



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

25.05.1938 (Nr. 142)

Ersteinmal 7mal wöchentlich
 Monatsbezug RM 2.30 einl. Sa-
 feitgehalt: Verlagspreis monatl.
 2.30 RM (einkl. 48.86 % Ver-
 zeichnungsgebühr) zuzügl. 42 % Ver-
 zeichnungsgebühr. Bezugspreis ist im voraus
 zahlbar. Verlagsdruck: Hamburg 17272.
 Eine Behinderung der Lieferung
 rechtfertigt keinen Anspruch auf
 Rückzahlung des Bezugspreises.
 Verlag: M. C. Bauer & Co. Ver-
 eins GmbH, Bremen, Oeren 6-8.
 Fernsprecher: 541 21 und 511 15.
 Druckzeit: Verlag wöchentlich
 12-13 Uhr, Schließung Dienst-
 tag und Freitag 12½-13½ Uhr.

Bremer Zeitung

Einziges - Grundpreis:
 Die 22-mm-Zeile im Haupttext
 12 Pf., die 78-mm-Zeile
 75 Pf., die 110-mm-Zeile
 1.10 Pf.
Sie lesen heute:
Bremen im Spiegel
seiner Kraft
Postanschrift der BZ
 M. C. Bauer & Co. Ver-
 eins GmbH, Bremen, Oeren 6-8.
 Fernsprecher: 541 21 und 511 15.
 Druckzeit: Verlag wöchentlich
 12-13 Uhr, Schließung Dienst-
 tag und Freitag 12½-13½ Uhr.

Parteiamtliche Tageszeitung
 Das Amtsblatt des Regierenden Bürgermeisters der freien Hansestadt Bremen



der Nationalsozialisten Bremens
 Amtliches Veröffentlichungsblatt des Reichsstatthalters in Oldenburg und Bremen

Nr. 142 / 8. Jahrgang

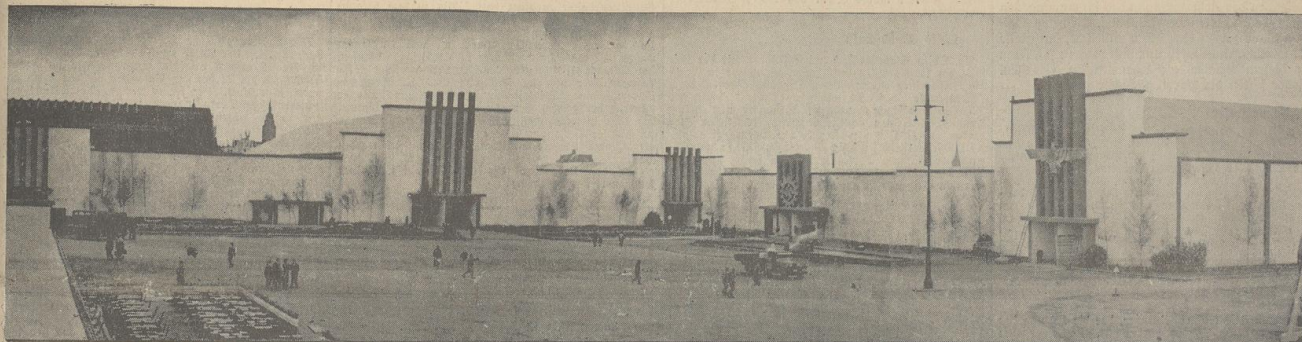
Mittwoch, 25. Mai 1938

Einzelpreis 15 Rpf.

25. Mai bis 19. Juni 1938

„Bremen-Schlüssel zur Welt“

heute um 11 Uhr Eröffnung durch den Gauleiter



Ein herzlich willkommen den Gästen unserer Stadt

J. B. D. Bremen, 25. Mai.

Die Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“ öffnet heute ihre Tore. Der Gauleiter ist zum Vollzug dieses feierlichen Aktes gekommen und mit ihm werden zugegen sein alle, die irgendwie sich in selbstloser Weise für das Gelingen dieses herrlichen Wertes eingesetzt haben. Denn um ein herrliches Wert handelt es sich bei dieser Ausstellung, die die größte des Reiches in diesem Jahre ist, um ein Wert, das unsere Hansestadt Bremen sich zur Ehre rechnen kann und das ihr zur Ehre gereichen soll.

Nach einer langen Zeit politischen und wirtschaftlichen Niedergangs im Reich, ein Niedergang, der zutiefst auch Bremen als Hansestadt erfasst hatte, war es der Nationalsozialismus, war es die Tat des Führers, die mit der Rettung Deutschlands auch die Rettung unserer Hansestadt ermöglichte.

Gerade sie hat sehr lange unter den Nachwirkungen eines verlotterten Systems zu leiden gehabt; aber auch in ihr regten sich bald genug Kräfte, die, aus der Idee des Führers geboren, sich in Männern verlebendigten, die dem Führer auf Leben und Tod ergeben Gefolgschaft leisteten, nach des Führers Richtlinien handelnd, den Erfolg an ihre Fahnen befestigten. So ist als Ergebnis jener Kräfte und als das Wert von Männern besser nationalsozialistischer Prägung das zu bewerten, was wir heute als Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“ der Welt zu zeigen vermögen.

Wenn diese Ausstellung, die, wie der Gauleiter sagte, ein stolzes Dokument unserer wiedergewonnenen Kräfte und ein Zeugnis des Schaffensmuts aller Kreise des bremischen Wirtschaftsraumes sein soll und ist, so ist sie es nur und kann es nur sein, weil der in ihr wirksam gewordene Nationalsozialismus allen guten und starken Strömungen in der Stadt wieder freie Bahn und dem Schaffensdrang der bremischen Menschen wieder neue Möglichkeiten gab.

Das ist es, was wir vor allem zu dem schönen, wohlgeordneten Werte sagen möchten, das ist es, was wir wünschen, daß alle Ausstellungsbesucher als Erkenntnis von der Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“ mit nach Hause nehmen.

Unsere Hansestadt hat heute und für die Dauer der Ausstellung reichen Flaggenschmuck angelegt, hat ihr bestes Kleid angetan und wird des Abends in strahlendem Lichte sich zeigen. Freudlich und würdig will Bremen die zu vielen Zehntausenden zu erwartenden Gäste empfangen; heimisch werden sollen sie, heimisch sich fühlen in unserer Stadt, und ihr Aufenthalt soll zu einem schönen Erlebnis sich gestalten.

Es soll dieser Aufenthalt — das erstreben wir in Bremen betwacht — allen, die heute und in den nächsten Wochen hierher kommen, eine unvergessliche Erinnerung werden, sowohl im Hinblick auf die Eindrücke, die unsere Stadt zu bieten vermag, wie auf die ungewöhnliche Reichhaltigkeit und den inneren Wert der Ausstellung selber, die dazu geschaffen wurde, bremisches Wesen und bremische Art, bremisches Wesen und bremisches Vollbringen aller Welt darzutun.

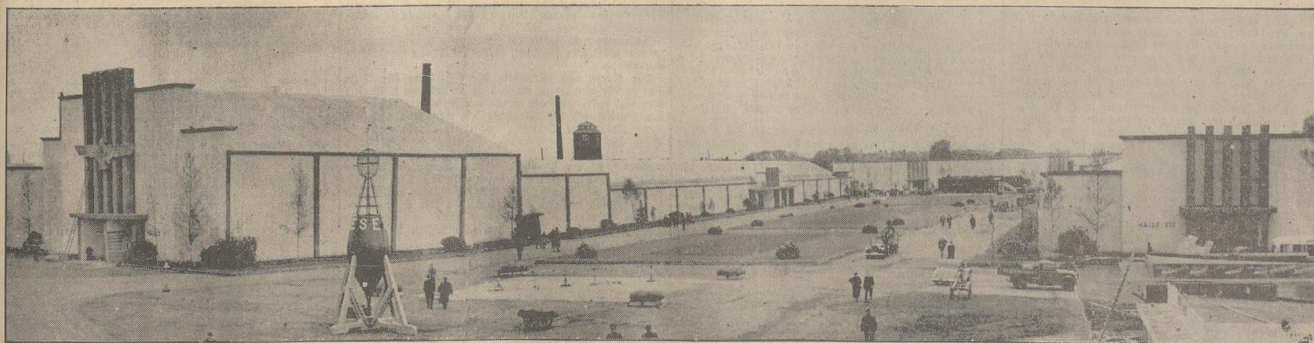
Ist doch diese Ausstellung ein Wert, das weit über den Umkreis Bremens und über den Gau Weser-Ems hinaus im Reich wie in

Abersee bekannt zu werden verdient, ein Wert, das — unsere Gäste werden es uns nach dem Besuch der Ausstellung vielleicht selbst bestätigen — wert ist, von weither besucht und weithin besprochen zu werden. Zumal sich zu ihr gesellt die Reichscolonialtagung, die ihrerseits wiederum ganz besondere Eindrücke vermittelt.

Wie immer, wenn Bremen etwas Tüchtiges unternimmt, wie immer, wenn sich selbstlose Männer unserer Stadt zu einer Gemeinschaftstat verbanden, ist auch diesmal wieder aus der großen Planung etwas Schönes und Großes geworden. Und es wird dieses Schöne und Große wie jede selbstlose Tat seine Wirkung nicht verfehlen. Indem sie Wertvolles ausstrahlt auf diejenigen, für die sie geschaffen und wiederum tiefste Befriedigung zurückstrahlt auf diejenigen, die daran mitwirkten, wird sie Stolz und Genugtuung ausstrahlen bei allen, die sie sehen und durchschreiten.

Und wenn wir heute allen, allen, die zum Besuche der Ausstellung nach Bremen gekommen sind und noch kommen wollen, ein herzlich willkommen unserer Stadt entbieten, wünschen wir ihnen gleichzeitig, daß es ihnen bestens gefallen möge und hoffen zuversichtlich, daß sie, wenn sie wieder nach Hause fahren, mit nachhaltiger Freude überall das Gezeigte kundtun und so zum Rühm der Tüchtigkeit bremischer Menschen und der städtebaulichen Schönheit unserer Stadt werden.

Seien aber, welche das stolze Wert planten, welche es förderten und an dem schönen Vollbringen teilhaben, sei gesagt, daß ihnen Bremens Dank gewiss ist, weil sie es verstanden haben, Bremens Kräfte zu entfalten und Bremens Ruhm zu mehren. Sie haben ihr Bestes zum Wert getan, darum gebührt ihnen als Bestes der Dank der ganzen Stadt.



Ein Gesamtüberblick über die große Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“, die nach ihrer feierlichen Eröffnung heute um 11 Uhr für den Besucherstrom ab 14 Uhr ihre Pforten öffnet. Auf unseren Bildteilen sind alle Hallen erkennbar. Der besseren Uebersicht willen wurde das Motiv der Ehrenhalle der Bewegung (auf dem oberen Bilde rechts) auf dem unteren Bilde links wiederholt. [Aufn.: Schmidt]



Innenstadt-Straßen werden gesperrt

Bremen, 25. Mai.

Vorausichtlich wird sich unsere Verkehrs Polizei während der nächsten Tage und Wochen von Fall zu Fall veranlassen, einige Innenstadt-Straßen für den Fahrzeugverkehr sperren zu müssen, wenn gerade mit größeren Menschenansammlungen in diesen Straßen zusammen zu rechnen ist. Dies dürfte während der Kolonialausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ der Fall sein. Ausgenommen ist natürlich hierbei der Straßenbahnverkehr.

Die Anwohner richten sich vorzugsweise dadurch auf solche Straßen Sperren vor, daß sie die An- und Abfuhr von Waren in den Morgenstunden bis 9 Uhr erledigen lassen. Von den Bremer Kraftfahrern wird erwartet, daß sie dadurch dazu beitragen, eine ruhige und sichere Abwicklung des Innenstadt-Verkehrs zu ermöglichen, daß sie die Innenstadt in der Zeit vom 23. Mai bis 29. Mai möglichst meiden.

Genügend Butter für die Quartiergäste

In einer Unterredung mit der Kreisbauernschaft wurde festgelegt, daß während der Zeit der Reichskolonialausstellung vom 26. bis 29. Mai jeder Quartiergänger gegen Abgabe der Quartierzuweisung des Reichskolonialbundes für jeden Teilnehmer 1/4 Kilogramm Butter erhalten kann.

Das Programm für Mittwoch

- 11 Uhr: Eröffnung der Ausstellung durch ihren Schirmherrn, Reichstatthalter in Oldenburg und Bremen Gauleiter Carl Röver, im Festsaal des alten Rathauses zu Bremen. Im Anschluß daran Übergabe der Ausstellung an den Schirmherrn.
- 12 bis 14 Uhr: Konzert des Musikzuges der SA-Gruppe „Nordsee“ (Podium I auf dem Ausstellungsgelände).
- 14 Uhr: Die Ausstellung wird für den allgemeinen Besuch bis 22 Uhr freigegeben.
- 15 bis 16 Uhr: Sportvorführungen, Roff-Darbietung (Podium II auf dem Ausstellungsgelände).
- 17 bis 18 Uhr: Konzert des Musikzuges der SA-Gruppe „Nordsee“.

Wir weisen darauf hin, daß die Ausstellung am heutigen Mittwoch erst ab 14 Uhr für den Publikumsbesuch freigegeben ist!

- 16 Uhr: Fortsetzung der kolonialwissenschaftlichen Vortragsreihe des Reichskolonialbundes in den Räumen des Clubs zu Bremen. Es sprechen: 16 Uhr: Dr. Reichert (Berlin) über die Wandlung im kolonialwissenschaftlichen Denken unter Berücksichtigung der Kolonialfrage; 17 Uhr: Dr. Wilhelm Wegeler, Referent im Kaiser-Wilhelm-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, Berlin, über Rechtsformen der Eingeborenverwaltung in Afrika; 18 Uhr: Reichsanwalt Dr. Richard Prengel (Berlin) über die weltwirtschaftliche Notwendigkeit von Kolonialpolitik für das Deutsche Reich.

Die Rundflüge über Bremen

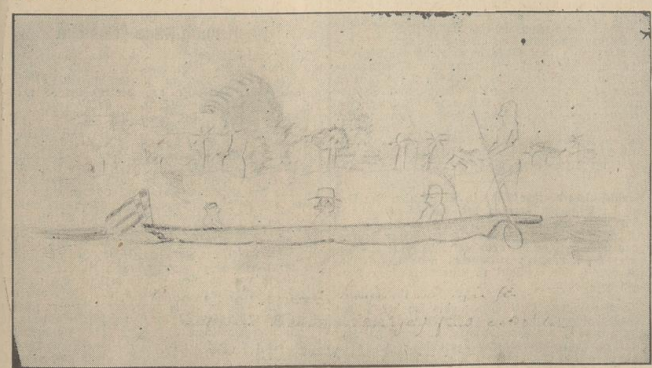
Die Deutsche Luftfahrt führt — wie wir bereits mitteilten — von heute an während der Dauer der Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ täglich Rundflüge über Bremen durch. Die hierzu zur Verfügung stehenden Flugmaschinen starten von morgens 9 Uhr an bis zum Eintritt der Dunkelheit. Da damit zu rechnen ist, daß besonders an den Nachmittagen ein großer Andrang herrscht, wird darum gebeten, möglichst die Vormittagsstunden auszunutzen, um einmal zehn Minuten lang das Erlebnis eines Fluges über Bremen zu haben.

Unveröffentlichte Dokumente aus Rohlf's Nachlaß

Bremer Flagge über Innerafrika

Eine interessante B3-Reihe für die Tage der großen Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ — Ein herausgearbeitetes Tagebuchblatt des heimischen Afrikaforschers als kennzeichnendes Dokument

Gerhard Rohlf, der größte Sohn der kleinen bremischen Tochterstadt Vegesack, hat den Hauptteil seiner völkerkundlichen Sammlungen, ihrer Bibliothek und seines Viehwissenschafts mit berühmten Zeitgenossen bekannt. Vom Museum seines Heimatortes testamentarisch vermachend, aus der Fülle dieses Materials soll während der Zeit der Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ eine Auswahl von Schriftstücken und kleineren Zeichnungen — kommentiert von Dr. Belger, Vegesack — fortlaufend veröffentlicht werden. Die bisher unveröffentlichten Dokumente vermitteln einen Auszug aus der Arbeit eines heimischen Afrikaforschers und Kolonialpioniers und geben uns gleichzeitig einen Begriff davon, wie außer den eigentlichen Fachgenossen auch die führenden Männer in Deutschland harten Anteil an den Geschicken im dunklen Erdteil nahmen.



Rohlf's im Kanoe auf dem Benue

Als Rohlf's seine Durchquerung Afrikas auf der Strecke Tripolis - Faidahes - Lagos in den Jahren 1895-97 ausführte, wurde durch ihn zum ersten Male eine deutsche Flagge in Innerafrika gehißt, und zwar die bremische! Man erkennt sie deutlich am Ende des Einbaum. Die Zeichnung, die auf einem herausgerissenen Blatt seines

Heute öffnen sich die Tore!

Die große Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ steht! / Die letzten Vorbereitungen sind getroffen / Ab 14 Uhr darf jeder auf das Ausstellungsgelände

Der letzte Tag vor der heutigen Eröffnung der Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ war zugleich der heißeste. Einmütig dürfte dies das Urteil aller beteiligten Helfer an diesem gigantischen Werk sein, denn im Laufe des Dienstags und sogar noch im Laufe der ganzen letzten Nacht wurden buchstäblich die letzten und allerletzten Arbeiten ausgeführt, so daß heute die ganze Ausstellung „steht“. Sowohl, wie haben es geschafft — wer es nicht glauben mag, soll sich heute — ab 14 Uhr — selbst davon überzeugen. „Das sind die wenigen Worte, die der Ausstellungsleiter Dr. Künze uns im Vorbeigehen zurief! Und nachdem nun nach die Regentropfen „reine Bahn“ gemacht haben in allen Gängen und auf allen Plätzen, bietet heute die Ausstellung in allen ihren Teilen einen prächtigen Anblick. Es ist der Erfolg einer schier ungläublichen Mühe vieler hundert Helfer und sie spiegelt die Arbeit vieler tausend anderer wider.

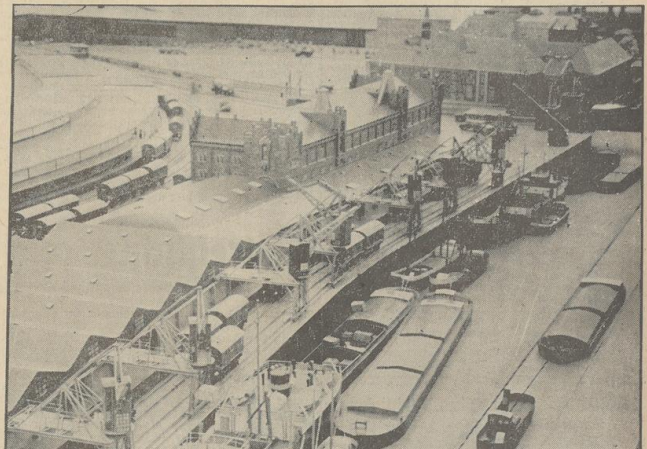
Nach am Dienstagabend sah man kleine Straßenwagen auf den ebenfalls erst in den letzten Tagen noch geteerten Kiesstraßen hin- und herfahren, so daß auch diese Straßen nach „Ausstellungsteil“ gemacht wurden. In den Ständen wurden die Hüllen um die vor Staub zu schützenden Gegenstände gelegt — und bei den Ausstellungen blieben sich bereits einige Helfer im Staub wischen. Hier ist es — noch so mandem anderen — ein Schnittmodell eines Fordwagens, das in seiner ganzen Längsachse wie der bewußte Döhl am Spiel gedreht werden kann, das noch in letzter Minute aufgestellt wurde.

Besonders „hoch“ ging es bei unserer Reichspost her. Hier wurden ganze Postämter eingerichtet — ein fahrbares steht auf Rädern vor der Halle —, auch erwehnt hier schon die für die Benutzung freigegebenen tausenderlei Apparate die helle Vorfrönde auf die kommende Zeit, in der jeder hier nach Herzenslust Röhropf senden kann, Fernschreiber in Bewegung setzen lassen darf und weiß sonst was alles beginnen mag.

Amitten des ganzen Geländes wurde die Schiffs-Fei-Tonne als ein Ausstellungsmahrscheinliches angelegt, und am Rande des ganzen Geländes — überall dort, wo zwischen zwei Hallen bzw. eine Möglichkeit vorhanden ist — fliegte man schon am Dienstagabend mit den Stäben und Zäune herunter, um hier darauf zu achten, daß die Zäune in der richtigen Lage aufgestellt werden. Zum erstenmal wurden die Röhropf-Maschinen angeheißt und ausprobiert, eine erste Laufe



Die Straßen unserer Stadt haben ein festliches Kleid angelegt



Keine Luftaufnahme des Bremer Freimarkts, sondern die Photo-Ansicht eines von der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft gefertigten beweglichen Modells unseres Hafens in der Halle „Verkehr“.

Probe-Röhropf wurde an die „lieben Standschaffern“ verteilt, und so erlebte die Ausstellung an vielen Orten zugleich bereits eine Art Vor-Eröffnung von Seiten der Helfer.

Aber ebenso wie auf dem Ausstellungsgelände selber richtete sich auch die ganze übrige Stadt für den heutigen Tag. In den Schaufenstern sieht man bereits die Wappensteinen Bremen — Schlüssel zur Welt! — Blumenhändler zierte die Gebäude, am Markt wurden wieder die Flaggen mit goldenen Bändern versehen, und die Eisenbahnunterführung zur Gullows-Deelen-Allee erhielt an allen vier Ecken viele Meter hohe Turmleuchten als festliche Aufhängung. Am

Platzgebäude an der Schlachthofstraße sieht man „Eingänge für Reisende mit Fahrtkarte“, woraus man ersieht, daß auch die Frage eines zweiten direkten Zugangs zu den Schiffeigenen gelöst wurde. Die rings um das Ausstellungsgelände gelegenen Straßenzüge wurden zur Sicherung des Verkehrs mit zahlreichen Gitterverbotschildern für die Verkehrsteilnehmer versehen, und so sah man bereits gefahren überall Veränderungen, die auf den heutigen Tag hindeuteten und auf die Ausstellung, die bereits vor ihrer Eröffnung einen betrieblichen Widerhall in ganz Deutschland und außerhalb unserer Reichsgrenzen gefunden hat, wie eine bremische Ausstellung zuvor.

„Aus Bremen kamen die Pioniere“

Eröffnung der kolonialwissenschaftlichen Vortragsreihe durch 4-Oberführer Konteradmiral a. D. Rümmer — Senator Bernhardt über Bremens koloniale Sendung

In der alten Stange, die am Vorabend der feierlichen Ausstellungseröffnung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ einen prächtigen Festmahl angelegt hat, hat auch die bremische Bevölkerung am frühen Abend des 25. bis 29. Mai stattfindenden Reichskolonialausstellung durch reiche Beflaggung rein äußerlich ihre Verbundenheit mit dem kolonialen Gedanken bekundet. Das umfangreiche Programm der Tagung, zu der aus dem ganzen Reich die Leiter der Gaus, Kreise und Ortsverbände des Reichskolonialbundes nach Bremen kommen, bringt außer den internen Arbeitssitzungen und Zusammenkünften der einzelnen Abteilungen des Bundes und des Großdeutschen Kolonialvereins eine Reihe wichtiger Veranstaltungen, in deren Mittelpunkt die große öffentliche Kundgebung auf dem Domshof am Sonntagabend steht, auf der Reichstatthalter Ritter von Epp den unvergänglichen Anspruch des Großdeutschen Reiches auf die Rückgabe unseres alten Kolonialreiches neu herausstellen und damit Großdeutschlands stolzes und stolzen Bekenntnis zum kolonialen Gedanken ablegen wird.

Mit der Eröffnung der wissenschaftlichen Vortragsreihe im Vortragsaal des „Atlantis-Hauses“ durch den Chef der Bundesleitung des RAB, 4-Oberführer Konteradmiral a. D. Rümmer, fand die Reichskolonialausstellung zugleich ihre eindrucksvolle Eröffnung. Der Chef der Bundesleitung wies in seiner Eröffnungsansprache darauf hin, daß die deutsche koloniale Forderung im 3. Punkt des Parteiprogramms der NSDAP. niedergelegt ist. Damit ist die koloniale Forderung zugleich ein Bestandteil des nationalsozialistischen Aufbauprogramms nach innen und außen.

Nach der Machtübernahme, so führte der Redner dann weiter aus, hat der Führer wiederholt in Interviews und Reden den offiziellen deutschen Standpunkt in der kolonialen Frage klar und deutlich herausgestellt. Die Forderung nach Kolonien aus politischen und wirtschaftlichen Gründen hat der Führer auch für das größere Deutschland angemeldet und hierbei den deutschen Standpunkt der Gleichberechtigung und Ehre betont.

Der Reichskolonialbund, dessen Aufgabe es ist, den kolonialen Gedanken im deutschen Volke zu verbreiten und diesen Gedanken zu vertiefen, kann sich auf das, was er bisher geleistet hat, es steht aber noch viel zu tun übrig. Vor allem gilt es, mehr noch als bisher die Wissenschaft in den Dienst der kolonialen Arbeit einzufassen.

Die deutsche koloniale Wissenschaft hatte und hat Leistungen aufzuweisen, die Vergleiche mit anderen Völkern nicht zu scheuen brauchen. Die Wissenschaften mehr als Regierern für unsere kolonialen Forderungen einzusetzen, soll auch die Aufgabe der wissenschaftlichen Vortragsreihe sein. Sie soll gleichzeitig der Beweis dafür sein, daß der Wissenschaft für die Kolonien eine große Bedeutung zukommt.

Der Redner, der dann dem Club zu Bremen für die Zuerstgungstellung der Räume dankte, rief zum Schluß seiner Ansprache den aus allen Teilen Deutschlands nach Bremen gekommenen Wissenschaftlern zu: Die Welt soll wissen, daß die deutsche Wissenschaft bereit ist!

Im Auftrage des Regierenden Bürgermeisters, des Senats und der ganzen bremischen Bevölkerung hieß dann Senator Hg. Bernhardt die Tagungsteilnehmer willkommen. Er sprach der Bundesleitung des RAB, den Dank dafür aus, daß sie gerade die alte Hansestadt Bremen für diese wichtige Tagung ausgesucht habe.

Aus Bremen, so führte Hg. Bernhardt dann weiter aus, hat der koloniale Gedanke schon immer seine gewaltigen Impulse bekommen. Aus Bremen gingen die Praktiker hinaus nach Übersee, sie erkannten den ungeheuren wirtschaftlichen Wert eines Kolonialreiches. Wir kannten, die wir als Pioniere drängen waren, wissen aber auch, was es heißt, wenn der Wissenschaftler die Arbeit des Kaufmanns untermauert. Die enge Zusammenarbeit des Praktikers mit dem Wissenschaftler wird dahin führen, daß Deutschland in nicht allzu langer Zeit seinem Ziele nahekommt.

Sie haben gesehen, so rief der Senator den auswertigen Tagungsteilnehmern zu, wie die ganze bremische Bevölkerung mit Ihnen eines Besseren ist, wie sie Ihre Arbeit, alle Kräfte und Schätze, die in den Dienst des kolonialen Gedankens gestellt werden können, zu setzen, unterstützt. Nun laien auch Sie, können Sie aus dem neuen Reich zu uns gekommen sind, der Stadt und der Bevölkerung Bremens fühlen, daß die Hansestadt Bremen der Flagge ist, von der aus der koloniale Gedanke vorangetrieben werden kann.

