeanflieger kommen mußten, werden in aller Eile die Fahnen herausgeholt. Ein helles Bild bietet dabei die Anfahrtsstraßen, das durch die lange Reihe der Regenschirmträger und ihre schrittweise nicht gefahrt wird. In weniger als drei Stunden hat die Reichshauptstadt diesen Empfang vorbereitet.

Papiere unter dem Arm nicht. Ordnung muß sein! Jetzt endlich können die Wagen des fremden Wiedersiegers sich überlassen. Zuerst erscheint Hauptkapitän **Henke**, hinter ihm Hauptmann von **Wronau**, der Oberunterführer **Dieters**, der Oberflugingenieur **Koberer**, alle in blendend weißen Mägen mit strahlen Glanz, als seien sie eben von einer „Spirituose“ zurückgekehrt. Scharfzügelte, schlendelnde, die Begleitung der Umstehenden ist so groß, daß die Abfertigung durchbrochen wird. Die Flieger leben im dichtesten Gemäl.

Dann heißt General der Flieger **Milch** die vier Männer, die in weniger Tagen mehr als 13000 Kilometer zurückgelegt und zweimal den Nordatlantik bezwungen haben, oben auf dem Rollfeld kameradschaftlich willkommen und spricht ihnen herzlichen Dank aus, auch im Namen des Generalfeldmarschalls **Hermann Göring**. **Flug um die Welt war geplant**
Diese erstmalige Leistung in der Luftfahrt müsse um so höher bewertet werden, als sie mit einem in Flug-

fermaerfolge eingeleiteten normalen Flugzeug durchgeführt wurde. Dieser Flug ist in aller Eile vorbereitet, ohne große vorherige Anfrühigungen. Ursprünglich ist ein Flug um die Welt geplant gewesen. Der Rückflug ist jedoch nach dem Fluge des Amerikaners **Sunbes** aufgegeben worden und man habe nun den **„Dne-Hatz-Flug Berlin-New York und zurück“** unternehmen. Dieses Vorhaben sei jetzt auf die Minute genau ausgeführt worden.

Staatssekretär **Milch** gedachte der großen Verantwortung, die alle vier Männer der Besatzung am Steuer, an den Motoren und im Funtribetrieb auf sich genommen und so erfolgreich durchgeführt haben. Hier habe die hoch Kameradschaft gezeigt, die heute in Deutschland zwischen der militärischen und der zivilen Luftfahrt besteht. Diese Kameradschaft habe die Leistung ermöglicht. Weiter gedachte der Staatssekretär mit den früheren Berichten der herzlichen Aufnahme der deutschen Flieger in den Vereinigten Staaten und der Anerkennung ihrer Leistung durch die amerikanischen Behörden und die Öffentlichkeit. Er dankte besonders dem amerikanischen Vorkommandant **Mr. Wilson** für seine Anwesenheit bei der heutigen Empfangsfeier, dem allem aber auch für die kameradschaftliche Unterstützung durch die amerikanischen Flieger.

Staatssekretär **Milch** verteilte unter begeisterten Freizeiter Zustimmung ein Glückwunschtelegramm des Reichsministers der Luftfahrt **Generalfeldmarschall Göring** und erklärte dazu, er glaube, der Reichsminister der Luftfahrt werde den Fliegern, die freiwillig und so gut Kameradschaftlichen Flug begonnen und programmatisch zu Ende geführt hätten, ein gutes Flugzeug zur Verfügung stellen, mit dem sie weitere Flüge unternehmen könnten, sobald sie wollen und wohin sie wollen. In diesem Sinne, so schloß Staatssekretär **Milch**, danke ich Euch im Namen des Generalfeldmarschalls für das, was Ihr geleistet habt, für das, was Ihr so tapfer und behendig getan habt. Weibet weiter gute Kameraden der Luft. Weibet weiter vorbildlich für Tausende und aber Tausende junger Flieger, die den Tod des Soldaten und den Tod der zivilen Luftfahrt tragen. Ich wünsche Euch in aller aller Namen Glück und Sals- und Weibend.

Die Triumphfahrt durch Berlin

Auch Oberbürgermeister **Dr. Lippert** begrüßte die **„Condor“-Besatzung**, deren Tat die Bevölkerung der Reichshauptstadt mit besonderer Anteilnahme von Anfang an bis Ende in Freude und Rührung verfolgt habe. Im Namen seiner Kameraden dankte Hauptkapitän **Henke** für den herzlichen Empfang in der Heimat. Dann legte sich die Reihe der Wagen für die Triumphfahrt durch die lachengemäulerten Straßen Berlins in Bewegung, an der Spitze im offenen Auto die **„Condor“-Flieger**, deren weiße Mägen wie eine prächtige Herausforderung an den regenrauten Sonntag wuchsen. Immer wieder mußten die **„Condor“-Männer** für die jubelnden Zurufe der Menschenmenge zu beiden Seiten danken.