Studentrat Dr. Bessel-Bremen begann dann mit seinem Referat über „Bremen — die historische Kolonialstadt“ die eigentliche Vortragsreihe, über die wir ausföhrlich im Innern des Blattes berichten.



Der Chef der Bundesleitung des Reichskolonialbundes, 4-Oberführer Konteradmiral Rümmer (in der zweiten Reihe der zweite von links) und Gauverwalter Rüdemann (links neben ihm) inmitten der Gäste während der Ansprache von Senator Bernhardt. (Aufn. Schmidt (8))

Was bietet der deutsche Markt?

Wie sich die Abteilung Volkswirtschafts-Hauswirtschaft in unseren letzten Marktbericht für eine „Kette-Berater“ der Hausfrau einleitet, so gilt heute ihr besonderer Hinweis einem anderen Gemütle, von dem zur Zeit ebenfalls ein Überangebot vorliegt: dem Spinat. Die Verhältnisse der letzten Tage liegen in der Umgebung Bremens über hundert Morgen Spinatfelder ziemlich auf gleichem Zeitknotenpunkt. Die Bremer Hausfrau bei ihrer so oft bewiesenen, daß sie die Forderung „Kampf dem Bedenken“ praktisch zu verknüpfen und damit volkswirtschaftlich zu denken versteht, daß man mit ihrem tatkräftigen Einfluß auch bei der „Spinat-Aktion“ rechnen darf. Deshalb werden die Händler sich in den kommenden Wochen Tagen über mangelnden Spinat-Bestand nicht zu beklagen haben, und wie immer läßt die Abteilung Volkswirtschafts-Hauswirtschaft auch diesmal dem Rat die Tat folgen, indem sie erprobt die Anregungen zu einer preisfesten Bewertung dieses geliebten Gemüses gibt — denn alle Tage Spinat mit Spiegelei würde wohl das Gemütle in ein paar Tagen räumen helfen, aber doch bei den Familienmitgliedern auf ernstlichen Widerstand stoßen. Vor allem ist es nützlich und preisgünstig, das Spinatgemüse gleich auf zwei Tage, also für zwei Hauptgerichte, zuzubereiten; es wird wie üblich gedämpft, gewürzt und gebunden, kommt am ersten Tag wie gewohnt als Gemüsebeilage und am nächsten in einer anderen Zubereitungsart auf den Tisch. Diese abgemandelten Gerichte haben immer als Grundlage das fertige Spinatgemüse; man kann es am nächsten Tag auch warm in Pfannkuchen füllend und mit Reisbelegen würzen — ein sehr leichtes und mögliches Gericht. Oder man vermischt das Gemüse mit dem Kartoffelsalat, würzt wieder mit Meiselsal und bast Spinatgerichte davon. Oder man gibt Spinatreis, oder Salat mit dem Spinatgemüse vermischt und garniert gemütsreich; man kann ihn auch noch in einer Auflaufform überbacken. Sehr gut ist er auch als Beisatz zu einem zünftigen hergerichteten Hühner- oder Schweinefleischgericht. Gedünstet gibt es noch Spinatsalat, wenn die Mäuler natürlich toll gewürzt und mit einer Marinade von lauter Milch bzw. mit Mayonnaise vermischt werden. — Für Sauerbraten gilt das gleiche wie für den Spinat, auch hier liegt ein großes Angebot vor, das bald verbraucht werden muß. Am liebsten bietet der Markt guten frischen Sauerbraten, auch schon Spitz- und Würstchen. Der Fischmarkt bietet reichlich Goldbarsch und Schellfisch, weniger Kabeljau und ganz wenig Seelachs. Schollen, Zander und Störche sind preiswert zu haben, ebenso alle heimische, besonders die kleinen Seezungen.

„Was jeder kennt und jeder mag“

Am Rahmen der Ausstellung „Bremen — Schiffe auf Welt“ veranschaulicht die Kreisbibliothek Bremen der HSB, „Kraft durch Freude“ am Sonntag den 29. Mai 1938, „Was jeder kennt und jeder mag“ ein großes Rundfunk-Konzert des Bremer Senders. Es werden mit: Gitta Vöhring, Sopran, und Herwig Borchert, Bariton, beide vom Staatsopernhaus Bremen, ferner Friedrich August Engel, Tenor, Marianne Braumann, Sopran, Hildegard Schütz, Sopran, und Herwig Borchert, Bariton, beide vom Bremer Domchor, Leitung Carl Jacobson, und das Orchester der Bremer Staatskapelle unter Leitung von Hans Knippenberg. Der Konzert beginnt um 8 Uhr. Eintrittspreise: 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, 115, 120, 125, 130, 135, 140, 145, 150, 155, 160, 165, 170, 175, 180, 185, 190, 195, 200, 205, 210, 215, 220, 225, 230, 235, 240, 245, 250, 255, 260, 265, 270, 275, 280, 285, 290, 295, 300, 305, 310, 315, 320, 325, 330, 335, 340, 345, 350, 355, 360, 365, 370, 375, 380, 385, 390, 395, 400, 405, 410, 415, 420, 425, 430, 435, 440, 445, 450, 455, 460, 465, 470, 475, 480, 485, 490, 495, 500, 505, 510, 515, 520, 525, 530, 535, 540, 545, 550, 555, 560, 565, 570, 575, 580, 585, 590, 595, 600, 605, 610, 615, 620, 625, 630, 635, 640, 645, 650, 655, 660, 665, 670, 675, 680, 685, 690, 695, 700, 705, 710, 715, 720, 725, 730, 735, 740, 745, 750, 755, 760, 765, 770, 775, 780, 785, 790, 795, 800, 805, 810, 815, 820, 825, 830, 835, 840, 845, 850, 855, 860, 865, 870, 875, 880, 885, 890, 895, 900, 905, 910, 915, 920, 925, 930, 935, 940, 945, 950, 955, 960, 965, 970, 975, 980, 985, 990, 995, 1000, 1005, 1010, 1015, 1020, 1025, 1030, 1035, 1040, 1045, 1050, 1055, 1060, 1065, 1070, 1075, 1080, 1085, 1090, 1095, 1100, 1105, 1110, 1115, 1120, 1125, 1130, 1135, 1140, 1145, 1150, 1155, 1160, 1165, 1170, 1175, 1180, 1185, 1190, 1195, 1200, 1205, 1210, 1215, 1220, 1225, 1230, 1235, 1240, 1245, 1250, 1255, 1260, 1265, 1270, 1275, 1280, 1285, 1290, 1295, 1300, 1305, 1310, 1315, 1320, 1325, 1330, 1335, 1340, 1345, 1350, 1355, 1360, 1365, 1370, 1375, 1380, 1385, 1390, 1395, 1400, 1405, 1410, 1415, 1420, 1425, 1430, 1435, 1440, 1445, 1450, 1455, 1460, 1465, 1470, 1475, 1480, 1485, 1490, 1495, 1500, 1505, 1510, 1515, 1520, 1525, 1530, 1535, 1540, 1545, 1550, 1555, 1560, 1565, 1570, 1575, 1580, 1585, 1590, 1595, 1600, 1605, 1610, 1615, 1620, 1625, 1630, 1635, 1640, 1645, 1650, 1655, 1660, 1665, 1670, 1675, 1680, 1685, 1690, 1695, 1700, 1705, 1710, 1715, 1720, 1725, 1730, 1735, 1740, 1745, 1750, 1755, 1760, 1765, 1770, 1775, 1780, 1785, 1790, 1795, 1800, 1805, 1810, 1815, 1820, 1825, 1830, 1835, 1840, 1845, 1850, 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015, 2020, 2025, 2030, 2035, 2040, 2045, 2050, 2055, 2060, 2065, 2070, 2075, 2080, 2085, 2090, 2095, 2100, 2105, 2110, 2115, 2120, 2125, 2130, 2135, 2140, 2145, 2150, 2155, 2160, 2165, 2170, 2175, 2180, 2185, 2190, 2195, 2200, 2205, 2210, 2215, 2220, 2225, 2230, 2235, 2240, 2245, 2250, 2255, 2260, 2265, 2270, 2275, 2280, 2285, 2290, 2295, 2300, 2305, 2310, 2315, 2320, 2325, 2330, 2335, 2340, 2345, 2350, 2355, 2360, 2365, 2370, 2375, 2380, 2385, 2390, 2395, 2400, 2405, 2410, 2415, 2420, 2425, 2430, 2435, 2440, 2445, 2450, 2455, 2460, 2465, 2470, 2475, 2480, 2485, 2490, 2495, 2500, 2505, 2510, 2515, 2520, 2525, 2530, 2535, 2540, 2545, 2550, 2555, 2560, 2565, 2570, 2575, 2580, 2585, 2590, 2595, 2600, 2605, 2610, 2615, 2620, 2625, 2630, 2635, 2640, 2645, 2650, 2655, 2660, 2665, 2670, 2675, 2680, 2685, 2690, 2695, 2700, 2705, 2710, 2715, 2720, 2725, 2730, 2735, 2740, 2745, 2750, 2755, 2760, 2765, 2770, 2775, 2780, 2785, 2790, 2795, 2800, 2805, 2810, 2815, 2820, 2825, 2830, 2835, 2840, 2845, 2850, 2855, 2860, 2865, 2870, 2875, 2880, 2885, 2890, 2895, 2900, 2905, 2910, 2915, 2920, 2925, 2930, 2935, 2940, 2945, 2950, 2955, 2960, 2965, 2970, 2975, 2980, 2985, 2990, 2995, 3000, 3005, 3010, 3015, 3020, 3025, 3030, 3035, 3040, 3045, 3050, 3055, 3060, 3065, 3070, 3075, 3080, 3085, 3090, 3095, 3100, 3105, 3110, 3115, 3120, 3125, 3130, 3135, 3140, 3145, 3150, 3155, 3160, 3165, 3170, 3175, 3180, 3185, 3190, 3195, 3200, 3205, 3210, 3215, 3220, 3225, 3230, 3235, 3240, 3245, 3250, 3255, 3260, 3265, 3270, 3275, 3280, 3285, 3290, 3295, 3300, 3305, 3310, 3315, 3320, 3325, 3330, 3335, 3340, 3345, 3350, 3355, 3360, 3365, 3370, 3375, 3380, 3385, 3390, 3395, 3400, 3405, 3410, 3415, 3420, 3425, 3430, 3435, 3440, 3445, 3450, 3455, 3460, 3465, 3470, 3475, 3480, 3485, 3490, 3495, 3500, 3505, 3510, 3515, 3520, 3525, 3530, 3535, 3540, 3545, 3550, 3555, 3560, 3565, 3570, 3575, 3580, 3585, 3590, 3595, 3600, 3605, 3610, 3615, 3620, 3625, 3630, 3635, 3640, 3645, 3650, 3655, 3660, 3665, 3670, 3675, 3680, 3685, 3690, 3695, 3700, 3705, 3710, 3715, 3720, 3725, 3730, 3735, 3740, 3745, 3750, 3755, 3760, 3765, 3770, 3775, 3780, 3785, 3790, 3795, 3800, 3805, 3810, 3815, 3820, 3825, 3830, 3835, 3840, 3845, 3850, 3855, 3860, 3865, 3870, 3875, 3880, 3885, 3890, 3895, 3900, 3905, 3910, 3915, 3920, 3925, 3930, 3935, 3940, 3945, 3950, 3955, 3960, 3965, 3970, 3975, 3980, 3985, 3990, 3995, 4000, 4005, 4010, 4015, 4020, 4025, 4030, 4035, 4040, 4045, 4050, 4055, 4060, 4065, 4070, 4075, 4080, 4085, 4090, 4095, 4100, 4105, 4110, 4115, 4120, 4125, 4130, 4135, 4140, 4145, 4150, 4155, 4160, 4165, 4170, 4175, 4180, 4185, 4190, 4195, 4200, 4205, 4210, 4215, 4220, 4225, 4230, 4235, 4240, 4245, 4250, 4255, 4260, 4265, 4270, 4275, 4280, 4285, 4290, 4295, 4300, 4305, 4310, 4315, 4320, 4325, 4330, 4335, 4340, 4345, 4350, 4355, 4360, 4365, 4370, 4375, 4380, 4385, 4390, 4395, 4400, 4405, 4410, 4415, 4420, 4425, 4430, 4435, 4440, 4445, 4450, 4455, 4460, 4465, 4470, 4475, 4480, 4485, 4490, 4495, 4500, 4505, 4510, 4515, 4520, 4525, 4530, 4535, 4540, 4545, 4550, 4555, 4560, 4565, 4570, 4575, 4580, 4585, 4590, 4595, 4600, 4605, 4610, 4615, 4620, 4625, 4630, 4635, 4640, 4645, 4650, 4655, 4660, 4665, 4670, 4675, 4680, 4685, 4690, 4695, 4700, 4705, 4710, 4715, 4720, 4725, 4730, 4735, 4740, 4745, 4750, 4755, 4760, 4765, 4770, 4775, 4780, 4785, 4790, 4795, 4800, 4805, 4810, 4815, 4820, 4825, 4830, 4835, 4840, 4845, 4850, 4855, 4860, 4865, 4870, 4875, 4880, 4885, 4890, 4895, 4900, 4905, 4910, 4915, 4920, 4925, 4930, 4935, 4940, 4945, 4950, 4955, 4960, 4965, 4970, 4975, 4980, 4985, 4990, 4995, 5000, 5005, 5010, 5015, 5020, 5025, 5030, 5035, 5040, 5045, 5050, 5055, 5060, 5065, 5070, 5075, 5080, 5085, 5090, 5095, 5100, 5105, 5110, 5115, 5120, 5125, 5130, 5135, 5140, 5145, 5150, 5155, 5160, 5165, 5170, 5175, 5180, 5185, 5190, 5195, 5200, 5205, 5210, 5215, 5220, 5225, 5230, 5235, 5240, 5245, 5250, 5255, 5260, 5265, 5270, 5275, 5280, 5285, 5290, 5295, 5300, 5305, 5310, 5315, 5320, 5325, 5330, 5335, 5340, 5345, 5350, 5355, 5360, 5365, 5370, 5375, 5380, 5385, 5390, 5395, 5400, 5405, 5410, 5415, 5420, 5425, 5430, 5435, 5440, 5445, 5450, 5455, 5460, 5465, 5470, 5475, 5480, 5485, 5490, 5495, 5500, 5505, 5510, 5515, 5520, 5525, 5530, 5535, 5540, 5545, 5550, 5555, 5560, 5565, 5570, 5575, 5580, 5585, 5590, 5595, 5600, 5605, 5610, 5615, 5620, 5625, 5630, 5635, 5640, 5645, 5650, 5655, 5660, 5665, 5670, 5675, 5680, 5685, 5690, 5695, 5700, 5705, 5710, 5715, 5720, 5725, 5730, 5735, 5740, 5745, 5750, 5755, 5760, 5765, 5770, 5775, 5780, 5785, 5790, 5795, 5800, 5805, 5810, 5815, 5820, 5825, 5830, 5835, 5840, 5845, 5850, 5855, 5860, 5865, 5870, 5875, 5880, 5885, 5890, 5895, 5900, 5905, 5910, 5915, 5920, 5925, 5930, 5935, 5940, 5945, 5950, 5955, 5960, 5965, 5970, 5975, 5980, 5985, 5990, 5995, 6000, 6005, 6010, 6015, 6020, 6025, 6030, 6035, 6040, 6045, 6050, 6055, 6060, 6065, 6070, 6075, 6080, 6085, 6090, 6095, 6100, 6105, 6110, 6115, 6120, 6125, 6130, 6135, 6140, 6145, 6150, 6155, 6160, 6165, 6170, 6175, 6180, 6185, 6190, 6195, 6200, 6205, 6210, 6215, 6220, 6225, 6230, 6235, 6240, 6245, 6250, 6255, 6260, 6265, 6270, 6275, 6280, 6285, 6290, 6295, 6300, 6305, 6310, 6315, 6320, 6325, 6330, 6335, 6340, 6345, 6350, 6355, 6360, 6365, 6370, 6375, 6380, 6385, 6390, 6395, 6400, 6405, 6410, 6415, 6420, 6425, 6430, 6435, 6440, 6445, 6450, 6455, 6460, 6465, 6470, 6475, 6480, 6485, 6490, 6495, 6500, 6505, 6510, 6515, 6520, 6525, 6530, 6535, 6540, 6545, 6550, 6555, 6560, 6565, 6570, 6575, 6580, 6585, 6590, 6595, 6600, 6605, 6610, 6615, 6620, 6625, 6630, 6635, 6640, 6645, 6650, 6655, 6660, 6665, 6670, 6675, 6680, 6685, 6690, 6695, 6700, 6705, 6710, 6715, 6720, 6725, 6730, 6735, 6740, 6745, 6750, 6755, 6760, 6765, 6770, 6775, 6780, 6785, 6790, 6795, 6800, 6805, 6810, 6815, 6820, 6825, 6830, 6835, 6840, 6845, 6850, 6855, 6860, 6865, 6870, 6875, 6880, 6885, 6890, 6895, 6900, 6905, 6910, 6915, 6920, 6925, 6930, 6935, 6940, 6945, 6950, 6955, 6960, 6965, 6970, 6975, 6980, 6985, 6990, 6995, 7000, 7005, 7010, 7015, 7020, 7025, 7030, 7035, 7040, 7045, 7050, 7055, 7060, 7065, 7070, 7075, 7080, 7085, 7090, 7095, 7100, 7105, 7110, 7115, 7120, 7125, 7130, 7135, 7140, 7145, 7150, 7155, 7160, 7165, 7170, 7175, 7180, 7185, 7190, 7195, 7200, 7205, 7210, 7215, 7220, 7225, 7230, 7235, 7240, 7245, 7250, 7255, 7260, 7265, 7270, 7275, 7280, 7285, 7290, 7295, 7300, 7305, 7310, 7315, 7320, 7325, 7330, 7335, 7340, 7345, 7350, 7355, 7360, 7365, 7370, 7375, 7380, 7385, 7390, 7395, 7400, 7405, 7410, 7415, 7420, 7425, 7430, 7435, 7440, 7445, 7450, 7455, 7460, 7465, 7470, 7475, 7480, 7485, 7490, 7495, 7500, 7505, 7510, 7515, 7520, 7525, 7530, 7535, 7540, 7545, 7550, 7555, 7560, 7565, 7570, 7575, 7580, 7585, 7590, 7595, 7600, 7605, 7610, 7615, 7620, 7625, 7630, 7635, 7640, 7645, 7650, 7655, 7660, 7665, 7670, 7675, 7680, 7685, 7690, 7695, 7700, 7705, 7710, 7715, 7720, 7725, 7730, 7735, 7740, 7745, 7750, 7755, 7760, 7765, 7770, 7775, 7780, 7785, 7790, 7795, 7800, 7805, 7810, 7815, 7820, 7825, 7830, 7835, 7840, 7845, 7850, 7855, 7860, 7865, 7870, 7875, 7880, 7885, 7890, 7895, 7900, 7905, 7910, 7915, 7920, 7925, 7930, 7935, 7940, 7945, 7950, 7955, 7960, 7965, 7970, 7975, 7980, 7985, 7990, 7995, 8000, 8005, 8010, 8015, 8020, 8025, 8030, 8035, 8040, 8045, 8050, 8055, 8060, 8065, 8070, 8075, 8080, 8085, 8090, 8095, 8100, 8105, 8110, 8115, 8120, 8125, 8130, 8135, 8140, 8145, 8150, 8155, 8160, 8165, 8170, 8175, 8180, 8185, 8190, 8195, 8200, 8205, 8210, 8215, 8220, 8225, 8230, 8235, 8240, 8245, 8250, 8255, 8260, 8265, 8270, 8275, 8280, 8285, 8290, 8295, 8300, 8305, 8310, 8315, 8320, 8325, 8330, 8335, 8340, 8345, 8350, 8355, 8360, 8365, 8370, 8375, 8380, 8385, 8390, 8395, 8400, 8405, 8410, 8415, 8420, 8425, 8430, 8435, 8440, 8445, 8450, 8455, 8460, 8465, 8470, 8475, 8480, 8485, 8490, 8495, 8500, 8505, 8510, 8515, 8520, 8525, 8530, 8535, 8540, 8545, 8550, 8555, 8560, 8565, 8570, 8575, 8580, 8585, 8590, 8595, 8600, 8605, 8610, 8615, 8620, 8625, 8630, 8635, 8640, 8645, 8650, 8655, 8660, 8665, 8670, 8675, 8680, 8685, 8690, 8695, 8700, 8705, 8710, 8715, 8720, 8725, 8730, 8735, 8740, 8745, 8750, 8755, 8760, 8765, 8770, 8775, 8780, 8785, 8790, 8795, 8800, 8805, 8810, 8815, 8820, 8825, 8830, 8835, 8840, 8845, 8850, 8855, 8860, 8865, 8870, 8875, 8880, 8885, 8890, 8895, 8900, 8905, 8910, 8915, 8920, 8925, 8930, 8935, 8940, 8945, 8950, 8955, 8960, 8965, 8970, 8975, 8980, 8985, 8990, 8995, 9000, 9005, 9010, 9015, 9020, 9025, 9030, 9035, 9040, 9045, 9050, 9055, 9060, 9065, 9070, 9075, 9080, 9085, 9090, 9095, 9100, 9105, 9110, 9115, 9120, 9125, 9130, 9135, 9140, 9145, 9150, 9155, 9160, 9165, 9170, 9175, 9180, 9185, 9190, 9195, 9200, 9205, 9210, 9215, 9220, 9225, 9230, 9235, 9240, 9245, 9250, 9255, 9260, 9265, 9270, 9275, 9280, 9285, 9290, 9295, 9300, 9305, 9310, 9315, 9320, 9325, 9330, 9335, 9340, 9345, 9350, 9355, 9360, 9365, 9370, 9375, 9380, 9385, 9390, 9395, 9400, 9405, 9410, 9415, 9420, 9425, 9430, 9435, 9440, 9445, 9450, 9455, 9460, 9465, 9470, 9475, 9480, 9485, 9490, 9495, 9500, 9505, 9510, 9515, 9520, 9525, 9530, 9535, 9540, 9545, 9550, 9555, 9560, 9565, 9570, 9575, 9580, 9

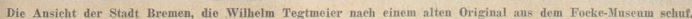
Wo „Make-Make“ herrschte — Die Osterinsel und ihre Idole — Streifzug durch das Kolonial- und Überseemuseum

Wo „Make-Make“ herrschte — Die Osterinsel und ihre Idole — Streifzug durch das Kolonial- und Überseemuseum

[illegible]

Sögestraße 16 Bremen Faulenstr. 2

Ein weiterer Beitrag der Nordischen Kunsthochschule zur Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“



Die nach Art Merianischer Kupfer in der Raur auf-
teilung klar gegliederte Stadtsicht darf Anspruch auf
topographische Genauigkeit erheben. In vollendeter
Weise hat es Legtmeyer verstanden, die alte Vorlage
in minutiöser Feinarbeit nicht nur genau nachzu-

In jassen darf ich brennen
des namens garnicht kochen
ihr lob ist ausserloren
thut auf die augen und ohren
die merke auß allen landen
gros narung schelt zu banden
aus neer, lud, oit zu meilen
sie einnimmt lets vom besten
drum das geuewicht tragen
der fremden augen sungen
en hollren, manr und briden
und andern schonen kuden.

Sowohl die altertümlichen Schriftzeilen als auch die untere Wappenreihe, die nicht eigentlich zu der alten Stadtaufsicht Landwehrs gehören, stellen eine glückliche

über der Prokur für die allgemeine Zeigenthalte und der Zeigenthalteklasse sowie für darstellende Geometrie. Im Jahre 1938 gehörte er zu den bevorzugten Künftlern, die vom Reich mit der Unterstützung des Dignitätigen Dignität beauftragt wurden. Seine Fresken, die — wie andere Fresken — sich erinnern werden — damals ausführlich in Bild und Wort beschrieben — fanden allgemeine Beachtung. Tegtmeyer gehört dem Lehrkörper der Nordischen Kunstschule namentlich im vierten Semester an. In Vorbereitung ist ein großes Fresko-Gemälde für den Gemeinschaftssaal des Gerichtsgebäudes, über das wir demnächst berichten werden.

Rd.

Worüber man im Reich mehr spricht als in Bremen selbst!

„Ah, Sie kommen aus Bremen! Da kennen Sie doch bestimmt auch die Firma Carl Wilhelm und Ogo! Wissen Sie, das große Haus in der Föhrenstraße, gegenüber den Hansa-Lloyd-Werken. Von dort beziehe ich nämlich schon

seit vielen Jahren die feinen

Wilhelmi - Zigarren

u. den köstlich schmeckenden

Ogo-Kaffee

So wird man Sie auf Ihrer Reise, in Ihrem Ferientaufenthalt immer wieder fragen

Was antworten Sie als Bremer darauf?

Leider ist es so, daß der Bremer noch gar nicht genügend die Kaffee- und Zigarren-Versandgeschäfte u. ihre Bedeutung für Bremen kennt. Durch ihre überzeugende Leistungsfähigkeit, durch die hohe Qualität ihrer Ware haben sie überall im Reich einen guten Ruf. Ca. 6,5 Mill. Pakete und Päckchen verschicken die Bremer Versandgeschäfte jährlich in alle Gegenden Deutschlands. Jährlich werden ca. 400.000 Sack Rohkaffee, um ein weiteres Beispiel zu nennen, von ihnen geröstet. Das sind gewaltige Zahlen! Eines der größten u. bekanntesten in Bremen über das in letzter Zeit immer wieder in den Zeitungen zu lesen war, ist die Firmengemeinschaft

**Carl Wilhelm und Ogo-Kaffeerösterei
Oetken & Goedeke**

Föhrenstraße 76-78

Nationalsozialistischer Musterbetrieb

Ernst Glässel

Bremen

Schlachte 29

Reederei

Hochseefischerei

Ausfuhr

Einfuhr



für den, der viel verlangt!

Fr. Ehlebracht

An der Weide (Tivoli), Ruf. 29311 Kundendienst: Utbremerstr. 156

Jubiläumsnummer

10 Jahre Kampfstadt
der Obersten SA-Führung



Die neue Folge
bringt:
Brief des Vertrauens
Der Glaube siegt
Der endlose Zug
Ende einer
Konjunktur
Verfälschte Armut
v. v. a. m.
32 Seiten Umfang!

SA-Mann
Jeden Freitag neu! 45 Pfg.

Wie im Großen - so im Kleinen

Wie die Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ im Großen Zeugnis ablegt vom bremischen Schaffen in Vergangenheit und Gegenwart, so will die Thäte-Möbelschau im Kleinen einen Überblick über neuzeitliches Wohnen geben. — Wie das Leben sich im Laufe der Jahrzehnte geändert hat, so haben auch die Möbel eine Wandlung durchgemacht. Das Leben ist einfacher, härter und wahrhafter geworden. Mit dieser Entwicklung ist auch die Gestaltung der Wohnung Hand in Hand gegangen. Die Wohnung ist der Ausdruck und der Spiegel der Kultur ihrer Bewohner. Darum allein gehört die Gestaltung des Heims zu den wichtigsten Dingen. — Die Wohnung soll nicht geben kann: Ruhe, Behaglichkeit, Freude — und damit neue Kraft. — Der moderne Sinn für das Klare, Einfache, Stille, heißt absolut nicht, auf Annehmlichkeiten zu verzichten. — Unser Bemühen war und ist es, Leistungen zu zeigen: zeitgemäß schöne Möbel, die so preiswert sind, daß auch weniger Bemittelte die Anschaffung ermöglichen können. — Als Werkstoff werden deutsche Hölzer bevorzugt. Mattede Oberflächenbehandlung macht die Möbel dauerhaft. Die Möbel sollen dem Menschen dienen, nicht der Mensch ihnen. Wer in dem Stand in der Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ gezeigt wird, ist nur ein Ausschnitt aus unserer Großwohnungsschau, die zu besuchen, sich für alle Freunde schöner, neuzeitlicher Möbel lohnt.



Möbel-Thäte-Bremen

Langenstraße 137/138, 50 Schritte ab Markt

Der gesamte Wegbelag

der Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ wird durch sein

„feines Korn“ von Ihnen **angenehm empfunden werden.**

Lieferant wurde dieser Gartenkies von der

Kiesbaggerei

Joh. Lüssen

Myrtenstraße 30 Ruf. 41274

... stellen Sie Ansprüche?



„Im Brennpunkt Ostertors“
arbeitet fachmännisch, sauber,
gewissenhaft. Foto-Bischoff
Foto-Kino-Apparate, Bedarf
Fotoplatte
FOTO-BISCHOFF
Am Dobben 77, Ruf. 4 62 84

DEUTSCHE AFRIKA-LINIEN



3 Ferienreisen Rund um Afrika

D. „Watussi“ 23. Juni 1938 bis 19. September 1938
D. „Ubena“ 8. Dezember 1938 bis 3. März 1939
D. „Usambara“ 10. Dezember 1938 bis 8. März 1939
Etwa 30 verschiedene Häfen 23.000 Kilometer Seestrecke
Preise für die Seefahrt einschl. voller Verpflegung ab etwa RM 790.-

2 Gesellschaftsreisen nach Südafrika

mit den neuen Schnell dampfern
„Pretoria“ 19. Juli 1938 bis 11. September 1938
„Windhuk“ 20. Dezember 1938 bis 12. Februar 1939
mit 11 tägiger Reise durch Südafrika: Kapstadt, Johannesburg und Pretoria, die großartigen Victoriafälle, der Krüger-Nationalpark, das Großwildparadies Südafrikas, Durban, das Luxuebad am Indischen Ozean. Preise einschl. Landreise ab etwa RM 1200.-

15 tägige Mittelmeerfahrten

von Hamburg nach Genua oder umgekehrt.
Nächste Abfahrten von Hamburg: 15. Juni, 12. Juli, 13. Aug., 3. Sept. usw. Von Genua: 16. Juni, 7. Juli, 20. Juli, 11. Aug. usw.
Ausflüge in Antwerpen, Rotterdam, Southampton, Lissabon, Tanger, Algier, Villefranche (Nizza, Monte Carlo), Marseille, Genua.
Preise für die Seereise einschl. voller Verpflegung ab RM 185.-

Im Anschluß an die Reise Hamburg-Genua:
7 tägige Gesellschaftsreisen des Reisebüro „Safari“ nach
ROM, FLORENZ, VENEZIG
Preis (bis zum Brenner) RM 135.-

WOERMANN-LINIE

DEUTSCHE OST-AFRIKA-LINIE

Hamburg 8, Große Reichenstraße 25-27

HAMBURG-BREMER AFRIKA-LINIE

Bremen, Papenstraße, Lloydgebäude Zimmer 6

FRANCKE WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT BREMEN

Unsere Arbeitsgebiete:

Vollständige Steinkohlen-Gaswerke / Gasfermentationsanlagen / Gasbehälter / Großgasreiniger / Wassergas-Anlagen / Gasabkühl-Anlagen / Wasserstoff-Anlagen

Krame, Greifer, Verlade-Anlagen für Schütt- und Stückgüter bis zu den größten Umschlagsleistungen

Behälter, Tanks bis zu den größten Abmessungen

Eisenkonstruktionen aller Art

Ölfruchtungs- und Ölraffinations-Anlagen für pflanzliche und tierische Öle

Wasserverwerke / Wassergewinnungs-Anlagen Wasseraufbereitungs-Anlagen / Pumpwerke Hochbehälter

Städtikanalisationen / Abwasserreinigungs-Anlagen / Abwasserpumpwerke / Abwasser-Verwertung

FÖRDERN SIE BITTE ANGEBOTE VON UNS!

J. H. Tonne Nachf.

gegr. 1862 Tee-Import, Versand

Bremen, U. L. Frauen Kirchhof 9

Die Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ wird heute eröffnet und ist ab 14 Uhr für den Besuch freigegeben!

Eine bekannte Tatsache!

In der **DEFAKA** kauft man vorteilhaft ein:

Damen-, Herren- u. Kinderkleidung, Wäsche, Stoffe, Schuhe, Hüte, Sportartikel, Möbel, Gardinen, Teppiche, Lederwaren usw.



In allen Abteilungen reichhaltige Auswahl und wertgerechte Preise.

Günstig sowohl für Kauf in bar als auch bei gewünschter Zahlungs erleichterung.

DEFAKA

**Deutsches Familien-Kaufhaus GmbH.
Bremen - Am Brill**

Beachten Sie bitte unseren Stand in der Halle Wirtschaftsschau

Reichskolonial-Tagung 24. bis 29. Mai 1938 in Bremen

- Freitag, 27. Mai, 20.30 Uhr** Mitglieder-hauptversammlung
Casino und Centralhallen
- Sonnabend, 28. Mai, 18 Uhr** Öffentliche Kundgebung auf dem Domshof
- Sonnabend, 28. Mai, 20 Uhr** Koloniales Volksfest
Centralhallen und Casino
- Sonntag, 29. Mai, 11.30 Uhr** Totenehrung am Kolonialehrenmal
- Sonntag, 29. Mai, 12-13 Uhr** Vorbeimarsch der Formationen am Bundesführer • Börse

Carl Ronnings Kaffee

BREMEN

Besuchen Sie mein afrikanisches Rasthaus in der Halle Wirtschaftsschau, gleich vorn rechts

Vollautomatische Paketieranlage in Betrieb

Bremer Rohkaffee- Einfuhrhandel

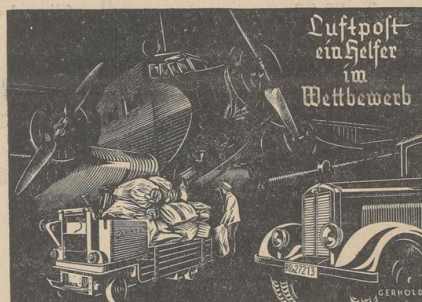
Verein der am Kaffeehandel beteiligten Firmen in Bremen e.V.

Geschäftsstelle: Börsenhauptgebäude

NS.-Gauverlag Weser-Ems GmbH.

Bremen, Geeren 6-8, Fernruf 54121/51115

Besichtigen Sie unseren Stand in Halle 11 (Kraftfahrzeughandel)
Stand 7-8



Die Vorteile der Luftpost wachsen mit der Entfernung!

Schnelle Ueberseepost

Zweimal wöchentlich Luftpostverbindung ab Bremen (über Berlin oder Frankfurt-Main)

nach Rio de Janeiro in 2 1/4 Tagen,

nach Buenos Aires in 4 Tagen,

nach Santiago de Chile in 5 Tagen,

Anschlüsse auf dem Luftwege nach den übrigen Staaten Südamerikas.

Zeitgewinn der Luftpost nach Südamerika bis zu 20 Tagen. Durch Nachbringe-flüge (Reichspostflüge) zu den Dampfern „Bremen“ und „Europa“ über Köln-Chebourg bis zu 3 Tagen. • Näheres über Flugpläne, Postschlüsse, Gebühren usw. enthalten die alle zwei Monate erscheinende Luftpostliste und das Postnachrichtenblatt, das durch die Post bezogen werden kann.

W. TIEMANN & CO., BREMEN

Neuenlander Straße 41-43

Gottfried Lindner A.-G., Ammendorf

M.-A.-N. Maschinenfabrik Augsburg-

Nürnberg A.-G., Nürnberg

Generalvertretungen:

LANZ

Heinrich Lanz A.-G., Mannheim

Fernruf: Sammelnummer 51155

Büssing-NAG Vereinigte Nutzkraft-wagen A.-G., Braunschweig für Eil- und Fernschlepper



Um 5 Uhr nachmittags

Ob Sie nun Einkäufe machen oder Ihre Füße beim Tanzen drehen, der Schuh beeinflusst immer Ihr elegantes Aussehen. Die Eleganz beginnt beim Schuh - beim Schuh v. Wachendorf

Wachendorf
Nur Ostertorsteinweg 49

Seit 60 Jahren bekannt für Qualität

MÖBEL

formschön, gut, preiswert
Große Auswahl
Auf Wunsch auch Einzelanfertigungen
Johann Meier, Meier
Billard- und Möbelwerkstätten
Möbelhandel
Düsterstraße 137-138
gegenüber den Centralhallen

Hocherfreut zeigen wir die Geburt eines prächtigen
Jungen
an
Helmut Gieseler und Frau,
Gertra, geb. Baumann
23. Mai 1938
3. J. Wilhelmshafen

Ihre Verlobung geben bekannt:
Marie-Suisse Dewald
Johannes Bruno

Befmannstr. 40 in der Nähe 1
Ammersee Sonntag, 29. Mai 1938,
11-15 Uhr, in der Nähe 1

Ihre Verlobung geben bekannt
Liselotte Diesner
Rudi Schumann

Bremen 29. Mai 1938 Oldenburg i. O.
Yorkstr. 46

Elisabeth Bücking
Diedrich Winter
Verlobte
Buckhof 29. Mai 1938 Bremen

Statt Karten!
Werner Hilgerloh
Annemarie Hilgerloh
geb. Schrage
zeigen ihre Vermählung an

Süder 25. Mai 1938 Heide (Hollstein)
Schuldenstraße 119

Für die zu unserer Vermählung erwiesenen
Aufmerksamkeit danken wir herzlich.
Walter Liedecke und Frau
Hertha, geb. Karls

Fricke
Polster-
möbel
sind gegen Motten geschützt
J. A. Fricke
Langemannstraße 152

**Monats-
hofen**
Sanitätsrat Dr.
Fehrmann
Nachf. Begr. 1887
jetzt nur
Krankenbesuche
No. 16/17
Berufsausschuss
für Damen
Elektant
für Krankenbesuche

Volkerarbeiten
Date,
Gottlieb,
u. Toppertmeister
Gr. Annenstr. 92

Heute entfiel sanft und ruhig nach
kurzer, schwerer Krankheit unser lieber,
treuer, sorgender Vater, Schwiegervater,
Großvater und Onkel, der

Herrmann Behrens
im 78. Lebensjahre.
In tiefer Trauer:

Frieda Behrens
Mathilde Behrens
Heinz Sommers und Frau,
Gis. geb. Behrens
nicht Entschiedenen
und Angehörigen.

Bremen, den 23. Mai 1938, Barf. 13,
Düsterstr. 10.
Die Beerdigung erfolgte im Begräbnis-
hof, Friedhofstraße 101/102.
Jüngste Kranzspenden wurden eingebracht.
Die Trauerfeier findet am Freitag, 11 Uhr,
in der Kapelle des Norddeutschen Friedhofes statt.

Heute entfiel sanft nach kurzer, heftiger
Krankheit mein lieber Mann, unser
treuer, sorgender Vater, Schwiegervater,
Großvater und Onkel, der

Hinrich Hartjen
im 76. Lebensjahre.
In tiefer Trauer:

Marie Hartjen, geb. Krogemann
nicht Kindern
und allen Angehörigen.
Bremen, den 23. Mai 1938
Friedhofstraße 36.
Die Beerdigung erfolgte im Begräbnis-
hof, Friedhofstraße 101/102.
Jüngste Kranzspenden wurden eingebracht.
Die Trauerfeier findet am Freitag, 8 1/2 Uhr,
im Krematorium statt.

Statt Anzuges
Heute morgen entfiel sanft nach langer,
schwerer Krankheit meine liebe Frau,
meine gute Mutter, Schwiegermutter,
Großmutter, Schwägerin und Tante

Beta Garielmann
geb. Sillen
im 71. Lebensjahre.
In stiller Trauer:

Georg Garielmann
Herm. Sillen und Frau
nicht Kindern
und allen Angehörigen.
Lehrerheide, den 23. Mai 1938
Die Beerdigungsfeier findet am Frei-
tag, dem 27. Mai, 3 Uhr, in der Kirche
zu Dorn statt.

**Familien-
anzeigen**
Bremer Zeitung

Nach schwerer Krankheit entfiel heute
unermattet im 54. Lebensjahre mein
innigstgeliebter Mann

Hans Sufewind
Kapitän des Norddeutschen Lloyd
In tiefer Trauer, im Namen aller An-
gehörigen:

Meta Sufewind, geb. Wiskshufen.
Bremen, den 21. Mai 1938
Wachmannstraße 113 II.
Die Aufbahrung erfolgte im Begräbnis-
hof, Friedhofstraße 101/102.
Jüngste Kranzspenden wurden eingebracht.
Die Trauerfeier findet am Freitag, dem
27. Mai, nachmittags 10 1/2 Uhr, im Kre-
matorium statt.

Heute entfiel nach langem, schwerem,
mit großer Geduld ertragenem Leiden
mein innigstgeliebter Mann, unser her-
zensguter Vater, der

Wilhelm Bodenstein
Oberpostlat. a. D.
Inhaber des E. R. II am w./schm. Sande
und des Verdienstkreuzes für Kriegshilfe
im vollendeten 62. Lebensjahre.
In tiefen Schmerz:

Frau Ida Bodenstein
Die Bodenstein
Anneliese Bodenstein
Bremen, den 23. Mai 1938, Barf. 50.
Von Beileidsbesuchen bitten wir abzuhehen.
Die Aufbahrung ist im Begräbnis-
hof, Friedhofstraße 101/102.
Die Trauerfeier findet am Sonntag, dem
28. Mai, vorm. 10 1/2 Uhr, im Krematorium
statt.

Nach schwerer, mit großer
Geduld ertragenem Krank-
heit entfiel heute sanft
und ruhig unser lieber
Sohn, Bruder, Schwager,
Neffe und Onkel

**Friedrich
Heddermeier**
in seinem 33. Lebensjahre.
In tiefer Trauer:
Die Hinterbliebenen.
Bremen, 23. Mai 1938
Lübbingstr. 9
Die Aufbahrung erfolgte im Begräbnis-
hof, Friedhofstraße 101/102.
Jüngste Kranzspenden
wurden eingebracht.
Die Trauerfeier findet am
Freitag, um 8 1/2 Uhr, in
der Kapelle des Norddeutschen Friedhofes statt.

Herz-Schuhe



Schröder
Faulenstraße 53
Gröpelinger Heerstraße 190/192
Vor dem Steintor 176/180
Woltmershauser Straße 352

Mit sicherem Geschmack für das dauernd Schöne be-
raten Sie meine Fachleute beim Kauf von **Gardinen**
und **Dekorationsen**. Eine **Gardine** und ein **Rollo** von
WALTJEN werden noch nach Jahren Ihre zuverlässigen
Hinterdekorationsen sein.
H. Wilh. Waltjen
Ostertor-
steinweg 9-10
Das Gardinenhaus für gute Qualitäten

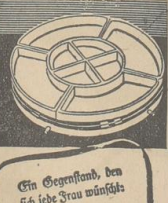
Von täglich neuer Zufuhr
la Steinbutte 5 Pfundige 90 Pfg. 1/1 kg
2 Pfundige 75 Pfg. 1/1 kg
la große Seelungen, ... 1 RM 1/1 kg
und andere Seelische
Feinsto **Matjesheringe**
KLEVENHUSEN
Börsepassage Ruf: 2 80 41/42

Für Sie ist es besser,
rechtzeitig Ihre Anzeige aufzugeben.
Je mehr Zeit der Seher hat, um so
wirksamer und erfolgreicher wird
Ihre Anzeige in d. Bremer Zeitung.

Wäsche für die Aussteuer
Stepp- und Daunendecken
Neuheiten in Gardinen
Lübking & Busch Am Brill 17

Rätselhaft
erscheint es manchmal, wenn
durch das „Fußleider Thaly-
sia“ sofort Besserung und
fortschreitende Besserung seiner
Fußbeschwerden erfährt. Dabei
ist das ganz natürlich. Es ist der
Erfolg der völlig neuartigen Wir-
kungsweise durch Stärkung und
Steuerung der Fußkräfte. Auf-
klärungsschrift kostenlos.
THALYSIA
Neu! inaus dr. Lohndt
Schlüsselkorb 14 - Fernruf 2 90 81

Rezept:
Lipsia Sanitätsschuhe
passen zu Ihren Einlagen
Wo zur Heilung von Fußbeschwerden
das Tragen solcher Einlagen verordnet
wird, leisten diese Lipsia-Spezial-
schuhe anerkannte und tausendfach
bewährte Hilfe.
Agnes Rolles, Faulenstr. 48
Ausstellungsfenster auch auf d. Häfen 14



Täglich Beefische
„frisch wie aus dem Netz“
Räucherwaren
täglich frisch aus dem Rauch
Reiche Auswahl in
deutschen Fischkonserven, Marinaden,
spanischen u. portugiesisch. Oelsardinen usw.
NORDSEE
Huttfeldstraße 16, Langemarkstraße 66,
Vor dem Steintor 57 (Ecke Ber iners.)
Sögestr. 11/13, Liebfrauenkirchhof 20/21

ÄRZTE-TAFEL
Verreist:
Dr. med. Rieke
Bis 12. Juni
Dr. med. Strabburg
Chirurg
Schleifmühle 36
Bis 15. Juni
Verreist bis 9. Juni:
Zahnarzt
Dr. Werner Prömmel

Vermieten
Innere Stadt
Gut möbliertes
(evtl. separates)
Zimmer
m. Pension in ge-
hegter Privatsphäre;
holl. a. 1. 7. oder
später.
Anfrag. u. B. 6372
Osten
Geg. St. 1-2 P.
mit Rückgehen.
Gebühren 10 I.
Findorf
St. möbl. Zimmer
Plantage 6 I.
Ein Gegenstand, den
sich jede Frau wünscht
Kobarett
mit Einfügen
für den Episch
Henseler
Eggenstraße 56
Sonstiges
Barre
Die H. Wälder
der die Barre
identen fennen.
Spendenstraße 3
Auf 4 22 21
Ankauf
Windfang
3 1/2 m hoch, 2 1/2 m
breit, m. 2 Türen
Ruhige Angab. m.
Preis unt. 3 500

Schrott
ALTPAPIER
Metalle
Wrissenberg
Hohetorstr. 30/38
Telefon 54271

ÜBERALL

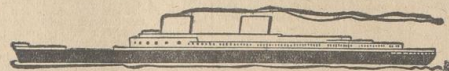
IN DER WELT

Bremische Schifffahrt

OSLO
VANCOUVER
PHILADELPHIA
MOBILE · MANILA
NEAPEL · HAVANA · OSKA
ODESSA · PARA · PANAMA
PLYMOUTH · BAGHDAD
PORTLAND · COLOMBO
PORT SAID · PORT PIRIE
QUEBEC · RIO DE JANEIRO
RIGA · REVAL · ROTTERDAM
LISSABON · GALVESTON · MALTA
SOUTHAMPTON · STOCKHOLM · BUSHIRE · QUEENSTOWN
DUBLIN · SANTA CRUZ · SUEZ · SINGAPORE · SAN DIEGO
SYDNEY · SANTOS · SAN FRANCISCO · SANTIAGO · SUNDSVALL
LEITH · BASRAH · TSINGTAU · VALPARAISO · VENEDIG
VERACRUZ · BILBAO · ALGIER · MALAGA · SHANGHAI



ALEXANDRIEN
ATHEN · ALGIER
DROTHEIM · BAHIA
ANTWERPEN · KOBE
ADEL · AMSTERDAM
BO · TON · BELFAST
BAT · VIA · BELAWAN
BAN · KOK · BOSTON
BER · EN · BRISBANE
BAL · MORE · LONDON
BAR · OLONA · BREMEN
BY · ENDS · IRES · CAIRO
BOMBAY · CALCUTTA
CORONEL · ROSARIO
CHAMPERICO · CALLAO
BOURG · TAGENA
COQUIMBO · CRISTOBAL
DANZIG · NEWCASTLE
HOUSTON · FREMANTLE
GLASGOW · GIBRALTAR
HANGTSCHAU · HANKAU
GENUA · HELSINGFORS
HAMBURG · KAPSTADT
MANCHESTER · ISTANBUL
HALIFAX · KOBE · SEVILLA
MELBOURNE · MARSEILLE
MARACAIBO · MONTEVIDEO
NEW YORK · NEW ORLEANS
KONIGSBERG · LAS PALMAS
LOS ANGELES · PORTSUDAN



Argo Reederei · Atlas Levante-Linie

Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft

»Hansa« · Norddeutscher Lloyd Bremen

Union Handels- und Schifffahrtsgesellschaft

Unterweser-Reederei Aktiengesellschaft

Norddeutsche Polygraphika

Karl Le Fèvre / Hamburg 24 / Armgarstraße 14 / Fernruf 253355

Großhandlung graphischer Maschinen

Ständiges Lager

General-Vertretungen

M.-A.-N. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G.
Johne-Werk, Graphische Maschinen A.-G. Bautzen
Koenig-Werk Guben, Koenigs-Bogenanleger

Besichtigen Sie den M.-A.-N.-Hochleistungs-Zweitouren-Druckautomaten „POLY“ auf dem Stand der Bremer Zeitung, Halle Kraftfahrzeughandel, Stand Nr. 7/8 und die Schnellschneidemaschine „PERFECTA“, Fabrikat John-Werk AG. auf dem Stand der Wirtschaftsgruppe Druck- und Papierverarbeitung, Halle Industrie, Std. 22

Der Gesamthafenbetrieb in Bremen

Bedeutung der Bildung eines Gesamthafenbetriebes in den bremischen Häfen für die Belange von Seeverkehr und Hafenbetrieb und der darin schaffenden Menschen

Das jedem großen Seehafen eigene Problem der Bewältigung der oft fast unregelmäßig anfallenden Arbeit hat in Bremen eine Lösung gefunden, die auf die Leistungsfähigkeit seiner Häfen von größtem Einfluß ist und mit der Zeit in immer härterem Maße sein wird. Die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Hafenbetriebe läßt es nicht zu, eine so große Anzahl Hafenarbeiter als eigene Gefolgschaft einzustellen, um selbst an Spitzentagen des Verkehrs ausreichende Arbeitskräfte verfügbar zu haben. Der Umfang dieses Personenteiles kann nur der durchschnittlichen Verkehrsbelastung angepaßt sein. Wie in allen Seehäfen ist deshalb auch in Bremen eine Reserve vorhanden, die bei Bedarf in allen einzelnen Hafenbetrieben zur Arbeitsleistung eingeleitet werden kann.

Zur Sicherstellung von Arbeitskräften, Arbeitszufuhr und damit besserer Leistung soll nach nationalsozialistischen Grundsätzen jeder Betrieb (Betriebsführer und Gefolgschaft) eine geschlossene Betriebsgemeinschaft sein, die den Betrieb als ihre eigene Lebensgrundlage und Burg in allen guten und schlechten Zeiten verteidigen und in geschlossener Kraft zum Wohle des Betriebes und der Volksgemeinschaft gemeinsam wirken soll. Zur Erreichung dieses Zieles auch hinsichtlich der aller Hafenbetriebe zur Verfügung stehenden Reserve ist in Bremen auf Grund nationalsozialistischer Gesetzgebung der „Gesamthafenbetrieb“ gebildet worden mit einem vom Treuhänder der Arbeit eingeleiteten Betriebsführer, dessen Gefolgschaft nunmehr diese Reserve bildet.

In diesem Gesamthafenbetrieb sind sämtliche Betriebe, die Hafenarbeit verrichten, eingeschlossen und die Gefolgschaft des Gesamthafenbetriebes (also die Arbeiterreserve, die wie in allen Seehäfen der Welt vorhanden ist) bildet somit die Gefolgschaft des gesamten Hafens (Gesamthafenbetriebes). Betriebsführer und Gefolgschaft des Gesamthafenbetriebes sind also die Betriebsgemeinschaft des Hafens Bremen, die im Interesse und zum Besten aller Hafenbetriebe — also des Gesamthafenbetriebes — sich eingetun hat. Zur Lösung dieses besonders schwierigen Problems dient die Betriebsordnung für den Gesamthafenbetrieb, die vom Führer des Gesamthafenbetriebes auf Grund gesetzlicher Bestimmungen erlassen wird.

Zur Erreichung schneller Eingriffsmöglichkeiten sowie zur Erfüllung aller Aufgaben, die jedem betriebsförmigen Betrieb obliegen, sind die Gefolgschaft gegenüber den entsprechenden Bestimmungen in der Betriebsordnung festgelegt und praktische Einrichtungen (Arbeitsverteilungsstellen, Wohnhäuser) eingerichtet worden. Der Bedarf an Arbeitskräften in den einzelnen Hafenbetrieben ist lediglich in den Arbeitsverteilungsstellen anzufordern, und der Einfluß der benötigten Fachkräfte erfolgt pünktlich.

Zur Erfüllung der dem Führer des Gesamthafenbetriebes seiner Gefolgschaft gegenüber notwendigen Sozialaufgaben tragen die einzelnen Hafenbetriebe mit einer gelblichen Umlage bei, die den jeweiligen Bedürfnissen genügt und vom Führer des Gesamthafenbetriebes für Zwecke der sozialen Betreuung treuhänderisch verwaltet wird.

Der Aufbau und die Arbeitsweise des Gesamthafenbetriebes haben in ihren Ergebnissen bewiesen, daß auch in Seehäfen das Problem der Betriebsgemeinschaften im Sinne nationalsozialistischer Betriebsführung gemeißelt werden kann. Die Wichtigkeit der richtigen Regelung kann deutlich festgestellt werden an wachsender Betriebsverbundenheit, Arbeitszufuhr und Leistungsförderung.



Ich rate Dir, liebe Else . . .

kaufe immer beim — Lebensmittel-Einzelhandel, Du wirst gut bedient, Du brauchst nicht weit zu laufen, denn in nächster Nähe Deiner Wohnung findest Du schon ein -Geschäft

Die Leistungsfähigkeit der Lebensmittel-Einzelhändler kannst Du auch in der Ausstellung „Bremen - Schlüssel zur Welt“ in der Wirtschaftsschau bewundern

Also noch mal —

„der Lebensmittel-Einzelhandel, Deine Einkaufsquelle“!

Er führt das -Zeichen am Schaufenster, besuche ihn aber auch in der Ausstellung

Reidemeister & Ulrichs, Bremen

Import von Bordeaux-, Burgunder-, Südweinen und Spirituosen

Ulrichs & Co., Bremen

Deutsche Weine
in bestgepflegten Qualitäten und allen Preislagen

Fernruf Nr. 20947

HACHEZ



DIE FEINE CHOCOLADE

Besucht die Ausstellung

Bremen — Schlüssel zur Welt

DRETTMANN



Fritz Drettmann, Anhängerfabrik, Lesum, Bez. Bremen, Ruf: Lesum 15

Noch tiefer geht's nicht!

Denn wir bringen bei günstigen Preisen noch **Qualität!**

El-Sol

die blendende formvollendete Qualitäts-Brasil Original-Facon **15**

Brüder Knust Fabrikat

Filialen:
Huflißstr. (neb. Nordsee)
Faulenstraße
Marktstraße (Petrihof)
Nordstraße (Ecke Contresc.)



Gartenmöbel

aus Holz und Rohr
Gartenschirme von 7,50 an
Liegestühle von 4,- an
Rohr-Liegestühle von 16,50 an
Gartensessel von 7,75 an

Rollschutzwände

Harmonikabetten von 16,50 an
Sportwagen von 18,00 an
Kinderwagen von 43,50 an

Krankenschritzhilfe zusammenklappbar für Kinder 29,-
für Erwachsene 37,- 46,-

Gebr. Stolle

Das alte Fachgeschäft
Albrechtstr. 57/
Ansgarthstr. 18

Übernahme aller Reparaturen
Reinigen von Korbmöbeln, Verdecke
bestehen und garnieren, Gummi-
reifen usw.