Ins Goldene Buch der Reichshauptstadt eingetragen
Am Haus der Flieger fand noch eine feine Empfangsfeier statt. Am Festsaal war das Goldene Buch der Stadt Berlin ausgelegt, denn „man konnte es den Fliegern ganz ohne Strapaze jetzt nicht noch zumuten, ins Rathaus zu kommen“ meinte **Dr. Lippert**.
Nach der Seite, auf der sich unter dem Datum vom 12. August 1938 mit großen aufrechten Letztern der Name **Stal o Bal o** eingetragen findet, trugen sich jetzt die vier **„Condor“-Flieger** in das Ehrenbuch der Reichshauptstadt ein, das schon so viele Namen berühm-

ter Flieger enthält, des Amerikaner Chamberlain, der 1927 von New York nach Berlin flog, **Enders**, **Wolfgang von Gronau**, **Freiherr von Gabels**, **Joachim Staudenbaur** und seiner Luftkammer-Kameraden sowie anderer.

Von der Seite Berlin erhielten die Flieger eine Ehrennennungsplakette. **Wolfgang von Gronau** übergab ihnen im Namen des Aero-Clubs von Deutschland eine liberale Schale und General der Flieger **Milch** überreichte ihnen der **„Condor“-Flieger** einen großen silbernen Pokal, die ihre persönlichen Freunde im Luftfahrministerium gestiftet haben.
Während der Begrüßungsfeier lief eine große Anzahl von Büchern zusammen ein. **Reichsminister Dr. Goebbels** hatte der Besatzung des **„Condor“** folgendes Telegramm geschickt:
„In Ihrer großartigen Leistung, die uns alle mit Stolz und tiefer Bewunderung erfüllt, spreche ich Ihnen herzlichsten Glückwünsche aus. Sei Ihnen, Reichsminister **Dr. Goebbels**.“

Vor dem Haus der Flieger wartete während des festlichen eine große Menschenmenge. Die immer wieder **„Heil-Heil“** ausbrachte. Auch ein Chor hatte sich gebildet. Am Regen stehen ist nicht schön, wir wollen unsere Flieger leben.“

„Einen Tag eher gestartet“

Ein Gespräch mit der „Condor“-Besatzung

Nach der offiziellen Feierlichkeit im „Haus der Flieger“ lagen wir dann noch im kleinen Kreis mit den Männern zusammen, denen Deutschland die große Pionierarbeit verdankt, mit den vier **„Condor“-Fliegern** und dem Konstruktionschef der erfolgreichen **Wainstein, Direktor T a n l** von den **Jode-Wulf-Werken**.

Den Atlantikfliegern war nicht anmerken, welche Leistung sie hinter sich hatten. Besonders **Wainstein** hatte eine gute Sache gemacht. Er gab eine feierliche Erklärung, sowohl vom **„Stal o Bal o“** als auch vom **„Wulf“**.

„Wie find einen Tag eher gestartet, als wir ursprünglich beschuldigt hatten“, erklärte **Henke**, „Deshalb haben einige amerikanischen Zeitungen unseren Flug“, so wirtlich sein Kamerad **Bierberg** ein, „vielleicht als ein geheimnisvolles Unternehmen bezeichnet“. „Tatsächlich war der einzige Grund für den vorzeitigen Abflug“, lächelte **Henke** fort, „allein das günstige Wetter. Die Betätigung des Reichswehrdienstes durch die Deutsche Seemarine in Hamburg war - während des ganzen Fluges ausge-

setzt. Nur ihre Meldungen konnten wir uns bis zum letzten verlassen. Sieh es 40 Kilometer Wind aus 270 Grad, dann stürmte das auch.“

„Man kann sich vorstellen, wie beruhigend das auf uns bei der Vorbereitung des Nordatlantiks wirkte. Die Flugleitung wurde kaum angeordnet zu werden. Von Hamburg war uns auf dem Flugtag der Gegenwind mit durchschnittlich 21 Kilometer Stärke angedehnt worden. Tatsächlich betrug er 20 Kilometer, so genau war die Berechnung. In der Durchschnittsrichtung mußte man fast immer mit außerordentlich heftigen Gegenwinden rechnen. Gerade deshalb ist es erforderlich, mit dem Betriebsstoff **paraffin** umzugehen, damit man für alle Fälle gerüstet ist. Nur ist der Flug im großen Maße ein sich um wirtschaftlichen, andererseits sind dort eben erfordernisgemäß auf dieser Strecke die Gegenwind aber sehr stark. Wir haben uns deshalb das günstigste Mittel ausgesucht, das war für den Flug 2000 Meter. Ein etwas klein man nur auf Grund langjähriger Erfahrungen entschieden. Tatsächlich bislang hat bei der Ankunft in New York noch für 2 1/2 bis 3 Stunden Betriebsstoff an Bord.“ (Fortsetzung auf Seite 2)