LLOYD

Gleichstromgeneratoren
und -Motoren

Drehstromgeneratoren
und -Motoren

Transformatoren und
Umformer

Benzin- und Diesel-
Dynamoaggregate

für Schifffahrt, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft

LLOYD · DYNAMOWERKE · A · G BREMEN

Vorwärts
durch
Werbung!

Hagendorff & Grote

Gegründet 1711

Wein- und
Spirituosen-Import

W. SCHARENHORST

NACHF., INHABER J. KOSTMANN
BREMEN, BRAUTSTRASSE 21

zeigt Ihnen in der Ausstellung
„Bremen — Schlüssel zur Welt“
die neuesten Modelle in

ADLER+PFAFF

Haushalts- u. Industrie-
Nähmaschinen

Besuchen Sie mich in der Halle 12 (Wirtschafts-
schau). Sie erhalten wertvolle Anregungen

Rohprodukte jeglicher Art

Alteisen, Metalle, Papier, Lumpen, Knochen, Felle usw. • Beauftragen Sie uns, dieses Altmaterial zu erfassen. • Wir helfen Ihnen, dem Vierjahresplan zu dienen.

Wir holen es nicht selbst. Wir sind Industrie-Lieferant. Wir schicken Ihnen aber den zuständigen Kleinhändler, der Sie bestens bedienen muß.

Auch diese Leute müssen leben, sie sind die Haushälter der Wirtschaft. Sind Sie zufrieden, dann empfehlen Sie uns. Sind Sie es nicht, dann sagen Sie es uns.

Prieß & Wessel Nachf. • Bremen

Inh. Fritz Röhrich
Seewerstraße 77
Telefon: 812 91



Deutsche Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft (Deschimag)

Werk: Act. Ges. „Weser“ Bremen 13 • Werk: Seebeck, Wesermünde-G. Bremerhaven • Vulcan-Werk, Hamburg, Steinstraße 23

Kriegsschiffe • Fahrgastschiffe • Seebärdampfer • Frachtschiffe • Tankschiffe
Walfangschiffe • Fischdampfer • Hochseeschlepper • Bergungsschiffe • Bagger
Umbauten und Docken von Schiffen

S O N D E R E R Z E U G N I S S E :

Hochdruck-Dampfanlagen System Wagner-Deschimag / Bauer-Wach-Abdampfturbinen
Vulcangetriebe u.-kupplungen, Patent-Seebeck-Stromlinienruder, Seebeck-Radialschleppgeschirr

Rickmers Werft Wesermünde-L.

Zweigniederlassung der Rickmers Rhederei AG., Hamburg

**Schiffsneubauten bis 12000 t • Schiffsreparaturen
Modernes Patentslip für Fischdampfer, Fracht-
dampfer und Seefahrzeuge aller Art bis 1200 t**

Elsflether Werft A.-G.

Elsfleth - Weser

Fracht- und Tank-
schiffe für See- und
Flußfahrt • Fischerei-
fahrzeuge • Schlepper
Reparaturen • Zer-
legte Schiffe für Über-
see • Umbau • Slip

Segelyachten Motoryachten

Rettungs- u. Gebrauchsboote

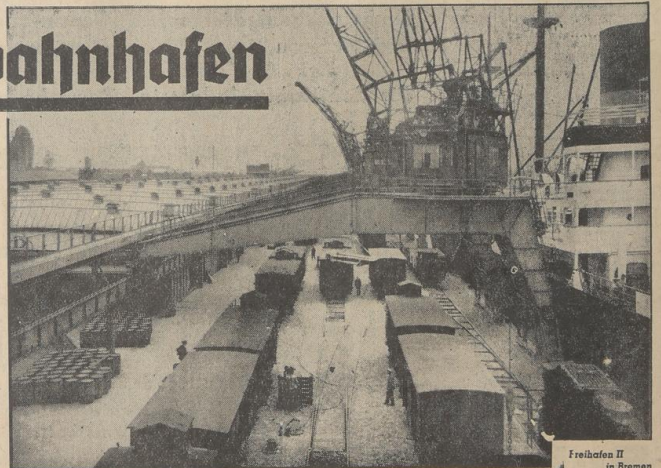
baut in bekannt erstklassiger
Konstruktion und Ausführung
die

Yacht- u. Bootswerft

**BURMESTER
BREMEN-BURG**

Bremen - Der Eisenbahnhafen

**für unmittelbaren, schonenden und
billigen Umschlag aller Überseegüter**



Verwaltung: Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen (Freihafen)

Freihafen II
in Bremen

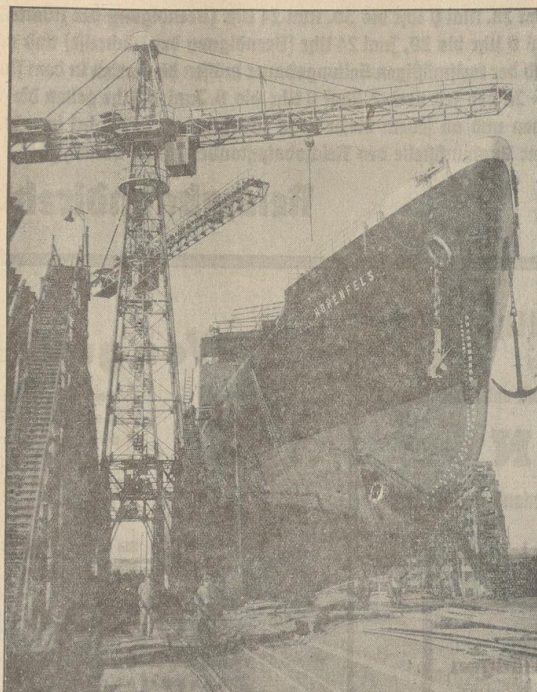
BREMER VULKAN

Schiffbau und Maschinenfabrik
VEGESACK



Frachtschiffe

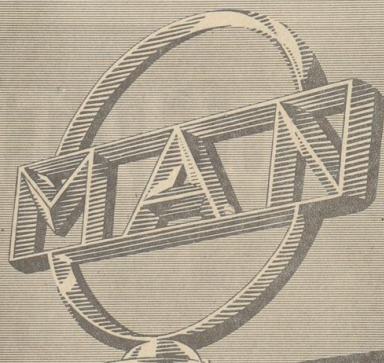
**Fahrgast-
schiffe**



Tanker

Walfangdampfer

Fischdampfer



*zügig und
zuverlässig*

MAN-DIESEL

Lastwagen-Omnibusse
Sonderfahrzeuge aller Art

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A.-G.
WERK NÜRNBERG

Näheres durch:

M. A. N. Lastwagenbüro Hamburg
Hamburg-Wandsbek

Holstenstraße 22/28

Fernruf Nr. 282052

Besuchen Sie meinen Stand in der Wirtschaftsschau



Diedrich Messerknecht • Bremen

Bürobedarfshaus • Buchdruckerei
CONTINENTAL-BÜROMASCHINEN



FÜR DIE WELTGELTUNG
DEUTSCHEN AUTOMOBIL- UND MOTOREN-BAUES
MERCEDES-BENZ

Verkaufsstelle Bremen, An der Weide 15

Auf der Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“ Halle 11 Kraftfahrzeughandel, Stand 23

Zur Bremer Ausstellung mit der Deutschen Reichsbahn

Um jedem Volksgenossen den Besuch der Ausstellung zu ermöglichen, gibt die Deutsche Reichsbahn an folgenden Tagen
Sonntagsrückfahrkarten von allen Bahnhöfen im Umkreise von 150 Kilometer um Bremen

mit folgender Gültigkeitsdauer aus: Vom 28. Mai 0 Uhr bis 30. Mai 24 Uhr (Beendigung der Rückreise), vom 11. Juni 0 Uhr bis 13. Juni 24 Uhr (Beendigung der Rückreise), vom 18. Juni 0 Uhr bis 20. Juni 24 Uhr (Beendigung der Rückreise) und außerdem am 1., 15. und 16. Juni von 0 bis 24 Uhr (Antritt der Rückreise). Außerhalb der tarifmäßigen Geltungsdauer müssen die Karten in dem Ausstellungsstand der Reichsbahn mit einem Gültigkeitsvermerk versehen werden. — In der Zeit vom 2. Juni 0 Uhr bis 9. Juni 24 Uhr gelten die Festtagsrückfahrkarten zum Pfingstfest, die von allen Bahnhöfen ausgegeben werden und an jedem dieser Tage zur Hin- und Rückfahrt benutzt werden können. — Nähere Auskunft bei unseren Fahrkarten-Ausgaben und in der Auskunftsstelle des Reichsbahnstandes (Halle Verkehr).

Reichsbahndirektion Hannover (Werbedienst)

Verein des Bremer Wollhandels

Regelmäßige wöchentliche Börsenverkäufe in Wolle und Kammclingen

BREMEN

Die Vorratskammer für Schafwolle aus Inland und Übersee

C.H. BUNGE

Anhänger-Fabrik Hemelingen

Form-Nr. 44400

Der Qualitätsanhänger

Wer gute Möbel sucht

wirklich gute, charaktervolle Qualitätsmöbel, schön in Form und Linie, praktisch in der Einrichtung, dabei äußerst preiswert, der besichtige die interessante Möbelschau von Panhorst in Hemelingen. Es lohnt sich immer — auch für spätere Käufe.

Sie erreichen die Möbelschau am besten mit der Straßenbahnlinie 2 bis Bahnhof Sebaldsbrück

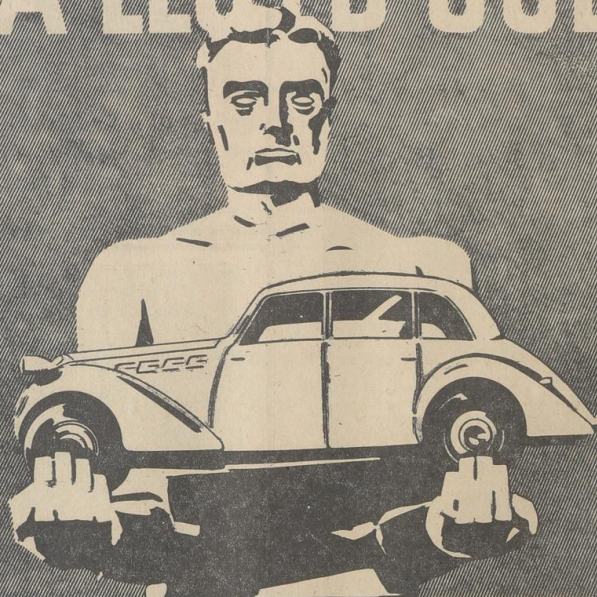
GUSTAV PANHORST

Einrichtungen • Zimmer • Einzelmöbel • Polstermöbel • Küchen • Teppiche
 Sonderfabrikation von gediegenen Polstermöbeln

Hemelingen

Poststraße 3-10

HANSA-LLOYD-GOLIATH



HANSA-LLOYD-GOLIATH-WERKE

CARL F. W. BORWARD

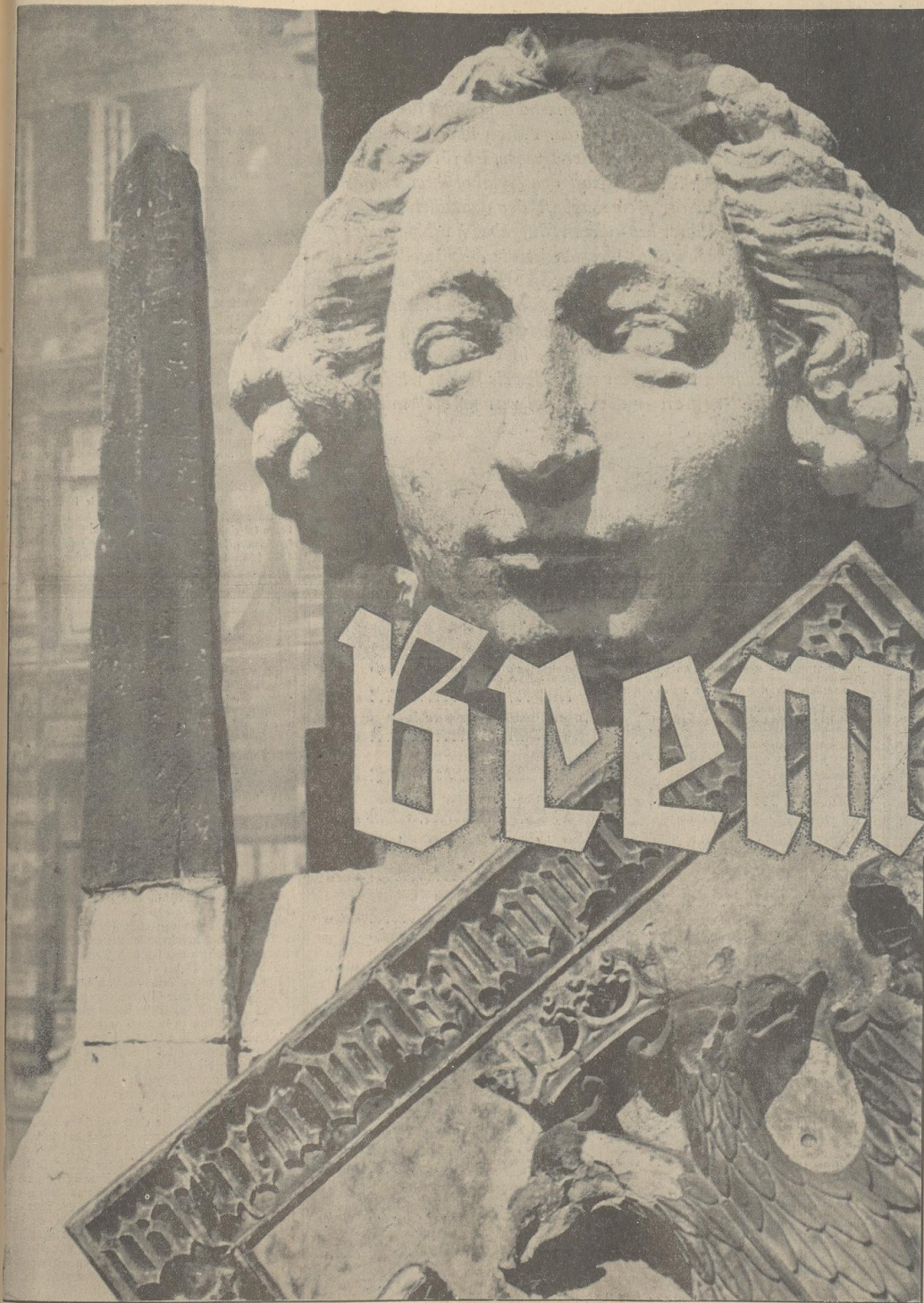
Personen-, Last- und Lieferwagen

Auf der Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“

Halle Industrie • Stand 24

Festausgabe der „Bremer Zeitung“

zur **Ausstellung**
„Bremen - Schlüssel zur Welt“



25. Mai
bis
19. Juni 1938

Bremen

im

Spiegel seiner Kraft!

„Bremen – Schlüssel zur Welt“

Bremen, 25. Mai 1938.

Der kühne Wurf gelang — eine große Planung ist verwirklicht, die impotente Leistungsfähigkeit der schaffenden Hansestadt Bremen zeigt.

Entfaltungen der Initiative des Hauptstängels der Partei in Bremen, auf ständige Förderung von ihrem Schirmherrn, unserem Gauleiter Carl Röver, mit festem Willen und bremsender Beharrlichkeit vorwärtsgetrieben vom Regierenden Bürgermeister der Hansestadt, SL-Gruppenführer Böhmer, und anderen Männern besser nationalsozialistischer Prägung, hergerichtet von erfahrenen, mit dem Ausstellungsweesen wohlvertrauten Kräften, bietet heute die Ausstellung in den Hallen der gewaltigen Schan „Bremen — Schlüssel zur Welt“ den zu Hunderttausenden erwarteten Besuchern die einprägsamste Darstellung hanseatischer Ausfahrt und Ernte in einem Afford unerschöpflichen Wagens und schönen Vollbringens, in einem — wenn man so will — mit der Zeit abgegriffenen und wiederbelebten Bild von dem ebenso sehr ins Reich wie über Ozeanweite hinweg ausstrahlenden Leben und Wirken unserer Stadt.

Der Tagelatz Bremens, den Kreisleiter Blanke damals aufrief, als er den Gedanken zur Ausstellung in der Öffentlichkeit lebendig werden ließ, leuchtet nun wieder in hellstem Licht. In die Stelle fruchtbarer Erinnerungsgedanken trat vornehmungslos und selbstlos Handeln, und wenn es je zu ermöglichen war, den Begriff „Bremen — Schlüssel zur Welt“ in der Vorstellungsbildung, nicht allein der Deutschen unseres Landes, sondern darüber hinaus weiteren Hunderttausenden von deutschen Menschen im Reich, mit Leben zu erfüllen, dann ist es durch das Werk dieser Ausstellung möglich geworden, wo die innige Verbundenheit Bremens mit dem Ganzen, sowohl als mit dem gesamten nationalsozialistischen Deutschland seinen bereiten Ausdruck findet.

Was Bremen bisher schuf, was es zu schaffen im Begriff ist, und was es an Großem und Starrem noch in Zukunft leisten möchte — vor allem, wie so vieles, was in Bremen geschieht, zurückstrahlt in das Reich und hinausleuchtet in die Welt — das zeigt die fertige Ausstellung und nimmt hinweg den Scheitel, unter dessen Schatten Bremens Licht so vielfach stand und breitet aus vor aller Augen bremisches Können und Vollbringen innerhalb des deutschen Volksganges, so daß fortan niemand mehr sagen kann, er wisse um Deutschland, wenn er Bremen nicht kennt.

Was bremisches Wollen und bremische Kraft seit Bestehen der Hansestadt an Schömem und Gutem ins Leben rief, was in wogendem, oft genug wogertrogltem Einfluß von bremischen Männern für die Vaterstadt und für das Reich draußen in der Welt erreicht wurde, was an neuen Planungen von den Männern des heutigen Bremens für die Zukunft noch beabsichtigt und begonnen wird, davon soll in Wort und Bild man neben der Ausstellung noch die vorliegende Festschrift finden, als die wertvolle Unterstützung und Ergänzung dessen, was die Ausstellung zeigt. Es wird der impotente Eindruck dieser Ausstellung in ihren großen Sälen unverwundlich jedem einzelnen Besucher im Gedächtnis haften bleiben. Viele Einzelheiten aber werden mit der Zeit naturgemäß verfliegen. Und um dies zu verhindern, um dies auszugleichen, soll diese Ausgabe als dauerndes Denkmal bremischer Art und Kraft ins Leben gehen in ihren inhaltreichen Beiträgen als Nachschlag, Umschau und Auskunft für Bremens Entwicklung bis zum heutigen Tage.

Bei aller Vielfalt der Ausführungen will diese Festschrift als ein geschlossenes Ganzes betrachtet werden, als die Geschichte dessen, was der Hansestadt Bremen rühmreiche Wirken in der Vergangenheit und Gegenwart und ihr hoffnungsvolles Zielstreben für die Zukunft bedeutet. Unter Mitwirkung der namhaftesten Persönlichkeiten aus Partei, Staat, Wehrmacht und Wirtschaft wird diese Ausgabe allen Ausstellungsbesuchern und nicht zuletzt den Besuchern Bremens selbst ermöglichen, die in der Ausstellung gewonnenen Eindrücke bis ins einzelne dauernd festzuhalten, das in der Ausstellung zur Schau gegebene auf den ersten Blick zu verstehen und in Erinnerung an den Ausstellungsbesuch auch später noch einen Berater und Helfer zu haben, der in allen die Hansestadt Bremen berührenden Fragen erspöndende und klare Antwort zu geben vermag.

Bremens Bedeutung für das Reich, der bremische Mensch, die geschäftliche Vergangenheit unserer Stadt, das kulturelle Bremen, das bürgerliche Bremen, das künstlerische Bremen, das wissenschaftliche Bremen und endlich das wirtschaftliche Bremen in allen seinen hochstehenden Leistungen, das soziale Bremen, ferner Bremens koloniale Sendung, sein Verbundenheit mit der Wehrmacht und nicht zuletzt Bremens Kampf mit dem Internationismus, alles, alles lebt in den vorliegenden Wörtern, deren innerer Wert sich weit über die Dauer der Ausstellung hinaus erstreckend eine reiche Wissensquelle für bremisches Schaffen der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft bildet.

Wir freuen uns herzlich des gelungenen Werkes. Neben unsern Feiern, die es als Sonderbeilage zur heutigen Festschau erhalten, soll es allen Besuchern Bremens während der Ausstellung zugänglich sein, damit sie es an sich nehmen und mit der lebendigen Erinnerung an unsere Stadt zu ihren Heimatstätten zurückkehrend, einen Beweis bei sich haben, der es ihnen ermöglicht, weit hinein ins Reich, weit hinaus in die Welt für Bremens Wollen und Wirken allenthalben schönes und offenes Verständnis zu erschließen.

Und noch etwas wollen wir nicht vergessen.

Den Männern, die in selbstloser Weise bereitwilligst und freudigst unserer Bitte um Mitwirkung an dieser Ausgabe nachkamen, den Männern, die durch ihre wertvollen, nachdrücklichen Beiträge uns ermöglichten, diese Ausgabe zu einem ehrenvollen Kinde bremischer Taten von Glanz und Macht auszuge-

stalten, den Männern, die sämtlich heute mitten im neuen Schaffen und Planen und Wirken für die Zukunft und Größe, für die Wohlhabt und die Schönheit Bremens stehen, ihnen allen sei an dieser Stelle im Namen des SL-Gruppenführers Weier-Ems wie im Namen unserer Stadt inniger Dank gesagt für ihr verständnisvolles Eingehen auf unsere Wünsche bei der Vorbereitung dieser Ausgabe, für ihr Entgegenkommen bei der Ausgestaltung dieses Werkes.

Möge das Werk auf seine Art und nach seinen Möglichkeiten, ähnlich wie die Ausstellung selbst, beitragen zur dauernden Wehrung bremischen Ansehens und bremischer Ehre, möge es dauernd wirksam bleiben, überall dort, wo von Bremen gesprochen wird. Dann erfüllt es seinen Zweck, dann erreicht es sein Ziel, so wie wir es uns dachten, so wie wir es glauben, so wie wir es wollten.

Joh. B. Dietrich.

Der Schlüssel — Symbol der Aufgabe Bremens

Schon über ein halbes Jahrtausend lang führt die Stadt Bremen den Schlüssel im Wappen. Schon über ein halbes Jahrtausend, seit den Tagen der Hanse, ist für die Stadt Bremen dieser Schlüssel zugleich das Symbol ihrer besonderen Stellung in der Gemeinschaft der deutschen Städte und das Symbol ihrer besonderen Aufgabe im Rahmen des Reiches. Die Hansestadt Bremen ist die Schlüsselbewahrerin zu einem der großen deutschen Tore der Welt. Das ist ihr Amt und ihr Auftrag, den sie vom Schicksal im Namen des deutschen Volkes erhalten hat. Deshalb war es ein guter Gedanke, der großen Ausstellung, in der Bremen seine Schlüsselstellung von neuem unter Beweis stellen wird, das Kennwort „Bremen — Schlüssel zur Welt“ mit auf den Weg zu geben.

Carl Röver.

Gauleiter

Inhaltsverzeichnis

„Der Schlüssel — Symbol der Aufgabe Bremens“	Seite 1
Gedankwort von Gauleiter Carl Röver	Seite 1
„Bremen — Schlüssel zur Welt“	Seite 2
Einführung von J. B. Dietrich, Hauptschriftleiter der „Bremer Zeitung“	Seite 2
„Das nationalsozialistische Bremen“	Seite 3
von Kreisleiter Bernhard Blanke	Seite 3
„Bremens deutsche Aufgabe“	Seite 4
von SL-Gruppenführer Böhmer, Reg. Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen	Seite 4
„Der Leistungsgedanke im Ausstellungswesen“	Seite 5
von Dr. Immanuel Schäffer, Abteilungsleiter im Institut für Deutsche Kultur- und Wirtschaftspraxis	Seite 5
„Bremen und die Wehrmacht“	Seite 6
von Standortältesten Bremen Generalleutnant Straß, Kommandeur der 22. Division	Seite 6
„Die Geschichte der großen Weser-Stadt“	Seite 7
Ein Streifzug durch Bremens Vergangenheit von Dr. Rudolf Hübner	Seite 7
„Bremens städtebauliche Entwicklung“	Seite 8
von Hans Haltermann, Senator für Arbeit und Technik der Freien Hansestadt Bremen	Seite 8
„Von der Grünländischen Compagnie zum Walfang-Kontor Bremen“	Seite 9
von O. E. Bernhard, Senator für die Wirtschaft der Freien Hansestadt Bremen	Seite 9
„Gründer und Gestalter bremischer Schifffahrt“	Seite 10
von Statist. Lindemann, Vorsitzender der Aufsichtsräte des Nord. Lloyd	Seite 10
„Bremens Exportindustrie“	Seite 11
von Dr. Daseking, Geschäftsführer der Industrie-Abteilung der Wirtschaftskammer Bremen	Seite 11
„Unser bremischer Außenhandel“	Seite 12
von Karl Bellmeyer, Präses der Industrie- und Handelskammer Bremen	Seite 12
„Die bremischen Häfen“	Seite 13
von Kapitän Battenberg, Führer des Gesamthafenbetriebes Bremen	Seite 13
„Der Spedition als Treuhänder“	Seite 14
von Konrad Ohlendorf, Mitglied des Reichsverbandes	Seite 14
„Der zweite Nährstand — Vom Aufschwung der Hochseefischerei“	Seite 15
von Direktor R. Ahl, Vorstandmitglied der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen-Oxhausen A.G.	Seite 15
„Bremen und die Binnen-Schifffahrt“	Seite 16
von Rechtsanwalt Dr. Flügge, Syndikus des Vereins zur Wahrung der Weser-Schifffahrtsgesetze A. V.	Seite 16

„Entwicklung und Aufschwung des Schiffsbaues an der Weser“	Seite 17
von Generaldirektor Franz Stapelfeldt	Seite 17
„Großdeutschland — Deine Kolonien“	Seite 18
von H. Oberführer Konteradmiral a. D. Wilhelm Römme	Seite 18
„Von Lütetitz bis Lettow“	Seite 19
von Friedrich Römme, Leiter des Gauerbundes Weser-Ems des RKB.	Seite 19
„Rohlf“ letzte Afrikanerode“	Seite 20
Aus bisher unveröffentlichtem Material von Student Dr. B. Selger, Vegesack	Seite 20
„Das bremische Schulwesen seit der Machtergreifung“	Seite 21
von Dr. v. Hoff, Senator für das Bildungswesen der Freien Hansestadt Bremen	Seite 21
„Deutsches Kolonial- und Ueberseemuseum“	Seite 22
von Dr. Hans Wagner	Seite 22
„Das wissenschaftliche Leben in Bremen“	Seite 23
von Dr. H. Knittermeyer, Direktor der Staatsbibliothek und Präsident der Wissenschaftlichen Gesellschaft Bremen	Seite 23
„Bremers Staatstheater“	Seite 24
von Oberstadtdirektor Dr. A. Seidler	Seite 24
„Bremers Schauspielhaus“	Seite 25
von Dr. W. Koch, Dramaturg des Schauspielhauses	Seite 25
„Das künstlerische Bremen“	Seite 26
von Prof. Dr. Waldmann, Direktor der Kunstschule Bremen	Seite 26
„4. Februar 1919“	Seite 27
von Polizeigeneral a. D. Caspari	Seite 27
„Nordische Kunstschule und Handwerkschule Bremen“	Seite 28
von Prof. O. Horn, Direktor der Nordischen Kunstschule und Handwerkschule Bremen	Seite 28
„2200 Fahrzeuge in einem Jahr“	Seite 29
von Christian Hilker, Leiter der Pressestelle der Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“	Seite 29
„Aufbauarbeit in der Wohlfahrtspflege“	Seite 30
von W. Kayer, Präsident der Behörde für Wohlfahrt und Versicherungswesen	Seite 30
„Bremens Sport einst und jetzt“	Seite 31
von Regierungsrat Ernst Köwing	Seite 31
„Bremers Flugzeugflotte aller Länder“	Seite 32
von Ernst Meißner	Seite 32
„Luftverkehr und Luftsport in Bremen“	Seite 33
von Rechtsanwalt Koch	Seite 33

Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung: Heinz Tischer, Bremen. — Aufnahmen: Verkehrsverein (Saabens-Werke, Stuckmann, Bauer) (4), Nord. Lloyd (Engelmeier, Ball) (5), Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH. (6), Focke-Museum (7), Deutsche Kunstschule (8), Barchhof (9), Deutsches Kolonial- und Ueberseemuseum (10), Rickmers Werft (11), Yacht- und Bootwerft Burmeister (12), Georg Schmidt (13), Dietrich (14), Oremüller (15). — Zeichnungen: Kopistellen, Karten, Ueberschriften und Uebersetzungen nach photogr. Originalen: Heger und Gieske, Barchhof (1), Wierand (2), Wellmann (3), Faksimile nach Originalen aus der Rohlf-Abteilung des Heimatmuseums Vegesack.

Das nationalsozialistische Bremen

Von Kreisleiter Bernhard Blanke, Bremen.

Viele Besucher unserer Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“, es lie nun aus dem Ganzen unseres schönen Deutschlands selbst aber aus dem Auslande kommen, werden auch wissen wollen, wie die über Jahrtausende Hansestadt Bremen zum Nationalsozialismus steht.

Man könnte dann mit Ziffern auf vielen Gebieten aufwarten, die beweisen, daß Bremen vollkommen hinter dem Führer und damit dem Nationalsozialismus steht. Wenn Zahlen auch etwas trocken klingen, so fikt hinter ihnen doch eine Mannen Opfergeist, ein Kampfgeist und Treue.

Wir würden aber damit der Bevölkerung dieser alten Reichsstadt — der früheren Hansestadt — und dem freisinnigen Bremen nicht ganz gerecht werden.

Wenn man den Weg Bremens zu Adolf Hitler verfolgen und begreifen will, dann muß vielmehr eines herausgestellt werden: nämlich, daß die politische Einheit und Charakter-Eigenschaften bestimmt werden durch die Struktur der Landschaft, bestimmt werden auch durch die Geschichte, die der Bevölkerung ihren Stempel aufdrückt.

Bremen liegt mitten in einer weiten Landschaft, die aus einem weiteren Bild gefaltet. Die Nähe des Meeres und dadurch bedingt die Verbundenheit mit Seelen und Fischen, die tausend Jahre alte, von Bremen aus betriebene Schifffahrt geben der bremischen Bevölkerung ihr besonderes Gepräge. So wie die Landschaft demjenigen etwas herbe erscheinen mag, der aus bewegter, geistiger Landschaft stammt, so erscheint auch der Bremer zuerst herb und verschlossen.

So wie aber unsere Landschaft demjenigen doch reizvoll, abwechslungsreich und schön erscheint, der sich die Mühe gibt, sie einmal kennenzulernen, so wird er auch in der Beurteilung des Wesens der Bremer bald zu der Erkenntnis kommen, daß es gänzlich anders ist, als es im ersten Augenblick dem Fremden erscheinen mag.

Bremen zeigt bei näherem Eingehen in seine Geschichte eine große Beharrlichkeit, einen Willen zum Selbstbehaupten, einen tiefen Einfluß für große Ziele und einen unbedingten Freiheitswillen. Aus der bremischen Geschichte erhebt sich, daß der Bremer als Diplomat und als Soldat gleichermassen seine Freiheit verteidigt. „Recht ist ja zu sprechen“ steht an unserem Strand, dem Symbol für unsere Freiheit.

In Bremens Geschichte sehen wir immer wieder fähigen Persönlichkeiten aufstehen, die seine Tugenden (altenglische Bremen) waren. Aber diese nach Bremen gekommenen Männer sind immer gleichfalls frisch selbst zu Bremen geworden, weil der Grundcharakter der bremischen Bevölkerung großartig, frei, offen und treu ist, weil Bremen bei jeder Gelegenheit Gemeinschaftsarbeit stets mitteilt, teilweise sogar führend war. Der bremische Wirtschaftler geht zu allen Zeiten als ein ehrbarer und zuverlässiger Kaufmann, der bremische Arbeiter als ein fleißiger, gewissenhafter, sparsamer Mensch.

Nachdem ich nun versucht habe, bremisches Wesen, bremischen Charakter zu skizzieren, wird es eher verständlich erscheinen, warum der Bremer nicht früh schon in großer Zahl Nationalsozialist wurde, als der Ruf unseres Führers vom Elden Deutschlands nach Norden zur Küste erfolgte. Man muß vielmehr den Sinn eines alten Bremer Wortes verstehen, das da heißt: „Bremen, was bedächtig“. Hat jedoch der Bremer etwas richtig erkannt, hat er sich überzeugt, daß auch er sich mit allem, was er ist und befragt, eine große deutsche Aufgabe einzuheben hat, dann ist er vorbehaltlos dabei. Es entspricht seinem Wesen nicht, sofort in Flammen zu lodern, sondern er gleicht eher mehr dem stetigen Schmeldefeuer, das die Dauer schafft. Es gibt aus Bremens Geschichte bis in die Gegenwart hinein vieles, was Bremens Gemeinheitsgefühl und Opfergeist für die Bevölkerung geschaffen hat.

So hat Bremen von etwa 1930 ab den Führer verstanden, hat unsere nationalsozialistische Weltanschauung begriffen und sich in immer festerem Maße dafür eingesetzt. Es hat in großartiger Weise in vorfindungsmäßig kurzer Zeit das Herz der Arbeitlosen in seinen Mauern zum Verstandenen gebracht; es hat in den Winterkältezeiten in immer steigendem Maße Aufkommensfragen zu verzeichnen, die man ruhig mit als Spigenleistungen gelten lassen kann. Bremens Aufkommens-Ergebnisse bei den Wahlen seit 1930 sprunghaft in die Höhe gegangen. Entsprechend seiner Beharrlichkeit und Fähigkeit zählt Bremen seiner ganzen Wesensart nach heute zu den getreuesten Gebieten unseres Führers.

Mehr als fünf Jahre einer politischen und damit auch wirtschaftlichen Neuansichtung des bremischen Gemeinwesens liegen nunmehr hinter uns. Die Ausstellung „Bremen — Schlüssel zur Welt“ ist daher auch eine Ausstellung im Sinne einer Welle, sondern — unserem ausdrücklichen Willen und Willen entsprechend — eine Leistungsfähigkeit. Sie stellt also keineswegs alles das her, was Bremen auf der Grundlage seiner guten alten Tradition, neugierig ausgereicht, zu zeigen hat. Durch diese Weltfähigkeit ist erstmalig in den Mauern unserer alten Hansestadt eine Schan entstanden, die auch richtigweisend für die großen Aufgaben der Zukunft ist.

So wird der Besucher nicht nur ein Bild des engeren Wirkungskreises der Stadt selbst in politischer, kultureller und wirtschaftlicher Beziehung vorfinden, sondern das weite Gebiet des Raumes Weser-Ems kommt gleichfalls sinnfällig und überzeugend zur Darstellung. Bremen will — kurz gesagt — mit seiner Ausstellung zeigen, daß es sich seiner Aufgabe und Verpflichtung nicht nur in der norddeutschen Ecke, sondern gegenüber ganz Deutschland und darüber hinaus der Welt bewußt ist.

Bremen führt in seinem Wappen von alters her den Schlüssel. So lag es nahe, der Ausstellung den Namen „Schlüssel — zur Welt“ zu geben.

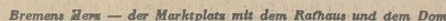
Von SA.-Gruppenführer
Böhmcker,
Reg. Bürgermeister der
Freien Hansestadt Bremen

Denn das ist das für Bremen Entscheidende in der großen Wandlung der deutschen Gegenwart, daß jene in der Geschichte gebrachten Opfer an Gut und Blut jetzt endlich ihren Sinn gefunden haben, daß es jetzt endlich, seinem eigentlichen Wesen entsprechend, ihr Mütterlin zwischen Volk und Welt, als Schlüsselträgerin an einem der deutschen Toten zum Ozean, als das schaffende Bremen sinnvoll eingefügt wurde in die natürlich gegliederte und planvoll überbaute Gemeinschaft aller Schaffenden des Dritten Reiches. Erst durch die Anwendung dieses Organisationsprinzips des nationalsozialistischen Staates und der nationalsozialistischen Wirtschaft erhält Bremens hansische Aufgabe ihren neuen, ihren tieferen, ja, erst eigentlich ihren wirklichen Sinn. Denn erst jetzt erhält Bremen seinen nationalen Auftrag wahrhaft aus der Hand des ganzen Volkes, und erst jetzt darf sich die bremische Kaufmann und der bremische Seemann im Auslande wahrhaft als der Vertreter des ganzen deutschen Volkes empfinden. Was ihm als Erbeil aus der Geschichte überkommen, was ihm als Überlieferung der kleinen Gemeinschaft seiner Hansestadt übergeben wurde: die besondere bremische Aufgabe und die besondere bremische Leistung, jetzt wird sie vor einem viel weiteren Hintergrunde und in gewandelter Singebung zur Verpflichtung auf die Ehre, die Würde und die Größe der ganzen Gemeinschaft seines Volkes, auf die Flagge seiner Nation.

Von Dr. Immanuel Schäffler

Immer geht der Nationalsozialismus vom Grundgedanken, d. h. vom Sdeellen aus. Erst daran schließt sich die Neuordnung der wirtschaftlichen Seite an. Die neuen Forderungen rückt die Lehrgang in die Mittelpunkt jeder Ausstellung, da es darum ging, das Wirtschafts- und Kulturpolitik des Führers eine Parallele auf dem Ausstellungsgebiet zu schaffen. Es konnte nur nationalsozialistisch vorgegangen werden, da es nur bedeutete die nachdrückliche Betonung der politischen, wirtschaftspolitischen und kulturpolitischen Ausdrucksform. Erst von diesem Sdeellen Kern

Die alte Idee abzulehnen. Der Sieg des Weltungs-
gedankens im Aufstellungs- und Messwettbewerb des
Dritten Reiches zusammen mit dem Durchbruch der
Ernährungs- und Volksgedanken hat nicht nur eine Auslegung in
den Jahren seit 1933 verursacht, sondern zugleich eine
Grundlage geschaffen für einen weiteren Aufstieg in der
Zukunft. Das Institut für Deutsche Kultur- und Volk-
schaftspropaganda hat sich von der Reichspropaganda-
abteilung im Jahre 1934, beauftragte Stelle hat durch die
Tat entscheidend mitgeholfen, die neuen Gedanken zu
verwirklichen. Die große Ausstellung in Bremen ist ein
Beispiel dieser Art, das für sich selbst zum bezeichnenden
Vollgenuss sprechen wird.



Von Generalleutnant Strauß

In diese Zeit fällt auch in Bremen das erste Bild der allgemeinen Wiedergeburt unseres Volkes durch den Nationalsozialismus. Er ist es, der als Begleiter der Wehrmacht Herzen und Sinne unseres Volkes wie auf die edelsten Güter eines Menschen lenkt. Die Wiedergeburt unserer Wehrmacht ist daher untrennbar mit dem Kampf des Nationalsozialismus um den deutschen Menschen und seinem Sieg verbunden.

Es ist Bremen mit allen drei Wehrmächtsstellen in
faum eine andere Stadt Deutschlands innig verwachsen.
Heute steht das gesamte deutsche Volk in Bremen,
im ganzen Reich, wieder mit dem Herzen in seine
Wehrmacht. Sie ist ihm Sinnbild der Größe, Stärke
und Einheit von Volk und Vaterland. Sie hält die
ewige Wache der friedlichen Arbeit des deutschen
Volk's an seiner Zukunft und mit ihr das ganze
deutsche Volk. Sie ist die Stütze der Einheit und
bleiben auch der Ausrüstung des politischen Willens und
des Führers. Ihm allein als ihrem Obersten Befehlshaber
verleihe die deutsche Wehrmacht alles.

Heil dem Führer!

Seit dem Führer!

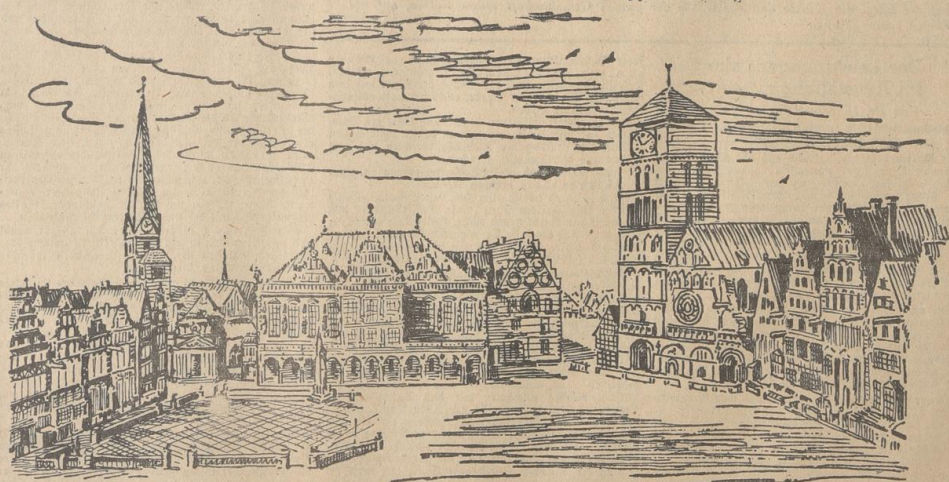
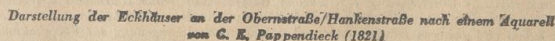
Die GESCHICHTE DER GROSSEN WESER-STADT

Streifzug durch Bremens Vergangenheit

Aber auch Rückschläge in der Entwicklung der Stadt
bleiben nicht aus: Um 1350 hielt die Pest grausige

Es auch selbst im Inneren des vom Dreißigjährigen Krieges der Gegend umworren den militärischen Bauteil jenes Jetaleters bei die zahlreichen Kesselfestungen, die damals entstanden, wie die Rathausfassade Lüders von Bentheim, der Schüttung, die Waage, das Elghaus, das Gemeinderath und so weiter. Im Inneren ist entlassen aus die vorwiegend als Kaserne fruchtbar, die in der Mitte der Stadt steht, einer neuer Partier Befestigungsgürtel mit Wällen und Bastionen, der die Stadt nach allen Seiten verteidete. Der Dreißigjährige Krieg brachte wohl Missethaten, die Bedrohung und wiederum einen Ausbruch der gefürchteten Pest, doch im allgemeinen ging der Krieg ohne große Verheerungen ab. Die Stadt wurde nicht zerstört jedoch in Schweden ein neuen gefährlichen Nachbarn, der gegen die eben erstellte bremische Weichensmittelbarkeit Einmündungen erhob, weil er danach trachtete, die Wehrmacht in seine Hand zu bekommen. Schweden hatte im Westfälischen Frieden das Recht erhalten, die Festungsbauten in der Provinz zu zerstören. Gleichwohl war ein stillstilles Vorgehen nicht größer als das heutige — am rechten Uferufer römischer Weis gegeben, so die Herrschaft Wedder

Nor allem aber die neue Großmacht Schweden fehrte in die Stadt hüt zu, fo daß ein Teil des Landbesitzes der Stadt zu verlor, und die Stadt die Freiheit der deutſcher Fürften und Kabinete gegen die Machtanprüche der Schweden feis nicht zu, daß die Freiheit Bremens vollends geſiegt wurde. Die finge Leitung des kleinen dreimächtig Staatsweſens vermochte es das Gefegte zu verhindern, wenn auch fihwere Mühen und Kämpfe dieſes Verſuch nicht zu verhindern vermochten konnten. Kein Wunder, daß Bremen im Handel in der Zeit der Ohnmacht des Reiches mehr und mehr zurückging. Seit 1715 war Hannover an die Stelle Schwedens getreten. Hannover, das bis zum Jahre 1714 die Schwänke des Reiches ſtützte, wurde von den bremiſchen Handelsleuten als die größte Gefahr für ihre Handelsüberhandlung. Seit dem Jahre 1714, als Hannover



Marktvansicht nach einer Zeichnung, die von dem schwedischen Feldmarschall E. Dalbergh nach 1695 an gefertigt wurde.

Anders Meist die bremische Geschichte daher nur ein trübes Bild der Stagnation. Während des siebenjährigen Krieges war Bremen hinfälligen Bedrückungen ausgesetzt als während des dreißigjährigen Krieges. Die Verfassung der Stadt wurde und wurde Truppen durchzogen Bremen mehrfach, ohne auf dessen Neutralität Rücksicht zu nehmen, weil die meiste Stadt nicht in der Lage war, ihre Neutralität zu schützen.

Erst im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts kam das wirtschaftliche Leben allmählich wieder in Gang. Die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten im Jahre 1776 gab den Anstoß zu neuen Handelsbeziehungen nach Übersee. Das napoleonische Zeitalter brachte einen neuen Rückschlag. Die Engländer blockierten die Weser, und Bremen selbst wurde 1810 mit einem föderalisch französischen Einverleib. Es wurde Hauptstadt des Departements Wesermündung und blieb bis 1813 französisch. Die vorübergehende Herrschaft der Fremdherrschaft befestigte in der Stadtwirtschaft manchen alten Jopf und führte vielfach zu Verbesserungen, die dann beibehalten wurden.

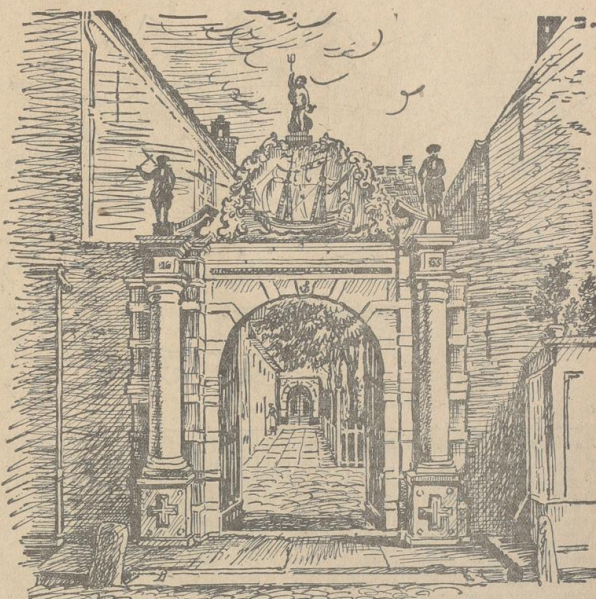
Auf dem Wiener Kongress gelang es der genialen Staatskunst des Senators und späteren Bürgermeisters Johann Smidt durch geschickte Verhandlungen mit den Monarchen und maßgebenden Ministern der größten deutschen Staaten, die Unabhängigkeit der Hansestädte durchzusetzen. Erst jetzt war es möglich, von Grund auf neu zu bauen, 1820 gelang es, den verhassten oberbayerischen Weitzoll abzuschaffen. Sieben Jahre später erreichte Smidt durch Verhandlungen mit Hannover die Abtretung eines Gebietes an der Wesermündung zur Anlage Bremerhavens. Die zunehmende Verfallung des Staates, die bereits im 17. Jahrhundert die Anlage des Hafens Regensburg unterhalb Bremens notwendig gemacht hatte, zwang zu diesem Ausweg, wenn der Handel Bremens nicht zum Erliegen kommen sollte.

Ein glänzender Staatsvertrag von 1847, den Smidt mit den Vereinigten Staaten schloß, leitete die erste direkte Dampfschiffsverbindung zwischen Amerika und dem Kontinent nach Bremen. Dieser Vertrag legte die Grundlage zu der Entwicklung Bremens zum größten Auswandererhafen. Im gleichen Jahre wurde die erste Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und dem Binnenlande gebaut, 1863 die Bahn nach Bremerhaven, die die Voraussetzungen schuf für den wirtschaftlichen Aufschwung Bremens. Die schrittweise unaußerordentlichen Aufschwung folgten. Auch die Revolutionen des Jahres 1848, die nach einigen Jahren eine neue Verfassung brachten, hatten die günstige wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung nicht beeinträchtigen können. 1848 wurde Senator Arnold Dürck zum Reichshandelsminister ernannt, dessen Berufung die erste deutsche Flotte der deutschen Geschichte anführte. Im Jahre 1857 gründete Hermann Meier den Norddeutschen Lloyd, der bald alle anderen Reedereien überflügeln sollte. Noch waren bis dahin Großschiffahrtsgesellschaften im heutigen Sinne unbekannt. Am Jahre 1861 nahm Bremen in richtiger Erkenntnis seiner Lage wie auch die übrigen großen Hansestädte für Preußen Partei und konnte dadurch seine politische Selbstständigkeit retten. Immer mehr mündete die bremische Geschichte in die dann seit 1871 von Preußen-Deutschland her bestimmte Entwicklung ein.

Wenn Bremen im neuen Reich, das nicht zuletzt durch die Pionierarbeit der Hansestädte den Weg zur See gefunden hat, seine Aufgabe erfüllen konnte, so war dies möglich allein durch drei große Entscheidungen der achtziger Jahre, die voneinander nicht zu trennen sind: einmal durch den Anschluß an das deutsche Zollgebiet, zum anderen durch den Bau der Stadtbremischen Häfen und schließlich durch die Korrektur der Unterweser nach den Plänen des genialen Wasserbauers Franzius. Erst auf der Grundlage dieser Neuorientierung, die getragen ist von dem echt hanseatischen Geist der Selbsthilfe, war der Aufschwung Bremens in der Jahrzehnten bis zum Beginn des Weltkrieges möglich, ein Aufschwung, in dessen Verlauf auch eine bedeutende Industrie sich entwickelte, die heute ebenso sehr wie der Handel Rückgrat der bremischen Wirtschaft ist.

Bräute der Krieg und die dann folgenden Jahre des Niedergangs schwere Rückschläge, so vermochte bremischer Aufbauwille dennoch unter der starken Schirmherrschaft des Dritten Reiches im letzten Jahrzehnt neue Arbeit auf allen Gebieten des Lebens zu leisten, die einst von der Geschichte als Beitrag zur gesamtdeutschen Leistung ebenso sehr anerkannt werden wird, wie die Leistung Bremens in früheren Jahrhunderten.

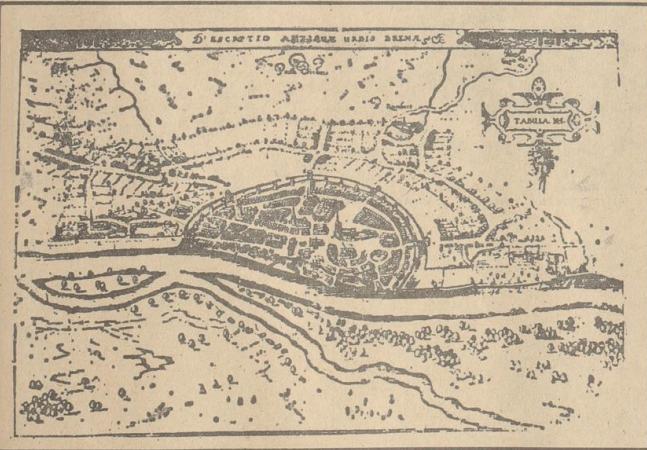
Auf sich selbst gestellt ist Bremen im Gang seiner Geschichte stets Sachwalter des ganzen deutschen Volkes gewesen, dem es durch tausendjährige Beziehungen als dienendes Glied verbunden ist. Wenn heute die Macht des in sich geeinten nationalsozialistischen Deutschlands als starkes Rückgrat hinter seinem Streben steht, wird auch in Zukunft die bremische Leistung für nationale Bedeutung haben, Bremen wird das bleiben, was sein geschichtlicher Auftrag ist: Schlüssel zur Welt.



Portal des 1545 gegründeten Hauses Seefahrt an der Husfilterstraße (Zeichnung nach einer Darstellung aus dem Jahre 1663). Abgebrochen im Jahre 1894, wurde das Portal vor dem neuen Hause Seefahrt wieder aufgestellt



Bremens städtebauliche Entwicklung



Karte 1: Bremen um das Jahr 1300

Von Hans Haltermann, Senator für Arbeit und Technik

Die Hansestadt an der Weser verbandt ihr Entstehen seiner künftigen Stadtgründung, wie ihre jüngeren Schwestern im Ostseeraum, vielmehr wurde sie allen Ansprüchen nach aus einer sehr alten Ansiedlung zu ihrer heutigen Größe und Bedeutung empor. Die Geschichte, wenn die letzte Überbleibselhaftigkeit an der Stelle, an der sich der Fluss in mehrere Arme — Große und Kleine Weser, sowie Balge — teilte, mag frühern, frühern, später auch kleinen

Die Titelzeichnung: Das mittelalterliche Bremen, nach einem Holzschnitt um 1560. Es ist die älteste Ansicht der großen Stadt an der Weser. Die ungeebene Schlachte weist noch keine Kränne auf. Dem Ansargium fehlt noch die hohe Spitze

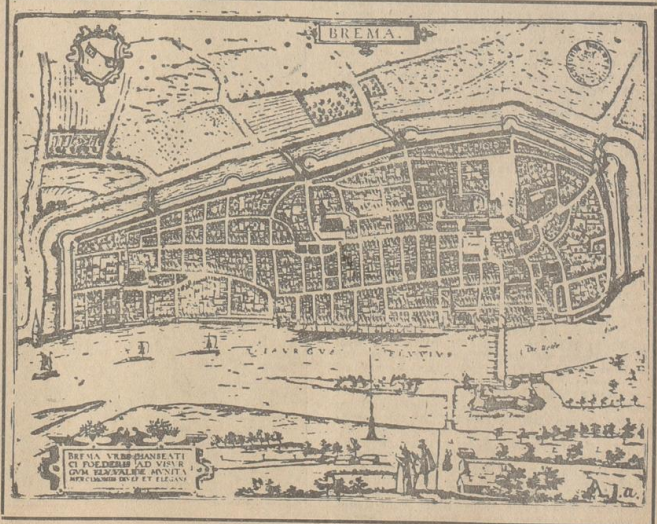
Häusern und Handwerkern den Anreiz zur Niederlassung am Dünenaufgang gegeben haben. Ihre Hütten, die zugleich Wohnung und Stallung, Lagerraum und Werkstatt bargen, werden wir uns ähnlich den ganz alten, noch erhaltenen Schuppen vorstellen haben, als als weichegedeckte Fachwerkbauten mit schrägen Pfostenwänden. Nach der ersten frühen urtümlichen Erwähnung in der Lebensbeschreibung St. Willehms, daß 782 der christliche Priester Gervasi und seine Genossen in Bremen umgebracht seien, kann man auch bereits das Vorhandensein eines einfachen Baues für gottesdienstliche Zwecke vermuten.