Diplomatie der Freundschaft

Weltliche Demokraten belieben immer wieder den autoritären Staaten die Unterdrückung der Persönlichkeitsfreiheit vorzuzwerfen. Würden sich diese Beurteiler von ihren ausgefahrenen Denkbahnen nur ein wenig frei machen können, dann entginge es ihnen auch nicht, daß der autoritäre Führergedanke eine Entfaltung der Persönlichkeitsfreiheit in einem Ausmaße schafft, die mit sogenannten „demokratischen“ Methoden nicht annähernd erreicht werden kann.
Die Führerpersönlichkeit im autoritären Staat muß nicht frei sein, sondern frei sein in der Bindungslosigkeit, sondern stellt sich bewußt in überindividuelle Bindungen hinein, findet gerade in dieser Verbundenheit die letzte Entfaltung in Kraft und Leistung. Führer und Gefolgschaft stehen in ununterbrochener, wechselseitiger Bindung, leben in einer Sphäre unbedingten Vertrauens, unerschütterlichen Glaubens. Sie finden sich im tiefsten Dienst an der Gesamtheit. Aus dieser Sphäre heraus wächst dann das Wort und die Tat der Führerpersönlichkeit zu einem ganz anderen Gewicht als etwa der „persönlichen“ Leitartikel eines demokratischen Parlamentariats an sich hat. Aus dem Munde des Führers spricht die Nation, durch seine Sonderinteressen verflüssigt oder abgehoben.
Damit ist im europäischen Völkervertrag eine bisher ungenannte Sprache aufgenommen. Völker können aus dem Munde ihrer Führer von Mann zu Mann sprechen, sich wie Kameraden verständigen. Die Führerpersönlichkeit ist die lebendige Verkörperung der Nation. So ist es möglich, daß zwischen Völkern auch ethische Bindungen wie Freundschaft, Kameradschaft, Treue wirklich werden können. In ihren Führerpersönlichkeiten Nationen im vollen Sinne des Wortes die Hände.
Es ist offensichtlich, daß hier eine durchaus neue Form der zwischenmenschlichen Verständigung im Werden ist. An Stelle eines abstrakten, unpersönlichen Notenswechsels tritt das Gespräch von Herz zu Herzen, von Mann zu Mann. An Stelle papierener Verträge treten die ethisch-moralischen Bindungen der Treue und Freundschaft. Freilich ist diese Form nur in Führerstaaten möglich, denn nur wo sich die Kraft und der Wille einer Nation ungebrochen in Führerpersönlichkeit vereinen und ausdrücken, dort ist auch die letzte Vollmacht vorhanden, im Namen der Nation zu sprechen und zu handeln.

Weltlich ist auf dem schwerhörigen Europa eine Abnung davon aufgegangen, als es keine Uniformität bei der Begegnungen der Führer Italiens und Deutschlands lenken müßte. Und wenn dieser Tag die beiden **Marshall** der Luftwaffe in kameradschaftlichem Beiseinamen Gespräch wechelten, sich im Familienkreis, auf der Jagd näherkamen, so ist dies wiederum ein Ausdruck dieser neuen persönlichen Form der Diplomatie, einer Verbündigung im zwischenmenschlichen und zwischenmenschlichen Verkehr. Die Führer und ihre Bahnen wecheln keine erschütterten und verfallenen Schriftstücke. Sie sprechen als Männer und Kameraden. Das ethische Element der Treue ist an Stelle des unpersönlichen Staatsvertrages getreten. Und damit begann ein neuer Abschnitt europäischer Geschichte.

Unser Tagesspiegel

Nach japanischen Berichten zeigte die rote Armee beim Großangriff auf Schanghai sichtbare Schwächen in Führung und Kampffähigkeit.
Das **Jode-Wulf-Flugzeug „Condor“** traf gestern vormittag nach einem neuen Rekordflug wieder in Berlin ein.

Der Führer und Reichskanzler sprach der **„Condor“-Besatzung** seine herzlichsten Glückwünsche aus.
General der Flieger **Milch** erklärte in einem Interview, daß auch in Zukunft weitere **Dne-Hatz-Flüge** auf der Strecke **Berlin-New York** durchgeführt werden.

Der Galapagosring in der Wüste wurde gestern von einem glänzenden sportlichen Großpreiser gewonnen.
Beim **Jopeer** Großfahren wurde **Gungenhauer** Zweifelflieger.

Nudolf Garacciola gewann das Autorennen um **Coppa Acerbo** und konnte als einziger Deutscher das Rennen beenden.
Beim **Weltluftfahrt-Wettbewerb** **U 23** - Deutscher Team trugen die Amerikaner einen triumphalen Erfolg davon.

Telegramm des Führers an die Ozeanflieger

Berlin, 15. August
Der Führer landete an die erfolgreichen deutschen Ozeanflieger folgenden Telegramm: „An die Besatzung der **D-ACON**, **Wainstein**, **Haus der Flieger**. Zu Ihrem glänzenden Erfolg spreche ich Ihnen meine Anerkennung und herzlichste Glückwünsche aus. **Wolff Hitler**.“

Hermann Görings Glückwunsch

Berlin, 15. August
Das Telegramm des Generalfeldmarschalls **Hermann Göring** an die Ozeanflieger hat folgenden Wortlaut: „Wollt Euch beglückwünschen ich Sie zu dieser großartigen Leistung und beglücke Sie auch das herzlichste Glückwünsche aus. Ich wünsche Ihnen ein glänzendes Leben. **Hermann Göring**.“