Willehms nach 787 seinen Sitz in Bremen, jedoch wurden Willehmskirche und Wohngebäude nicht innerhalb der beschriebenen Ansiedlung, sondern auf der Höhe der Düne erbaut; es entstand die Willehmskirche, die wiederum durch Krieg oder Feuer zerstört in der immer besterben Ausmaß der Baumaterialien aus der bürgerlichen Ansiedlung herbeigeführt wurde. Als Bremen 965 das Martfeld verlor, wurde, legte man den Marktplatz an, der damals vom

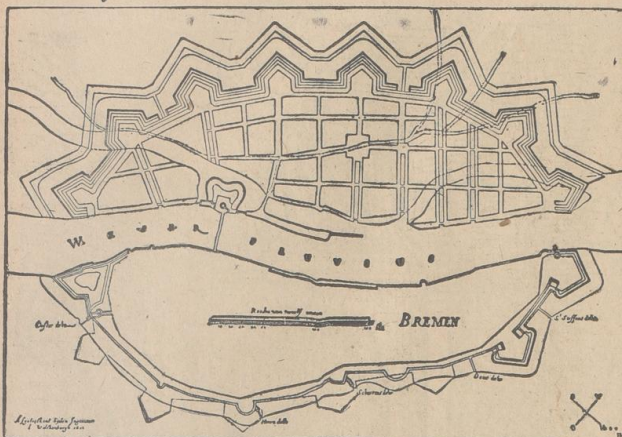
Dom bis zur Hafenstraße und vom Bischofshof (heute neues Rathaus) bis zur Balge reichte. Auf der Balgeinsel und in ihrer Nachbarschaft entstanden nach Begründung, Aufhebung und Befestigung der Weser die Kaufmannsstadt und — im Nordwesten — das Wohnviertel der Handwerker mit bereits planmäßig dem Fluss gleichgerichteten Straßenzügen. Häuserlinien im heutigen Sinne gab es freilich damals ebenfalls mit Pfosten- und Fachwerkbauten. Häufig genug werden Stallbauten und die damals üblichen Verkaufsbuden in den Straßenzügen vorgeprungen sein, der unbeschränkt und unregelmäßig im Winter ein Sumpf war, so daß die Bürger nur mittels der bis heute gelegten Balken oder Bretter ihren Befahrungen nachgehen konnten. Um 1040 wurde die erste Stadtmauer erbaut, der um 1100 eine weitere folgte, und 1200

war die Stadt schon bis zum Langturm erweitert und durch eine neue Mauer mit Türmen und Zoren geschützt.

Die Karte 1 stellt die Stadt um das Jahr 1300 dar. Sie ist aber erst 300 Jahre später von dem Chronisten Dillig, wohl nach den damals vorhandenen urkundlichen Angaben und mündlichen Überlieferungen, angefertigt worden. Man erkennt gut den Marktplatz, Domsplatz und das Domviertel, die Kirchen, die Längs- und Querstraßen, sowie den Lauf der Balge. Noch außerhalb der Stadtmauer liegt links die Stephanskirche, rechts das Benediktinerkloster St. Pauli und oben St. Remberti mit dem Spital. Die schon seit 1244 erwähnte Wehrtürme ist leider nicht gezeichnet. Interessant ist die als planerisches Wunschbild anzusehende Unterteilung der Gärten



Karte 2: Das planerische Wunschbild aus der Zeit vor 1590



Karte 3: Die Neustadtplanung von 1623

und Suden außerhalb der Mauer, die in dem Stadtplan Bremens aus der Zeit vor 1630 (Karte 2) völlig fehlt; auch ist dieser Plan vergrößert und stilisiert. Er zeigt den inzwischen ausgeführten Rathausbau, die Weierbrücke mit Wasser mühlen und befestigten Brückenkopf, dass die Brücke über die kleine Weier und die benachbarte Schanze mit dort liegenden Schiffen, die Stephanusbrücke ist in den Ring der Befestigung einbezogen, dieser selbst ist durch einen breiten Graben mit Brustwehr verstärkt, der Stadtgraben ist weiter nach außen gelegt und fast verdoppelt, Wall und Graben zeigen schon barockisierende Ausbuchtungen.

Der Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges brachte Bremen die erste und wirklich großartige städtebauliche Planung als Folge des notwendigen Ausbaues der künftigen Verteidigungsanlagen, die an der Flusseite besonders veraltet, zum Teil auch verfallen waren. Der Ingenieur Johann

Städte der Altstadt führen: Wohngänge, die ihr Einkommen Wohnungsgeld und daraus entstandener spezifischer Gewinnzufuhr verdanken. Was diese Karte anführt, bringt der Entwurf des neuen Jahrhunderts:

Bremen sprengt seine Fesseln

Im Jahre 1802 fallen die Mauern, Bastionen und Wälle, und des Gartenkünstlers Altmann einzigartige Schöpfung, die Bremer Wallanlagen, nach heute fast unmerklich, umfassen die befestigte Stadt. Einmal hatte nur, dass kein Altmann ebensolcher Stadtbauwerkmeister wirkte und schaffte, sonst zeigte dieser Stadtplan von 1837 (Karte 5) statt des Wege- und Gassennetzes im verfallenen Gelände breite, auf die Hauptstraßen zuführende Landstrassen mit ringförmiger Verbindung untereinander und entsprechender klarer Unterteilung der dadurch entstandenen Blöcke, deren Inneres Plätze mit Schmuckanlagen belebt hätten!

So aber wurde nach dem Fall des Zorngeldes und der Nachspitze, als die wohlhabenderen Einwohner die

Verhältnisse mit ihren Häusern bebauten, das Zufallswesen bis in die heutige Zeit konzentriert.

Der Stadtbaumeister hatte damals viel primitivere Sorgen: Nach der ersten, 1800 erlassenen, ganze vier Abzüge folgenden bremischen Bauordnung hatte er darüber zu machen, dass die Grundstücksgrenzen bei Neubauten nicht überschritten und die Straßen nicht durch den Bau von Ausfahrten verengt wurden. Ansonsten übten die Bürger sowie Gemeininn und Selbstsucht auf baulichem Gebiet, dass keiner auf den Gedanken kam, in Bezug auf Stadterweiterung, Nachausbildung und Materialverwendung seinen Nachbarn übertrumpfen zu wollen; das blieb erst dem aufkommenden Liberalismus vorbehalten.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entwickelten aber die verantwortlichen Stellen eine größere Lastrast. Es begannen Eingemeindungen der an die Altstadt angrenzenden Vorstädte, eine neue Bauordnung fasste die bis dahin erscheinenden Verordnungen zusammen, vermehrte sie durch Bestimmungen



Karte 4: Artillerie-Hauptmann Murtfeldts Plan vom Jahre 1796

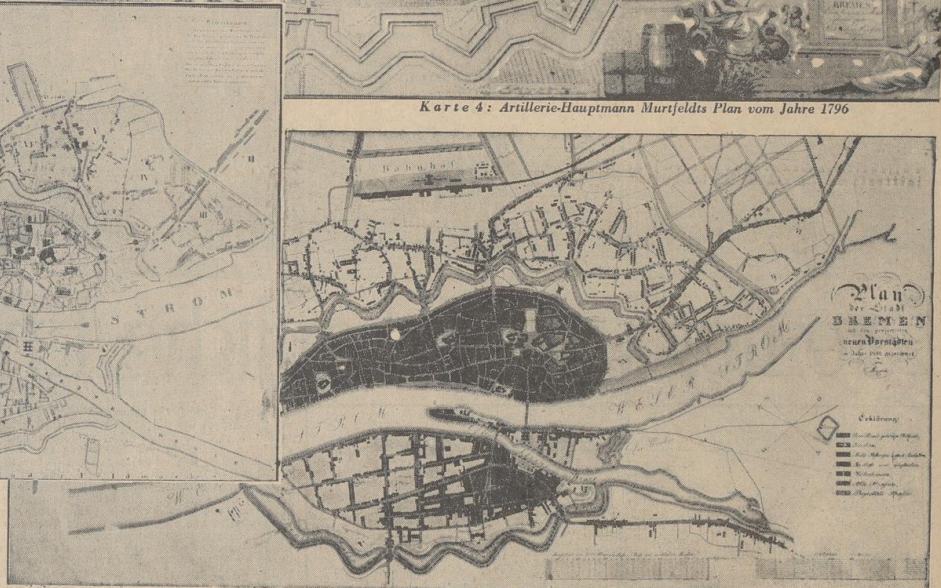


Karte 5: Stadtplan von 1837

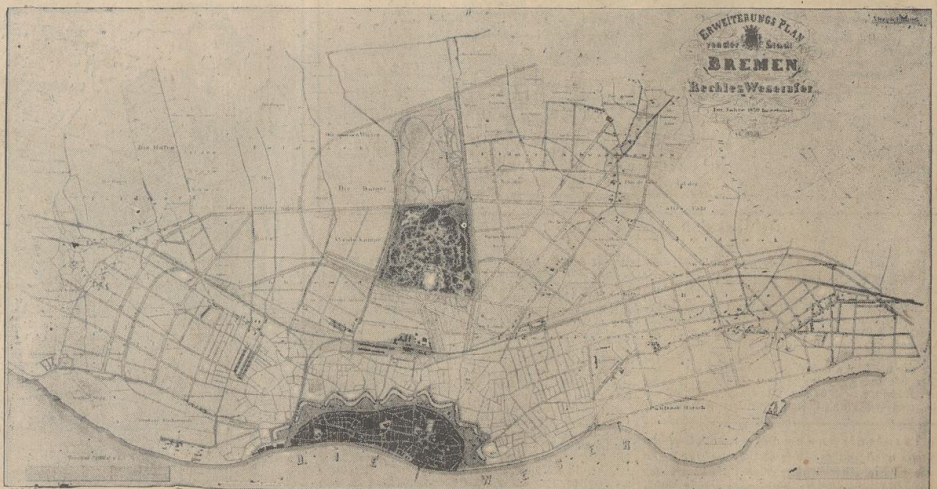
von Falkenburg erkannte, dass nur eine große Befestigung auf dem anderen Flußufer grundlegend Abhilfe schaffen konnte.

Am 26. Juni 1818 wurde in Anwesenheit des Rates die neue Befestigung abgelehnt, und nach mehrmaligen Überarbeitungen entstand die fühne Neustadtsplanung von 1823 (Karte 3), die jedem Block gleich mit den großen heutigen Entwürfen für die Reichshauptstadt handhält; man braucht sich bei Betrachtung der Zeichnung nur zu vergegenwärtigen, daß die gesamte Altstadt (der obere Teil mit den angegebenen Straßenzügen) einen größeren Raum einnimmt, als ihn die Altstadt seit ihrem Bestehen im Verlaufe von 800 Jahren mit Menschen und Leben zu füllen vermochte! Hier hinein konnte sich der Strom der Familien ergießen, denen es in der Altstadt zu eng wurde, oder die, durch die Kriegsfolgen andernorts verdrängt, in der festen Stadt Schutz und neue Lebensgrundlagen suchten.

Dah dieser Entwurf verwirklicht wurde, wie die nächste Abbildung (Karte 4) zeigt, stellt dem damaligen Rat der Stadt ein glänzendes Zeugnis aus, denn die Schwierigkeiten waren ungeheuer groß. Der Handel lag darüber, die Bürgerchaft zweifelte an der Verteidigungsfähigkeit einer so ausgedehnten Anlage; infolge der ständigen Schiften Obenburgen, die im Eisfischer Zoll gipfelten, mangelte es an Geldmitteln, die Kirche protestierte (!), kleine eigentümliche Erwägungen aus Sanitäts- und Sanatoriumsfeindschaften ebenfalls das Übrige, die Durchführung zu verhindern. Trotzdem erwuchs das Werk mit Hohetor und Bantentor, tat in den Kriegen mit Schweden keine Schandheit und genigte der Bevölkerungserweiterung, so daß erst der Plan Bremens aus dem Jahre 1796, von dem Artillerie-Hauptmann Murtfeldt stammend, vorbildliche Belebung zeigt, die ursprünglich wohl aus den Gärten und Gartenhäusern der Bürger und Köhler, den Vorläufern des heutigen Kleingartenwesens, entstanden ist. Die Karte 4 läßt erkennen, daß die anfangs gute Aufteilung der Neustadt leider verfallen wurde. Auch die Altstadt hat sich merklich verändert: Der Wall hat eine doppelseitige Baumpflanzung erhalten und dient den Einwohnern als Promenade. Viele, zum Teil stattliche, Gebäude sind entstanden und im Plane hervorgehoben, so das Rathaus am Langenwall, die alte Börse, das Armenhaus des Giechhaus am Herdentor, das Waisenhaus am Domshof und Haus Seefahrt. Eine wenig willkommene städtebauliche Neuerung bilden die vielen schmalen Stichstraßen, die als Fußgassen in die Wohn-



Karte 6: Baudirektor Schröders Straßenplan von 1852



Karte 7: Aus der Karte von 1870 hebt sich der erschaffene Bürgerpark hervor

Gründer und Gestalter

Von
Staatsrat Lindemann,
Vorsitzender
des Aufsichtsrates des
Norddeutschen Lloyd



Bremischer Schiffahrt

Titelbild: Modell eines
Konvois-Schiffes der Hanse-
seit im Alten Rathaus.

Die Anfänge der bremischen Schiffahrt liegen zeitlich weit vor der Gründung der Hanse; denn Bremen lag von jeher an einem schiffbaren Strom, der in seiner Bedeutung jegliche Voraussetzungen dafür bot, dem Handel bremischer Kaufleute den

Weg nach dem Norden, Osten und Westen zu öffnen. Vor allem waren es die friesisch-niederländischen Gebiete, England und Norwegen, sowie die großen Märkte der Niederländer, mit denen bremische Schiffe in ständiger Verbindung standen. Das in Bremen gebaute Bier fand überall an diesen Plätzen im Austausch gegen Güter, Felle und Wolle begehrt. Über auch Meere, Getreide und Leder wurden von wagemutigen Bremer Kaufleuten über Sand

des 19. Jahrhunderts wurden der Staßhof zu London und das Haus der Osterlinge zu Antwerpen verkauft. Aber der Eintritt Bremens in die Weltwirtschaft, die Gründung der bremischen Seelschiffahrt, der die Stadt ihre den ganzen Erdball umspannende Bedeutung verdankt, vollzog sich erst um die Wende des 19. Jahrhunderts.

In das Jahr 1783 fällt der Abbruch des Pariser Friedens, der den Vereinigten Staaten von Amerika die von ihnen erlangte politische und wirtschaftliche Freiheit gab.

Bremische Kaufleute sahen in diesem bedeutsamen weltgeschichtlichen Ereignis den Anlaß, sofort unmittelbare Handels- und Schiffsverkehrsbeziehungen zu Nord-

amerika aufzunehmen und dadurch selbständig in den Weltverkehr einzutreten.

Einer jener Männer, dessen Wissen und Willen für die Lösung dieser wichtiger, sich auf Generationen hinaus auswirkender Aufgaben am ehesten mit maßgebend war, ist

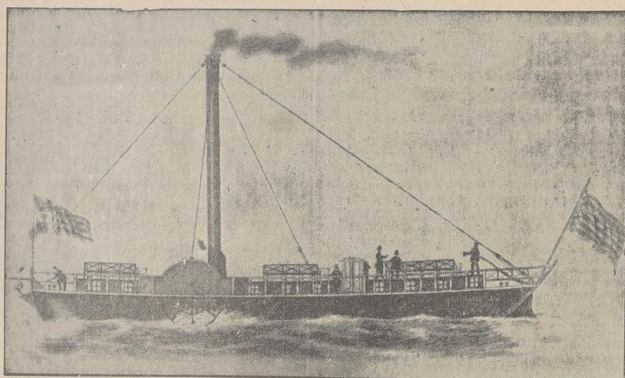
Karl Cassel

der Mitbegründer des bremischen Weltverkehrs, gewissermaßen ein Mann, dessen menschliches Bild verbunden mit dem Andenken seiner Leistung, im folgenden kurz geschildert werden soll.

Nach im Knabenalter lebend, hatte sich Cassel, der wohlgenannte Sohn eines Gelehrten, etwa um 1755 aus innerer Neigung dem tauben und zu jener Zeit weniger gebildeten Seemannsberuf zugewandt. Er verdingte sich an die holländisch-niederländische Kompagnie und lernte in frühen Jahren in den Gewässern des fernen Ostens die Gefahren kennen, denen sich der Seemann aussetzen mußte, der, ohne im Besitz von Seefahrten zu sein, in erster Linie auf sein Glück und dann nur auf die Erfahrungen früherer Reisen angewiesen war.

In den 18 Jahren, in denen Cassel auf holländischen Seglern die Meere der tropischen Welt des Ostens durchkreuzte, war er nachgehender Matrose, Steuermann und Kapitän. Als solcher betrieb er im Auftrage seiner Kompagnie selbst Reedereigeschäfte, die auch für ihn einen so guten Gewinn abwarfen, daß er sich im Alter von 31 Jahren als begüterter Bürger in Bremen niederließ und hier eine „Handlung“ eröffnete.

Von dieser Zeit an zielte Cassels ganzes Streben darauf hin, Schiffe unter eigener Flagge in die Welt hinauszuweisen. Im Jahre 1782 gab er die Anregung zum Bau eines Segelschiffes, das noch im gleichen Jahr unter dem Namen „Präsident von Bremen“ die Meier zur Reise nach Kanton verließ. Welcher Gedanke lag dem alten Nindienfahrer auch näher, als der, zunächst die Verbindungen mit jenen Ländern herzustellen, deren Verhältnisse er aus eigener Erfahrung kannte?



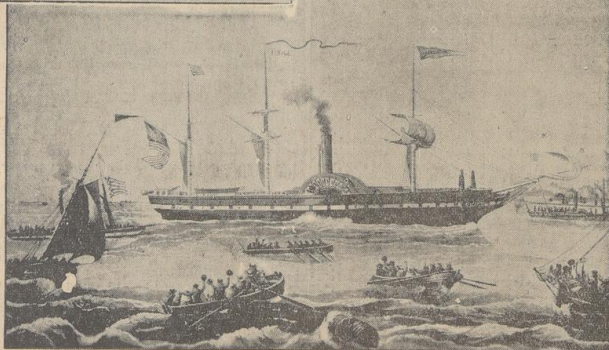
Oben: Das erste deutsche Dampfschiff, die „Weser“, wurde in Vegesack erbaut.

Rechts: Raddampfer „Washington“ überquerte den Ozean in „nur“ 19 Tagen

und See“ vertrieht. In zunehmendem Maße machten sich bremische Schiffe in den fremden Handelsländern schärfte und kühnen somit eine handelspolitische Verbindung zur späteren Gründung und wirksamen Etablierung der Hanse, der die Stadt Bremen etwa um 1300 beitrug.

Von jenem Zeitpunkt an hat Bremen das Schicksal der Hanse in vollem Umfang geteilt, es ist mit ihr aufgeführt und hat unter ihrem Niedergang gelitten. Über Bremen ist nie, das sei ausdrücklich hervorgehoben, von dem Auflösungsprozeß der Hanse so hart in Mitleidenhaft gezogen worden, daß es seine Selbstständigkeit und die Freizügigkeit seiner Unternehmungen über See verlor.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts trat die Hochseefischerei, besonders der Wal- und Heringfang, hart hervor. Die Reineinfuhr und der Handel mit Hering reichten nicht aus. Das Kontor zu Bergen bestand noch bis zum Jahre 1756, erst in der zweiten Hälfte



Nach der Vollendung des ersten Schiffes schritt man sofort zum Bau von zwei weiteren Seglern, von denen der 1783 in Vegesack abgelassene „Präsident“ mit 750 Tonnen das bis dahin größte an der Meier entlassene Segelschiff war. Allerdings erfüllten sich in den Verträgen mit Ostasien gezeigten Erwartungen zunächst nicht. Größer waren dementsprechend auch die Hoffnungen, die die bremische Kaufmannschaft hinsichtlich der Aufnahme der Verbindungen mit den Vereinigten Staaten legte.

Der erste Bremer Nordamerikasegler

war Eigentum von Karl Cassel. — Sein war die erste Flagge, die in einem Hafen der Vereinigten Staaten wehte. — Ihn trieben die bremischen Tageszeitungen, als sie die Verdienste dieses Mannes ebrten.

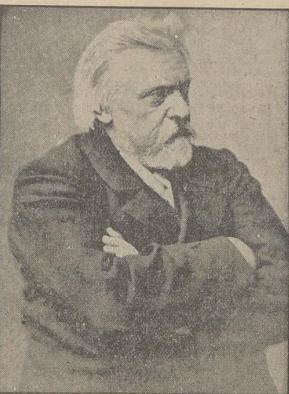
Und wenn auch auf diesem neu erschlossenen Handelsgebiet anfänglich Enttäuschungen mangelte, so ein



Bürgermeister Dr. Johann Smidt



H. H. Meier, der geniale Kaufmann und Reeder



Bremens großer Strombaumeister Franziskus

traten, so vermochten sie doch auf die Dauer nicht den immer rüstigen und tatkräftigen Cassel zu entmutigen, der sich bis zu seinem Lebensende aufs engste mit der Seelschiffahrt verbunden fühlte. Das kam insbesondere durch die von ihm 1789 gegründete Bremer Navigationsgesellschaft zum Ausdruck, für die der bremische Schiffsoffizier Daniel Traubach wichtige Vorarbeit geleistet hatte. Als 1822 der Bremer Senat die Gesellschaftsgründung zur staatlichen Einrichtung erhob, hatte diese Schule ihre entscheidende Bedeutung für die Heranbildung des mit den nautischen Erfordernissen des Seemannsberufs durchaus vertrauten Nachwuchses in hervorragendem Maße bewiesen.

So war Karl Philipp Cassel nicht allein Mitbegründer des bremischen Weltverkehrs, sondern auch der tatkräftige Förderer der planmäßigen Schulung junger Praktiker, der das Seine dazu beitrug, den glänzenden Ruf des deutschen Seemanns zu heben und zu wehren.

Hinter dem Konjunkt Cassel lag ein an Taten und Erfolgen reiches Leben, als er 1806 die Augen für immer schloß.

Das bremische Wirtschaftsgeschehen war inzwischen von schweren Sorgen nicht verschont geblieben. Durch die

Auswirkungen der kriegerischen Ereignisse trat eine Handelskrise ein, die die Entfaltung des Güterverkehrs fast hemmte und schließlich fast völlig unterband. Nach der Befreiung Bremens durch hannoversche und 1806 durch preussische und englische Truppen ergriff im darauffolgenden Jahr Napoleon ein Befehl von der Stadt. Seine Befehlshaber requirierten allerorts, erpreien das der Handel seinen Weg über die Jade nehmen müßte. Dann wieder wurde die französische Belagerung durch eine holländische abgelöst und schließlich nach Verrückung der öffentlichen Kräfte, die Handelsstadt Frankreich einverleibt. Bis weit an die Mitte hinein glaubte Napoleon die Grenzen seines Kaiserreichs gezogen zu haben.

Über dann trat die geschichtliche Wendung ein. Aus Rußland kam die Nachricht vom Untergang der großen Armee, von der Flucht Napoleons. Allein die Lebenszeit der Bremer war noch nicht zu Ende. Erst die Niederlage der Franzosen bei Rotenburg führte zur Aufhebung der Weiseperte und zur Öffnung der bremischen Seebörse, durch die am 13. Oktober 1813 General Tettenborn mit seinen Soldaten und den tapferen Lütkens eintritt. Bremens Söhne eilen zu den Waffen, die Schlacht bei Leipzig besiegte das Ende der napoleonischen Macht.

Es erfordern nun notwendig, die geschichtlichen Ereignisse der Zeit um die Wende des 18. zum 19. Jahrhunderts hier noch einmal kurz zu umreißen, um einen Begriff davon zu geben,

welch harte Lebensschule

es war, die Bremens bedeutendsten Staatsmann, den 1773 geborenen Bürgermeister Dr. Johann Smidt formte.

Die Not jener Jahre, ihr wechselvolles Geschehen, das, so reich an bitteren Erfahrungen, — immer wieder veränderte Verhältnisse schuf, tief alle begabten und tat-

kräftigen Männer in den Dienst der öffentlichen Sache. Unter ihnen zeichnete sich der einem Friedberg ausstammende Gymnasiallehrer Professor Dr. Johann Smidt durch seinen klugen Rat, durch klare und klare Erkenntnis durch Willensstärke und Logik, sowie durch Geschicklichkeit am Verhandlungstisch besonders aus.

Der Wert dieses geistigen Besitzums Johann Smidts konnte sich naturgemäß erst nach Beendigung der kriegerischen Ereignisse erweisen, in jenen Jahren nach 1814, in denen es galt, die geschlagenen Wunden wieder zu heilen und Bremen, den ältesten Seehafen Deutschlands, zu neuer Blüte zu bringen. Smidt war der Gedanke Bremens zum Wiener Kongress; er regte die Gründung des gemeinsamen Oberappellationsgerichts für die freien Städte an, ihm oblag die Führung der schwierigen Verhandlungen mit der österreichischen Regierung wegen des Eisenerz-Jolls. An dem Abbruch des Handelsvertrages der Vereinigten mit Großbritannien war er hervorragend beteiligt.

Als am 20. Mai 1817 das erste deutsche Dampfschiff, die „Weser“, in Begleat erbaut, auf dem heimelichen Strom erschien, wandte er diesem technischen Ereignis seine volle Aufmerksamkeit zu; denn Smidt mußte, daß Bremen nur leben konnte, wenn es Häfen und Schiffe besaß.

Die Weser, Bremens Lebensnerv

Dieser Erkenntnis lag die Tatsache zugrunde, daß der Lebensnerv der Stadt seit jeher die Weser war. Sie aber, unter dem stetigen Einfluß des nahen Meeres stehend, war vermildert und verlandet und infolge dieser der Schiffsverkehr lähmenden Eigenschaft nicht mehr der unmittelbare von der Stadt Bremen zur offenen See führende freie Schifffahrtsweg. Deswegen war schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts bei Vegesack ein Hafen angelegt worden, den aber im Laufe der Zeit das gleiche Schicksal wie das der stadtbremischen



Ostasienschnelldampfer „Potsdam“ des NDL in Hongkong

Häfen ereifte. Dazu traten die Gegenwärtigkeiten, die sich aus den ungelunden Verhältnissen des Kleinhaatenswesens ergaben, so daß der Verkehr langsam und sicher nach den kleineren Häfenplätzen auf dem obdenbürgischen Weiserufer abwanderte.

Für Bremen gab es daher nur eine Lösung, nämlich die, in nächster Nähe der Weiseründung eine neue Seenanlage zu errichten, um sich mit ihrer Hilfe als Hafen und Handelsplatz für den um 1783 durch Cassel und seine Zeitgenossen vollzogenen Eintritt in die Weltwirtschaft erfolgreich zu behaupten.

Es war Johann Smidt, dem allein das Verdienst zuzufallen, diese Notwendigkeit mit weit voranschauen dem Blick rechtzeitig erkannt zu haben. Seine Aufgabe war es aber auch, vom Königreich Hannover das erforderliche Gelände am rechten Ufer der Weser, nahe ihrer Mündung, zu erwerben. Nach unendlich schwierigen Verhandlungen wurde 1827 das ersehnte Ziel erreicht und

Bremerhaven gegründet

Der Erwerb dieses Geländes folgte im Zeitraum der nächsten drei Jahre den Bau der geplanten Hafen. Zu diesem Zweck beauftragte Bürgermeister Smidt den damals besten Wasserbauer, den Holländer van Konzele.

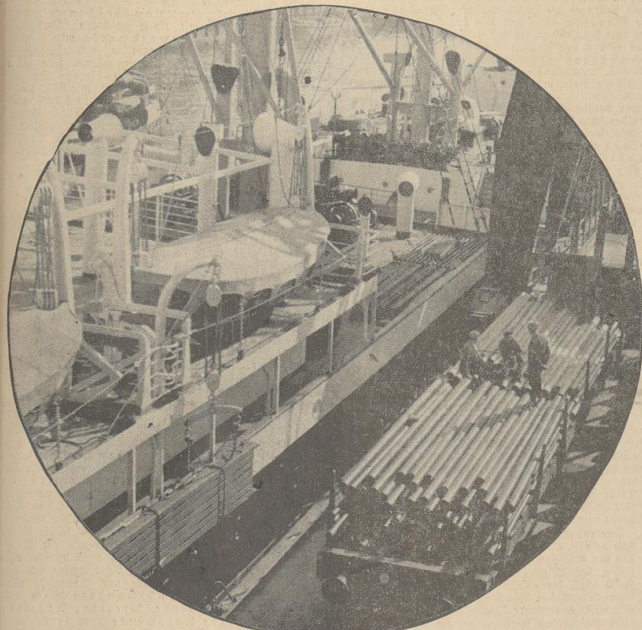
Am 12. September 1830 lief als erstes Schiff der amerikanischen Segler „Draper“ in den „Neuen Hafen“ zu Bremerhaven ein und eröffnete dadurch den Verkehr. Es war also eine fremde Flagge, die erstmals am Kai Bremerhavens wehte und dadurch von einem Ereignis Kunde gab, das symbolisch für alle jene war, die ihre Hoffnungen in die internationale Bedeutung der bremischen Gründung im Unterweiserraum setzten. Andere wiederum hätten es lieber gesehen, daß als erste die bremischen Farben im feierlichen Zug in den Hafen geleitet worden wären, um durch einen solchen

Wort auch äußerlich weithin sichtbar die für alle Zeiten festete Verbundenheit zwischen Mutter- und Tochterstadt von Anfang an zu demonstrieren.

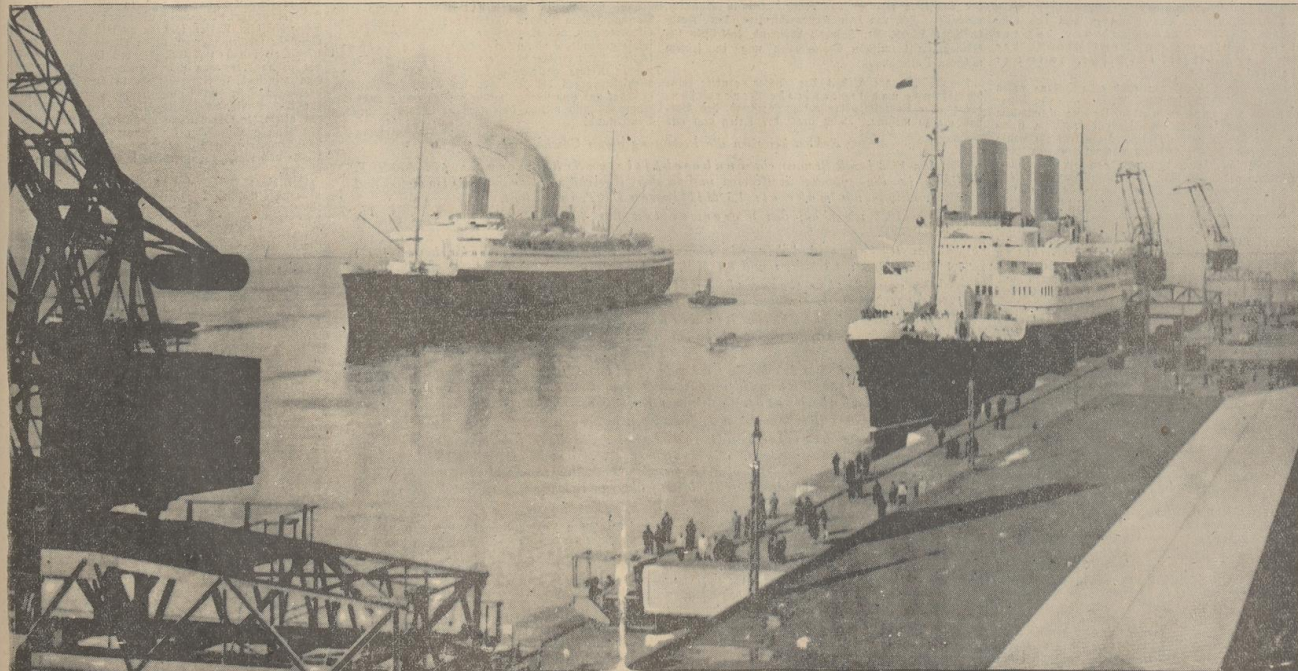
Allein, im Widerspruch der Meinungen und Gefühle stand die Tatsache, daß die Gründung Bremerhavens eine der wichtigsten verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Wiederaufstieg Bremens als Handels- und Schiffsplatz war.

Die Gefahr, daß Bremen durch die Verlagerung der Weser sein eigentliches wirtschaftspolitisches Aufgabenfeld verlor, war gebannt. Neue Impulse waren gegeben, die ihren Ausdruck im Abschluß von Handelsverträgen der Hansestädte mit Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Haiti, Rußland, Griechenland, Dänemark, Venezuela, der Türkei und mit Mexiko fanden. Diesen Abkommen entsprechend wuchs von Jahr zu Jahr der überseeische Schiffsverkehr, blühte das wirtschaftliche Leben Bremens und Bremerhavens auf. Nur ein langer gebogener Wunsch blieb noch offen: eine eigene bremische Reederei zu stiften, deren Schiffsflotte an Größe und Leistung allen Anforderungen der am Ueberseehandel beteiligten Bremer Kaufmannschaft gerecht werden konnte, daneben aber auch der stetig anwachsenden Auswanderung nach den USA, die erweiterte Beförderungsmöglichkeit bot.

Das verkehrswirtschaftliche Bild Bremens um 1830 fand ganz im Zeichen der Festschließung der Handelsbeziehungen zu Nordamerika. Frühzeitig waren die Söhne Bremer Kaufleute nach drüben gegangen, hatten in den verschiedenen größeren Städten des nordamerikanischen Kontinents Niederlassungen ihrer väterlichen Häuser gegründet oder waren als Teilhaber in amerikanischen Firmen eingetreten, um auf diese Weise Absatzgebiete für die über Bremen verfrachteten Waren zu schaffen und die Abschlüsse der von Bremen geforderten amerikanischen Ladungen zu tätigen. Dadurch



Die Frachter kommen und gehen, — in alle Welt tragen Bremer Schiffe ihr Gut, um anderes heimzubringen



Deutschlands stolzeste Fahrgastsschiffe, D. „Bremen“ und D. „Europa“, vor der Columbuskaj, dem „Bahnhof des Meeres“, in Bremerhaven

Unser bremischer Außenhandel

Von Karl Bollmeyer, Präses der Industrie- und Handelskammer Bremen

Außenhandel bedeutet Verkauf deutscher Erzeugnisse nach dem Ausland (Ausfuhr) und Einkauf ausländischer Erzeugnisse (Einfuhr). Diese Bedeutung im weiteren Sinne, wie sie auch der Außenhandelsstatistik zugrunde liegt, deckt sich jedoch nicht mit der organisatorischen und betriebswirtschaftlichen Anwendung des Wortes „Außenhandel“ als eines Handels, der nicht Binnenhandel ist. Zum Außenhandel im weiteren Sinne gehören auch diejenigen Ausfuhr- und Einfuhrhandelsbeziehungen der heimischen Industrie, die von dieser unmittelbar getätigt werden, also unter Ausschluß von Handelsunternehmen. Wenn wir dagegen von „Außenhandel“ in organisatorischer und betriebswirtschaftlicher Sinne sprechen, dann meinen wir den Außenhandel aller Handelsunternehmen, die mit Partnern außerhalb der deutschen Grenzen Handel treiben. Je nach Herkunft der gehandelten Ware teilt sich der Außenhandel in Ausfuhrhandel und Einfuhrhandel. Zu diesen beiden Zweigen gesellt sich noch der Transitverkehr, der Erzeugnisse aus fremden Ländern kauft und sie nach anderen Ländern verkauft in einer für deren Bedarf vorgenommenen Auswahl und Sortierung.

In Bremen hat sich ein Außenhandel schon in sehr frühen Zeiten entwickelt in Verbindung mit der Schifffahrt.

Der bremische wie überhaupt der hanseatische Ausfuhrhandel, der am Seehafen seinen Sitz hat, richtet seinen Blick und seine geschäftliche Tätigkeit naturgemäß vorwiegend nach den überseeischen Absatzmärkten, die seit alters her sein Betätigungsfeld sind. Er ist auch im allgemeinen weniger auf bestimmte Ausfuhrarten spezialisiert als der im Binnenlande anfallende Ausfuhrhandel oder etwa das unmittelbar exportierende Industrieunternehmen, das naturgemäß nur seine eigenen Fabrikate verkauft.

Die besondere Struktur des bremischen wie des hanseatischen Ausfuhrhandels überhaupt liegt also einerseits darin begründet, daß seine Handelsunternehmen hauptsächlich der Küste und Binnhäfen, nach denen sie deutsche Waren verkaufen, eine gewisse Auswahl und Vorrichtung wahlen lassen. Sie betreiben die Ausfuhr nur nach den Binnhäfen, in denen sie ihre Beziehungen und eigene Geschäftserfahrungen haben. Dadurch wird weitgehend erreicht, daß deutsche Waren nur an zuverlässige Käufer im Ausland geliefert und Bezüge an Ausfuhrerlösen möglichst vermieden werden.

Anderserseits ist der bremische Ausfuhrhandel bestrebt, die Küste oder Binnhäfen, nach denen er arbeitet, mit allen Bedarfsartikeln zu versehen, die die deutsche

See, Tabak und Sperdhol, Wolle usw.

Während man im Ausfuhrhandel von einem europäischen und einem überseeischen Handel und innerhalb dieses wieder vom Ozean- und vom Mittelmeer-Handel, vom Süd- und vom Nordamerikahandel usw. spricht, kann man den Einfuhrhandel in ähnlicher und bestimmlicher Weise nach Handelszweigen einteilen, die nach Waren oder Warengruppen gegliedert werden. Der bedeutendste Einfuhrhandelszweig in Bremen ist der Baumwollhandel. Bremen ist der größte Baumwollmarkt und Baumwollhandelsplatz für die Versorgung des europäischen Festlandes. Die bremischen Baumwollfirmen kaufen die Rohbaumwolle der verschiedensten Sorten aus allen Kontinentenländern der Welt, und von dem Bremer Baumwollhandel kaufen wiederum die Spinnereien in Deutschland und in zahlreichen anderen europäischen Ländern diesen wichtigen Rohstoff. Der konzentrische Mittelpunkt dieses Handelszweiges ist die Bremer Baumwollbörse; in ihr wird sich der bremische Handel in Rohbaumwolle aller Provenienzen der Welt ab — ein Handel, der nicht nur auf die Baumwollverarbeitung in Deutschland als Käufer beschränkt ist, sondern sich darüber hinaus auf die Käufer in außerdeutschen Ländern, von den Handelsfirmen in Bremen bis nach Japan und von den Handelsfirmen bis nach Schweden und Holland erstreckt.

Auch ein anderer wichtiger Textilzweig, der in Deutschland nur in unzureichender Menge gewonnen wird, bildet den Gegenstand eines bedeutenden Bremer Einfuhrhandelszweiges: der Wollhandel. Die bremischen Importeure handeln nicht nur mit Rohwolle, sondern lassen zum Teil auch die aus dem Ausland eingeführte Rohware für eigene Rechnung in Lohnunternehmen waschen und färbeln. Die gefärbte Wolle wird dann an Spinnereien weiterverkauft, und die Kammlinge sowie die gewaschene Wolle werden an die Tuch-, Filz- und Glanzstoffindustrie abgegeben.

Als dritter Textilzweig bildet Hanf, insbesondere Sialhanf, einen Gegenstand des bremischen Einfuhrhandels. Hier bestehen enge Beziehungen zwischen dem Handel und der in unterm Bezirk wichtigsten Leinwandindustrie.

Für weitere Rohstoffe, die in der gewerblichen Wirtschaft zu Halberzeugnissen und zu gebrauchsfertigen Waren verarbeitet werden, haben wir in Bremen in erster Linie den Holzeinfuhrhandel, der trotz seiner umfangreichen Bedeutung doch gänzlich verschiedene Arten des Holzhandels umfaßt, nämlich einerseits den Handel mit nördlichen Schnittbäumen aus den skandinavischen und östlichen Ländern und andererseits den Handel mit wertvollen überseeischen Hölzern, wie insbesondere Ormölz, Mahagoniholz und zentralamerikanischem Zedernholz. Aus tropischen Ländern bezieht der Bremer Einfuhrhandel ferner das Akazienholz und das Maraholz. Von weiteren drei Holzarten sind als wichtig für den bremischen Einfuhrhandel zu nennen: Oregonpappe, Sibirer und Teakholz. Letzgenannte Holzart ist für Bremen von besonderer Bedeutung, da dieses Holz vorwiegend für den Schiffbau gebraucht wird.

Der Handel mit Korkholz bildet einen besonderen Einfuhrhandelszweig in Bremen.



Alle denkbaren Güter, die in der Welt eine Rolle spielen, umfaßt Bremens Handel

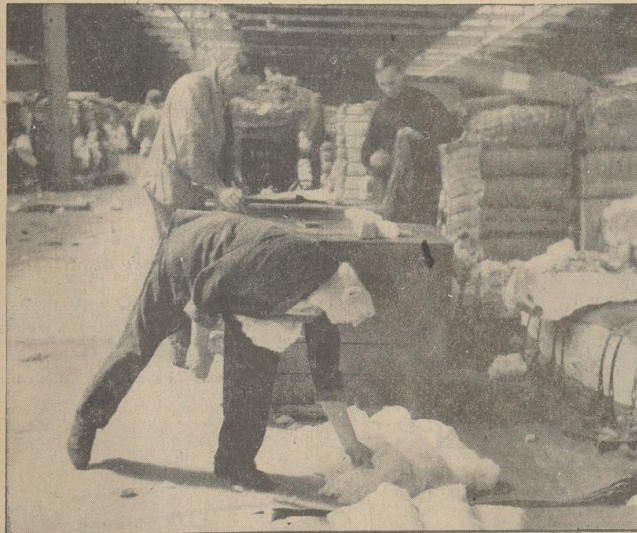
Weiter sorgt der bremische Einfuhrhandel für die Beschaffung von Farben und Ölen für die Einfuhr von den für die deutsche Eisen- und Metallergzeugung wichtigen Erzen und schließlich auch für die Zufuhr von den für das deutsche Wirtschaftsgeschehen notwendigen Mineralien.

Der zweite große Zweig des bremischen Einfuhrhandels führt zur Versorgung des deutschen Volkes mit Nahrungs- und Genussmitteln und mit Futtermitteln für die Viehwirtschaft. Auch diese Gruppe von Einfuhrwaren bedingt angesichts der großen Verschledenerartigkeit der einzelnen Waren eine Aufteilung in besonders betriebene Handelszweige. Der Getreidehandel ist umfänglich, insofern die Einfuhr von Brotgetreide als auch von Futtergetreide. Daneben bildet die Einfuhr von Reis einen wichtigen Handelszweig.

Ernährungs- und Futterwesen, aber auch technische Zwecke dient die Einfuhr von Delfruchten, Delen und tierischen Ölen. Einen besonderen Handelszweig bildet in Bremen die Einfuhr von Öfen und Südräumen. Unter den frischen Südräumen sind es insbesondere Bananen, die der bremische Einfuhrhandel mit zweckentsprechend eingerichteten und mit Kühlvorrichtungen versehenen Dampfern aus den überseeischen Herkunftsländern bezieht.

Neben dem Einfuhrgeschäft mit frischen Früchten, das wegen der leichten Verderblichkeit der Ware einer ganz besonderen Pflege bedarf, bildet die Einfuhr von Trockenobst und Trockenfrüchten einen besonderen bremischen Handelszweig. Diese Ware dient vorwiegend dem Bedarf der deutschen Konfekt- und

(Fortsetzung auf Seite 14)



Entnahme von Baumwollproben im Hafenschuppen

fahrt auf dem Weststrom und mit der Seeschifffahrt. Von dem Außenhandel mit den nördlichen Ländern in der Zeit der alten Hanse ausgehend, führte der bremische Außenhandel immer weitere überseeische Absatz- und Einkaufsmärkte auf und wurde schließlich zu einem überseeischen Handel mit allen Ländern der Welt.

Ursprünglich war der überseeische Kaufmann in Bremen meist zugleich auch Reederei. Er konnte seine eigenen Schiffe hinaus, kühlte sie aus und benutzte sie. Im Frühjahr, wenn der Strom und die Meere eisfrei waren, traten die Schiffe ihre Ausreise an. Aus jener Zeit stammt in Bremen der alte Brauch der Schiffer, in Begleitung einer gemeinsamen Mannschaft der Reede, heute mit ihren Schiffskapitänen vor der allgemeinen Ausreise.

Heute sind Außenhandel und Reederei voneinander getrennte, selbständige Unternehmen, namentlich gerade in der neuesten Zeit ein bedeutendes bremisches Kulturgut. Die deutschen Reedereien nach den überseeischen Ländern, und ihre Schiffe brachten Rohstoffe und Nahrungsmittel, die in jenen fernen Produktionsgebieten erzeugt wurden, nach Bremen zur Versorgung und Betreibung des heimischen Bedarfs. Auch heute noch gibt es Handelsunternehmen, die einen in umfangreichen Außenhandel betreiben: sie haben ihre Beziehungen, Vertretungen, oft auch eigene Geschäftsinhaber in bestimmten überseeischen Ländern, und indem sie nach diesen Ländern deutsche Industrieerzeugnisse aller Art jener Länder und führen sie in das deutsche Wirtschaftsgebiet ein.

Am „Brigen haben sich aber schon frühzeitig Handelsunternehmen gebildet, die nur Ausfuhrhandel oder nur Einfuhrhandel betreiben.

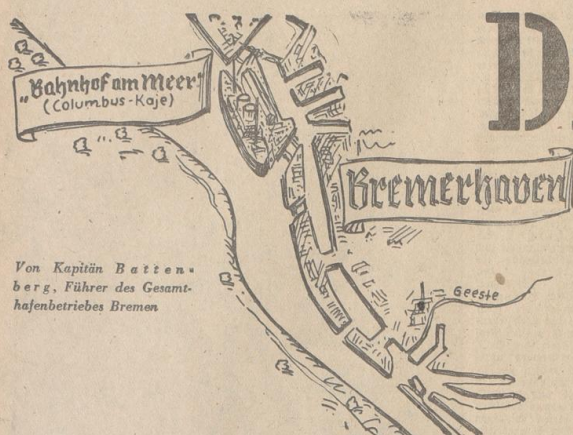
Industrie liefern kann. Es ist nicht so, daß das eine Ausfuhrhandelsunternehmen nur Leinwandwaren, das andere nur keramische Waren oder Eisen oder Metallwaren oder chemische Erzeugnisse usw. liefert, sondern es gilt noch heute — wenn auch in zunehmender Abminderung — das Wort, daß von der Seidenweberei bis zur Lokomotive alles geliefert wird, wofür in den Binnhäfen ein Bedarf vorhanden ist oder eintreffen werden kann. Diese besondere Struktur des hanseatischen Ausfuhrhandels paßt zwar nicht immer hinein in die vom Binnenlande ausgehende Entwicklung einer sachlichen Gliederung und Planung auch des Ausfuhrhandels. Es wäre aber verfehlt und liegt nicht im Sinne allgemeiner Ausfuhrförderung, eine geordnete und bewährte strukturelle Entwicklung in organisatorischer Schematisierung umzuformen zu wollen.

Der Einfuhrhandel hat die volkswirtschaftliche Aufgabe, die deutsche Wirtschaft und das deutsche Volk mit Rohstoffen und Nahrungsmitteln zu versorgen, soweit sie im Inlande entweder überhaupt nicht gewonnen werden oder nicht in ausreichender Menge erzeugt werden können. Er kauft und bezieht seine Waren aus dem Ausland und verkauft sie zur Weiterverarbeitung an die deutsche Industrie oder zum unmittelbaren Gebrauch und Verbrauch an den Binnenhandel. Hieraus ergibt sich von selbst, daß beim Einfuhrhandel nicht das Herkunftsländ der Ware das Entscheidende ist, sondern die Ware selbst, ihre Beschaffenheit, ihre Verwendbarkeit für den deutschen Bedarf und ihr Preis. Die Struktur des bremischen Einfuhrhandels ist daher durch eine weitgehende sachliche Spezialisierung nach Waren gekennzeichnet. Die Regel bilden Einfuhrhandelsunternehmen, die nur ganz bestimmte Waren einführen, wie z. B. Baumwolle, Wolle, Tabak oder Kaffee. Dies ist jedoch nicht aus, daß sich einzelne Unternehmen auch auf mehrere Einfuhrarten spezialisiert haben, wie z. B. Wolle und Tabak, Kaffee und



Bremen — die Kaffeestadt, Kaffeeladungen über Kaffeeladungen kommen herein

ie
bremischen
Häfen



Von Kapitän Battenberg, Führer des Gesamthafenbetriebes Bremen

[illegible]

Rumrecht hatte Bremen wieder einen eigenen Hafen an der Mündung der Weser, allerdings etwa 70 Kilometer von Bremen entfernt, und die Entfernung war in der damaligen Zeit doch nicht unangelegentlich. Schwierigkeiten in dem Verkehr zwischen der Handelshauptstadt Bremen und ihrem Seehafen. Immerhin hatte Bremen während des im neunzehnten Jahrhunderts stattgefundenen Wirtschaftsaufschwungs durch den Bezug seines eigenen Hafens die Möglichkeit, seinen Aufbruch an die übrige Welt zu erhalten und seine Handels- und Verkehrsbeziehungen zu überseeischen Ländern seiner Zeit entsprechend auszubauen.

Die Bretzungen bremsen ihre Preise, ihre Schiffsahrt dem Sitz des Handels weite näher zu bringen, können indessen nicht auf. In geographischer Hinsicht lag Bremen überaus verkehrsgünstig zum Inlande als am weitesten nach Norden vorgeschobener Verkehrspunkt. Die Handelswege nach Ost und West über den Handel und der Schiffsahrt-Unternehmungen mußte hier selbst in jenen Zeiten seinen Vortrieb abwickeln können. Mit dem Fortschreiten der Stromabfahrt erhielten solche Bretzungen weiteren Auftrieb, die sich in der Folgezeit als die Handelsmetropole Bremen mit der Zeit zu einer der wichtigsten Schiffe befahrenen Wasserwege zu verbinden, fand in der Planung des genialen Wasserbaufachmannes Ludwig Franzius, die Korrektion der Innermeer durchzuführen, seine Verwirklichung. Angeheuer wurde die Geldkraft der Bremer, die sich in der Folgezeit als die reichsten Städte eines Reiches, das die Welt umspannte, erweisen sollte, in der Folgezeit als die reichsten Städte eines Reiches, das die Welt umspannte, erweisen sollte, in der Folgezeit als die reichsten Städte eines Reiches, das die Welt umspannte, erweisen sollte.

Während der Korrektionsarbeiten wurde in Bremen der Bau eines großen Hafens beschlossen und zur Durchführung gebracht. Die Korrektur der Weiser gelang vollkommen, und nunmehr war Bremen selbst wieder Seehafenort; zwar in der Hauptsache nur für Frachtschiffe, aber gerade das Heranbringen der Ueberseehandels Güter bis in die Handelszentrale war für Bremen das Wichtigste.

Bremerhaven ist seitdem mehr und mehr die Aufgabe zugefallen, den Fahrgekehrverkehr aufzunehmen, für den die Häse der offenen See und damit Beförderung der Reiseszeit wichtig ist. Die stadtreichen Hafenanlagen und die bremsigen Häfen in Bremerhaven finden in dieser Arbeitsteilung ihre glückliche Ergänzung. Der Ausbau der bremsigen Häfen ist in der Folgezeit den Erfordernissen des Weltverkehrs Rechnung tragend, bis auf den heutigen Stand fortgesetzt worden und wird weiter fortgesetzt, denn Stillstand wäre gleichbedeutend mit Rückschritt.

Die hremischen Hasenanlagen in Stadthrem und Bremerhaven sind heute die modernsten der Welt und bilden mit den insgesamt ca. 43 Kilometer langen Kajestrecken und 385 600 Quadratmeter Kajeschuppenbodensläche für die hremische und darüber hinaus für die deutsche Volkswirtschaft ein überaus wichtiges Instrument des Verkehrs.

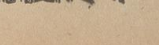
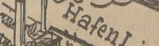
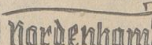
Die staatsbremsfähigen Häfen sind sogenannte offene Häfen sowie auch Schleusenhäfen. Als offene Häfen sind sechs Beden gebaut, darunter die Freihäfen mit ihrem ständig starken Verkehr großer und kleiner Fahrzeuge. Als Schleusenhäfen kommt der Industrie- und Handels-hafen in Frage; er umfaßt sieben einzelne Hafenbeden für besondere Aufgaben. Der bremsfähige Hafen als Gan-

ges. gehen in ein Eisenbahnfabrika, d. h. der Transport der Güter zum und vom Seeschiff erfolgt hauptsächlich auf dem Seehäfen und zwar bis 80 Prozent aller umgeschlagenen Güter. Nur etwa 20 Prozent werden auf dem Landweg, d. h. auf Bahnen, durch Flußfahrzeuge sowie mit Fernstraßenverkehr befördert. Bremen ist damit der größte kontinentale Eisenbahnknotenpunkt der wichtigsten Seehäfen der Welt, d. h. der ersten, zweiten und dritten Ranges. Im ersten Seiden umkreis, und zwar die Hafenbeden I und II, in denen der Umschlagverkehr ohne jede Zollkontrolle stattfinden kann. Die Güter können also ohne Zölle und Steuern eingeführt und wieder ausgeführt werden (Transitverkehr).

[illegible]

Außer den Freihäfen sind in Stadt Bremen weitere 11 Hafenbecken vorhanden, die z. T. Spezialzwecken, z. T. dem allge-

Als Spezialanlage ist im Besonderen die Getreideverfahranlage der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft am Hafen 111, eine in der Art des Aufbaues und der Arbeitsweise einzig dastehende Anlage zu erwähnen. Gelendzeichnet durch ihren mehr als 48 Meter hohen Getreidepeicher, sowie den beiden etwa 170 Meter in den Hafen hineingebauten Bier-



anliegen, denn die Kun
nung von Getreide
und bietet alle erforder
lichen Arbeitsmöglich
keiten, wie sie sich sonst
in der Anlage befinden
würden. Mit ihrem
Lagerfahrigkeitsver
mögen von 78 000
Tonnen enthält die größte
Anlage des euro
päischen Festlan
des, in der Provinz Sizilien
unter dem Namen der
300 Tonnern Getreide aus
Dampfern und Auf
schrauben aus mit Zu
hilfenahme der Dampf
kraft, die Getreide aus
falls zur Verfrachtung
bedürftigen schwimmenden
Getreideböden sogar bis zu
1000 Tonnern in die
Lagerstätte werden. Die Anlage
enthält Einrichtungen
für die Gefahrdar
stellung, die Ver
packung des Getreides sowie
für Brandsicherungsmaß
nahmen. Sie ist damit den größten
Lageranlagen par
allelen, da eine ein
treibungsmaschinen ge
stellt werden können.
Die beiden der Getreidebe
weiserung dienenden
Lagerungs-Gewölbe sind
im Hemic-Kanal am Süd

und Südostende eine weitere Getreideanlage, und
Lageranlage, die Bremer Lagerfahrigkeit mit
ihm verbunden. Die Anlage am Hemic-Kanal ist
mit einem Lagerungsvermögen von mehr als 30 000 Ton
nen von ebenfalls großer Bedeutung für die Lagerung von
Getreide. Hier handelt es sich um eine neuere und
modernere Anlage, die Getreide in großen Mengen
ländisches Getreide für lange Dauer gesund und
brauchsfähig erhalten wird. Die Anlage enthält wie die
vorstehend erwähnte Anlage der Bremer Lagerfahrigkeit
Einrichtungen für die Gefahrdarstellung, die Ver
packung und Gefahrdarstellung des dort lagernden Getreides.
Die Vollleistung dieser Anlage erreicht mit Gang
heben und weiteren Tonnern jährlich bis zu 200 Tonnern.
Die Anlage am Hemic-Kanal dient der Lagerung
für die Ausfuhr. Sie ist für die Lagerung
eine wichtige Aufgabe. Sie ist für die Lagerung
und Ausfuhr von hochwertigen Düngeanlagen aus
dem heimischen Staat erzeugt und der Rail Transport
an der Küste. Die Anlage ist für die Lagerung
den oberen Bereich mit Eisenbahn und Binn
schiffen nach Bremen gelangenden Düngeanlagen können an
der Kaimauer in sehr Lagerfähigkeiten gelagert oder
auf Binnenschiffen transportiert werden. Die Anlage
führt in Seehäfen geladen werden. Die Lagerfahrigkeit
lassen 120 000 Tonnern und dienen für die Schwantungen
der leidenden Düngeanlagen als Auslieferungslager. Mit
22 000 Tonnern haben Kaimauern und vier Verlade
brücken jährlich jährlich bis zu 700 Tonnern
und darüber zu verladen.

Weitere Spezialanlagen fallen den Umschlaganlagen
im Industrie- und Seehafen für sonstige Massen
güter (Kohle, Erz, Salz und Söller) zu. Von den
Spezialanlagen ist die Anlage für die Lagerung von
Düngeanlagen, der Firma Bahr & Co. in Bremen
und der Firma Bremer Umschlag- und
Handels G. m. b. H., heißt die letztere die umfang
reichste Anlage für Kohle, Erz und auslandische
Söller. Diese Anlage, zwei Dampfern und drei
neuartigen Kohlenverladeeinrichtungen für die Beladung
von Seeschiffen mit Kohle und Erz kann eine jähr
liche Leistung von ca. 700 Tonnern leisten werden. Wenn
Kohlenverladeanlagen, die ganze Waggon zu haben
vermag, kann jährlich 22 Waggon bis 400 Tonnern
Kohle bewältigen. Die letztere ist eine Anlage modern

der Art, die jede Halbfähre der Röhre aussticht und damit schonende Behandlung erreicht. Hier sind außerdem zwei neue Kranbrücken für die Entladung von Eisen vorhanden, die mit einem Hebevermögen von 10 Tonnen eine Stundenleistung von zusammen 800 Tonnen erreichen.

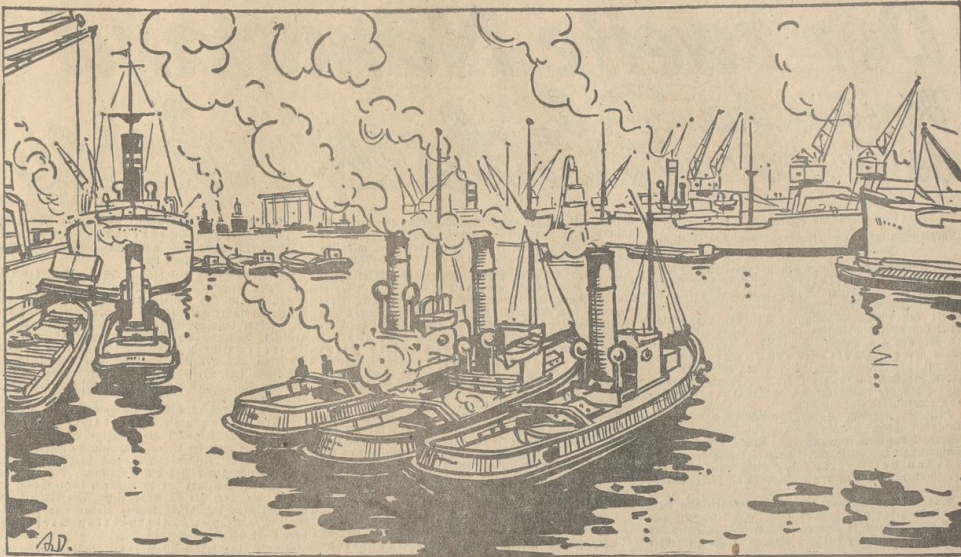
Dank der vorbildlichen Sonderanordnungen für den Holzimport ist Bremen heute führend im Schnittholzhandel. Gewaltige Flächen nehmen die Lagerplätze und Holzbearbeitungswerke an den breiten Ufern ein, wo allein für die Zwecke des großen Holzhandels zur Verfügung stehen. Säuger aus allen Ländern der Erde werden hier umgesehen und z. T. den besonderen Verwendungszwecken entsprechend, an Ort und Stelle verarbeitet. Die Anlagen hierfür befinden sich in dem Holzhafen, Industrie- und Hafenhafen und sind von den einzelnen Privatfirmen geschaffen worden.

Eine weitere Sonderaufgabe im Hafen Bremen erfüllt die Weichengasse. Er dient der vorläufigen Aufnahme von Gütern aller Art, die in Sammel- und Transportwagen aus allen Teilen des Reiches in ununterbrochener Folge einlaufen. Die Güter werden hier ausgeladen, nach ihren Bestimmungsorten sortiert und direkt mittels Wagen oder auch zum ladebereiten Seeschiff über dem zukünftigen Seetransport, und zwar ohne wesentlichen Zeitverlust, im Vermitlung entfernende Güter können am Abend schon im Seeschiff verladen sein.

Für die Zwecke der Lagerung von Handelsgütern aller Art ist in den breiten Häfen eine große Anzahl geeigneter Speicher vorhanden, in denen die Güter von den Seehafenspediteuren und Lagerhaltern treuhänderisch verwahrt, bearbeitet und von dort ihrer weiteren Schimmung zugeführt werden. Im besonderen sind zahlreiche zweckentsprechende Lagerplätze für Baumstoffe vorhanden, weil Bremen im Baumstoffhandel führend ist und bleiben wird. Die Gesamtanfertigung dieser Art erreicht in den Hafenhäfen jährlich etwa eine halbe Million Quadratmeter.

Der Güterverkehr im Hafen Bremen ist mit dem Ausbau der Unterwerfer und der Hafenhäfen mehr und mehr zur Entfaltung gekommen. Während vor der Zeit des neuzeitlichen Ausbaues die jährlichen Zahlen noch unter einer Million Tonnen zu 1000 Kilogramm lagen, betragen der jährliche Durchschnitt in der Zeit von 1887 bis 1891, in die die Eröffnung des ersten großen Hafendocks fällt, bereits über zwei Millionen Tonnen. In der Zeit nach der Jahrhundertwende betrug der jährliche Durchschnitt eine fünf Millionen Tonnen und im letzten Vorjahresjahr 1913 gleich 7,2 Millionen Tonnen. Die Zeit des Weltkrieges (1914 bis 1918) ist jedoch durch die teilweise Einstellung der Seefahrt wieder gekennzeichnet, der Seeverkehr auf die Hälfte zu bringen. Während im Jahre 1919 der Seeverkehr über zwei Millionen Tonnen lag, betrug im Jahre 1920 nur noch etwa 1,2 Millionen Tonnen, im Jahre 1921 nur noch etwa 1,1 Millionen Tonnen, im Jahre 1922 nur noch etwa 1,0 Millionen Tonnen.

Der Seeverkehr im Hafen Bremen ist mit dem Ausbau der Unterwerfer und der Hafenhäfen mehr und mehr zur Entfaltung gekommen. Während vor der Zeit des neuzeitlichen Ausbaues die jährlichen Zahlen noch unter einer Million Tonnen zu 1000 Kilogramm lagen, betragen der jährliche Durchschnitt in der Zeit von 1887 bis 1891, in die die Eröffnung des ersten großen Hafendocks fällt, bereits über zwei Millionen Tonnen. In der Zeit nach der Jahrhundertwende betrug der jährliche Durchschnitt eine fünf Millionen Tonnen und im letzten Vorjahresjahr 1913 gleich 7,2 Millionen Tonnen. Die Zeit des Weltkrieges (1914 bis 1918) ist jedoch durch die teilweise Einstellung der Seefahrt wieder gekennzeichnet, der Seeverkehr auf die Hälfte zu bringen. Während im Jahre 1919 der Seeverkehr über zwei Millionen Tonnen lag, betrug im Jahre 1920 nur noch etwa 1,2 Millionen Tonnen, im Jahre 1921 nur noch etwa 1,1 Millionen Tonnen, im Jahre 1922 nur noch etwa 1,0 Millionen Tonnen.



In den Häfen erklingt das Hohelied der Arbeit

häftigen und wird dennoch allen Anforderungen an Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Abfertigung gewachsen bleiben.

Der Umschlag in den Hafenhäfen des öffentlichen Verkehrs wird zum größten Teil in vom bremsigen Staat geschaffenen und von der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft verwalteten Anlagen privatrechtlich durchgeführt. Hierunter fällt das sogenannte Freihafengebiet, die Getreideanlage, die Anlagen an der Lier und z. T. der Hafenhäfen. In den Anlagen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft geht im besonderen die Bewirtschaftung dieser Anlagen, die Empfangnahme und Abgabe der Güter vom und zum Seeschiff, der Eisenbahn und anderen Transportmitteln, sowie die Einlagerung und Behandlung von Gütern aller Art in Schuppen und Speichern.

Die sonstigen Anlagen in den Hafenhäfen befinden sich in Bewirtschaftung anderer Kaufleute und Unternehmungen.

So, wie ein Seehafen Einrichtungen für den Empfang und den Versand der Handelsgüter haben muß, so darf es auch nicht fehlen an solchen Einrichtungen, die der Instandhaltung der Schiffe und der Ausbesserung derselben dienen. So bestehen auch im Seehafen Bremen Schiffswerften für Reparaturen und Reparaturen sowie Überholungen jeglicher Art. Für jedwede Ausrüstung und Instandhaltungsarbeiten an Schiffen und Schiffsteilen steht eine große Anzahl von Fachleuten zur Verfügung.

Schiffen mit allen Einrichtungen und seien es auch die modernsten und technisch vollkommensten, indes tote Materie, wenn ihr nicht der menschliche Geist Leben und Aufgabe bewahrt. Wie im Altertum, so bleibt auch heute der Handel mit anderen Völkern das Grundelement aller Seeschifffahrt und Seehafenwirtschaft.

Der Überseeverkehr wird zur Erhaltung des Handels und des Seeverkehrs für alle Zeiten die Hauptaufgabe zu erfüllen haben, und es darf für den Seehafen Bremen als glückliche Tatsache bezeichnet werden, daß in seinen Mauern auch heute, wie im Altertum, noch eine Kaufmannschaft zuhause hat, die alte Tradition in wahren Wurzeln, und deren Namen in aller Welt einen guten Klang hat. Dem Überseeverkehr steht zur Seite der Reeder.

Über den Seehafen Reeder an dieser Stelle Ausführungen zu machen, entspricht nicht der Natur des Weltkrieges, der aus dem Nichts aufgebaute Seehafen Handelsflotte zu der heutigen Größe und Größe gebracht hat. Die nicht in Bremen anfalligen in- und ausländischen Reeder werden, soweit deren Schiffe Bremen anlaufen, von den anfalligen Schiffsmaklern betreut, die die Interessen dieser Reeder in allen geschäftlichen Angelegenheiten in Bremen vertreten, wie die anfalligen Reeder ihre eigenen.

Als Hilfsbetriebe der Kaufleute und Reeder sind anzusehen die Steuer-Unternehmungen, die im Auftrag der Reeder bzw. der Schiffsmakler die eigentliche Be- und Entladung der See- und Flussschiffe betreiben. Ferner die Reederei-Unternehmungen, die für den Kaufmann bzw. Reeder die Richtigkeit und Verallgemeinerung der zum Versand bestimmten bzw. der angekommenen Güter feststellen.

Eine der wichtigsten Tätigkeiten für den Seehafen ist der Seehafenspediteur aus. Der Seehafenspediteur ist im Gegensatz zu dem im Inlande allgemein bekannten Spediteurenunternehmen ein Begriff, der mit seinen weltumspannenden Verbindungen allgemein noch wenig bekannt ist. Sein Tätigkeitsfeld ist die Welt und eine Welt, die neben dem glänzenden Reichtum der in anvertrauten Gütern auch eine vollkommene Warenkenntnis erfordert. Er soll die Güter so gut kennen wie seine Auftraggeber selbst, und in der Kenntnis ihrer Behandlung und Veranordnung sowie in den Fragen der Beförderung diesen noch überlegen sein.

Die jahrhundertalte Handelsmetropole Bremen trägt eine Anzahl solcher Institutionen, die mit allen Zufügen des weiteren Seehafens als Seehafen gewachsen sind.

Als weiteres und wichtiges Glied im Betriebe eines Seehafens leben wir nun mit der Hand arbeitenden Mann, den Hafenarbeiter.

Neben den modernsten und technisch vollkommensten Einrichtungen im Seehafen Bremen steht den in bestehenden Unternehmen ein Stamm besserer Hafenarbeiter zur Verfügung; in der Zahl ausreichend und fachlich in allen Sparten der Seehafenarbeit ausgebildet, daß er von seinen anderen Häfen der Welt übertrifft werden kann.

Nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus und seiner Gefährdung konnte zudem eine Organisation der Arbeit im Hafen Bremen geschaffen werden, die schon in den wenigen Jahren ihres Bestehens zu großen Erfolgen geführt hat. In der Zahl der Hafenarbeiter ist ein Kameradschaftliches Verhältnis zustande gebracht, das nunmehr auch für alle Zeiten Arbeitsfreude, Arbeitskraft und größte Leistungsfähigkeit hervorruft.

Der Seehafen Bremen, das Tor zur Welt am Westertrom, wird seine hohe Aufgabe in der Zukunft treu erfüllen, seinen Namen ehren und in der Erinnerung der Deutschen in der Welt ein Denkmal setzen, das die deutsche Volkseehre und die deutsche Handelskraft und Vaterlandsliebe.

Der Spediteur als Treuhänder

Von Konsul Ohlendorf, Mitglied des Reichsverkehrsrates

„Mittler und Wächter des deutschen Verkehrs zu sein, das ist die wichtige Aufgabe des Spediteurs. Offenen Auges muß er darüber, wo sich dem Leistungs- und der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs ein Hindernis offenbart, die nötigen Maßnahmen ergreifen, um das Hindernis zu beseitigen. Aus der Erfahrung seiner Tätigkeit dient er dem Betrachter zu dessen Nutzen und er steht gleichzeitig dem deutschen Verkehrsmittel mit Rat und Hinweis zur Seite. Dieser nicht nur an der deutschen Wirtschaft, sondern auch am deutschen Verkehr.“

Mit diesen Worten begrüßte unser Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller die Spediteure auf ihrer letzten Versammlung. In der Tat, das Arbeitsgebiet des Spediteurs ist vielseitig und weitgehend, und die Wichtigkeit der deutschen Volkswirtschaft und deutschen Wirtschaftslebens findet ihr bestes Spiegelbild im Speditorenberuf. Dieses Gewerbe steht zugleich mit vielen kleiner multiregionalen Betrieben an den Toren der Welt.

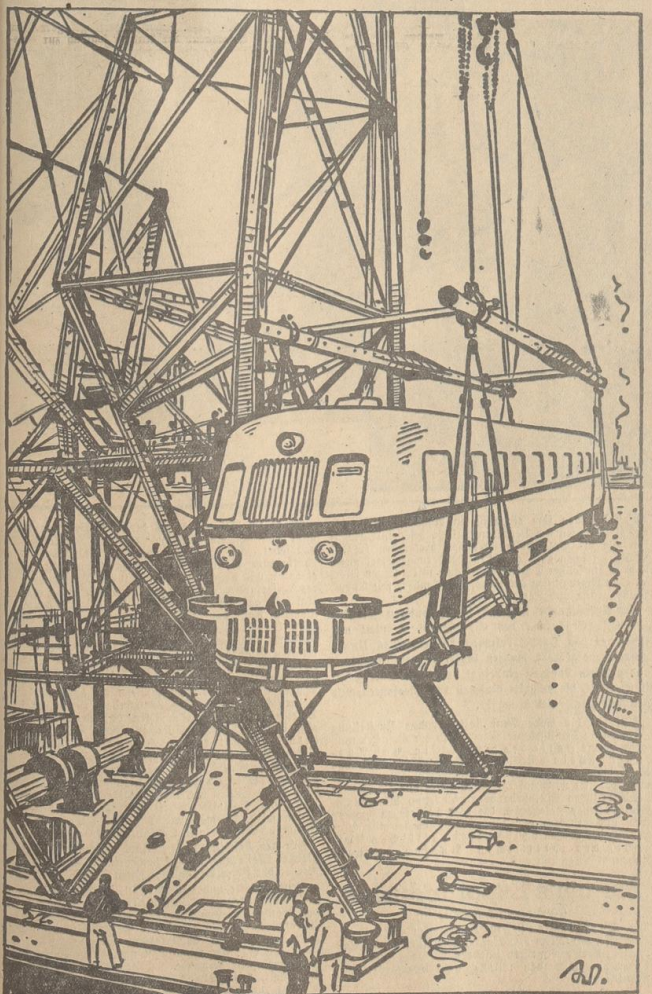
Was für die Wege der deutschen Ein- und Ausfuhr geleistet wird, das ist die Arbeit im besten Sinne des Wortes, die sich gerade heute zu bewähren hat, weil es gilt, mit Entschlossenheit und Anspannungswilligkeit die deutsche Volkswirtschaft zu erhalten und zu fördern. Eine ungeheure Summe von Dienstleistungen für den gewerblichen Verkehr und für das persönliche Leben drängt sich im Speditorenberuf zusammen, und deshalb ist das Speditorenberuf als wichtiges Glied in der Reihe der deutschen Wirtschaft gar nicht mehr zu unterschätzen. Im internationalen Verkehr besonders zeigt es sich, daß der Spediteur Verkehrsmittel, Treuhänder und Berater der verkehrstreibenden Wirtschaft sein muß, entsprechend seiner ursprünglichen Berufung, und was das Wort „Seehafen-Spediteur“ in seine Selbstbezeichnung setzt, hat schnell den Zusammenhang für den Handel und für die Schifffahrt.

Es ist allgemein kaum genügend bekannt, daß der Seehafen-Spediteur nur in den wenigsten Fällen mit der eigentlichen unmittelbaren Beförderung der ihm anvertrauten Güter zu tun hat. Der Seehafen-Spediteur ist mehr Vermittler und seine Tätigkeit ist rein kaufmännischer Natur. Für den Vollbetrieb bemüht er andere, besonders darauf eingestellte Fachbetriebe. Das Streben nach Höchstleistungen bedingt für Handel und Wirtschaft den vollen Einsatz auf der weitesten Ausdehnung. In gleicher Weise ergibt sich zwangsläufig für die Speditorenfirmen zur Weiterführung der Tätigkeitsgebiete eine ge-

wisse Spezialisierung, und in der sich hieraus von selbst ergebenden verantwortungsvollen Leistung will man nicht Mühen auf ausgeschweiften Geleisen sein, sondern man bemüht sich, Handel und Schifffahrt möglichst auf neue Wege zu bereiten und zu führen. Im internationalen Verkehr sind die Anforderungen, welche die auftraggebende Wirtschaft an ihren Vertrauensmann zu stellen gewohnt ist, besonders zahlreich, verschiedenartig und groß. Sie verlangen eine besondere Kenntnis der Waren, ihrer Qualitäten, ihrer Beschaffenheit, ihrer Handelsbräute usw. voraus. Alle Manipulationen, denen ein auf der Stelle befindliches Gut unterworfen ist, soll der Spediteur wenigstens kennen, wenn nicht sogar sie ausführend beherrschen. Ganz gleich, ob es sich um die Verzollung oder die Beförderung der Waren handelt, oder ob die Kenntnis in- und ausländischer Verhältnisse von ihm als dem „Mann der Welt“ verlangt wird, es wird gewilligst als selbstverständlich vorausgesetzt, daß der Seehafen-Spediteur die Ware so gut kennt wie sein Auftraggeber. Dies bedeutet natürlich, daß das internationale Speditorenberuf in seiner Gesamtheit im Kontexte mit den in den Hafenbetrieben besonders qualifizierten Mitarbeiter und Sachverständigen haben muß. Seine Tätigkeit ist, wie erwähnt, nicht stofflich, sondern sie ist materiell nicht möglich und nicht mehr, aber sie ist dennoch durch den Spediteur im Interesse seines Auftraggebers in der Welt besser bekannt.

Im ganzen Wirtschaftsbereich ist wohl keine Berufsgruppe vom Vertrauen so abhängig, wie der Seehafen-Spediteur. Von ihm aus gehen die halbfähigen Waren ins In- und Ausland. Er ist der bewährte Treuhänder für inländische und für ausländische Banken und wird zur Einlagerung in seinen eigenen Lagerhäusern wertvolle Warenmengen anvertraut, für die er Lagerheime ausstellt. Für wichtige ausländische Kaufleute wäre der Import und der Export so gut wie unmöglich, wenn der Seehafen-Spediteur, gefolgt auf das Vertrauen der Käufer, Banken und des Handels nicht die ihm zukommende Funktion als Treuhänder ausüben würde. Als Selbstverwaltung ist es ihm erlaubt, die Wege der Unterhaltung einer engen Zusammenarbeit mit der Kaufmannschaft, die wiederum Grundlage für eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit bietet.

So ist der Seehafen-Spediteur als Saugpumpe des Seehafens, Hindernisse zwischen Handel und Weltverkehr und Betreuer des Weltverkehrs auf seinem Wege durch die weite Welt.



Ein Schienenzeppelin wird verladen

Von Bremen bis Wien, von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer

Entwicklung und Aufschwung des Schiffbaues



Von Generaldirektor Franz Stapelfeldt

Mit Schiffahrt und Meeresschiffbau, die das Wirtschaftsgeschehen Bremens und des Unterwesergebietes be-
herrschend beeinflussen, ist die an der Weser von Bre-
men bis Bremerhaven anliegende Schiff-
bau-Industrie eng verbunden. Interessant ist es,
dem Wesen dieses für Deutschlands Weltung und An-
sehen in der Welt so wichtigen Industriezweiges ein-
wenig nachzugehen, sind doch durch die Schiffwerf-
ten an der Weser aus kleinen und kleinsten An-
lagen entstanden, und Jahrzehnte lang mühe-
volle Aufbauphase ist nötig gewesen, das zu schaffen,
was sich heute, hart an den Werften liegend, an
Schiffbauhallen und Werksstätten dem Auge bietet.
Auf gute auktorensche Jahre folgten solche ohne
Beschränkung; immer war der Schiffbau auch an der
Weser ein Spiegelbild der Weltwirtschaftslage, und auf
nichts paßt besser das Kaufmannswort: „Kauf-
manns Gut, ist Ebbe und Flut“ als auf ihn.
Wer trotz dieses Auf und Ab ist auch an der Weser nie
der Anschluß an die Entwicklung des Schiffbaues der
Welt verlorengewonnen. Dem primitiven Holzschiffbau
folgte auch hier der Übergang zum Eisenschiffbau und
die Entwicklung vom Segelschiff zum Dampfer.
Die Fortschritte in der Schiffbaukunst forderten auch
von den Werften wiederholt grundlegende und
vollständige Veränderungen und Erweiterungen in der
Einrichtung und Ausstattung ihrer Werksanlagen und
ein händiges Umwandeln der Werksflächen mit dem
Erfolg, daß selbst die größten und schönsten
Segelschiffe der Welt, es seien hier nur die
Holländer „Preußen“, „Potosi“ und „A. C.
Hidema“ genannt werden, aus den Werften an der
Weser entstanden sind, noch nicht unerwähnt bleiben
dabei, daß auch das erste deutsche Dampfschiff,
dessen Antriebmaschine von James Watt selbst ent-
worfen wurde, auf einer Werft erbaut worden ist.
Ein weiterer Anlaß zur Entwicklung des Schiffbaues
an der Weser wurde der hier bereits in den 70er Jah-
ren des vorigen Jahrhunderts aufgenommene und um
die Jahrhundertwende blickt einsehende Kriegs-
schiffbau, der bis zum Ausbruch und während des
Weltkrieges zu höchsten Leistungen gelangte wurde.
Kriegsschiffe mit zahlreichen Namen,
von den größten Kampfschiffen bis zu den
geringsten U-Booten, wurden an der
Weser gebaut.

Der unglückliche Ausgang des Weltkrieges brachte
dann aber auch die Werften an der Weser wieder in
eine schwierige Lage. Wo eben noch auf den Hallen
emigle Arbeitskräfte herrschte, siehe unermittelt das
Diktat der Zerstörung durch Verhinderung ein. Fertige
oder nahezu fertige Schiffe verfielen der Wiede-
rherstellung an den Feindbund oder wurden an Ort
und Stelle zerstört. Wenn auch der darauf einsetzende
Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte den Werften
neuen Auftrieb gab und sie vor neue große Aufgaben
stellte — es soll hier nur an den Bau des größten
an der Weser gebauten Schiffes, des
Schnellschiffes „Bremen“, erinnert werden,
dem es vorbehalten blieb, das „Blaue Band“ des
Atlantik für Deutschland zurückzugewinnen — so leidet
doch bereits mit dem Beginn der Weltwirtschaftskrise
im Jahre 1929 wieder ein jäher Rückschlag im Schiff-
bau ein. Die Hellinge, wo von früh bis spät die Niet-
hämmer und Pressluftwerkzeuge ihr dröhnendes Lied
der Arbeit ertönen ließen, verödeten, die Werksstätten
wurden leer und die Schiffe der Werften bis auf
wenige Reste, die die Werksanlagen nur notdürftig in
Ordnung halten konnten, wurden arbeitslos. So lag es
Anfang des Jahres 1933 noch aus.

Mit der Machtergreifung durch den Nationalsozia-
lismus trat aber sprunghaft auch eine Wendung zur
Besserung der Lage im Schiffbau ein, und neues Leben
pulsiert seitdem wieder auf den Werften an der Weser.
Zwei Zahlen kennzeichnen zur Genüge den Aufschwung:
1932 auf den Westerswerfen in Bau 40 000 BRT
1933 „ „ „ „ 222 000 BRT.

Die letztgenannte Zahl schließt die für die Kriegs-
marine in Bau befindlichen Kriegsschiffe mit ein.

So steht der Schiffbau an der Weser heute im Zeichen
höchster Leistung. Überall regen sich fleißige Hände,
überall herrscht der Wille zur Tat!

Wenn man im folgenden nur eine kurze Uebersicht
über die Entwicklung einzelner Werften der Weser
gibt und darin die eine oder andere Werft nicht

genannt wird, so soll das nie die eine Zurücksetzung
nicht sein. Die Zahl der Großwerften, der mittleren
und kleinen Werften und der Sack- und Bootswerften,
die in den von ihnen hergestellten Bauten sogar Welt-
ruf genießen, ist so groß, daß viele Ausführungen auf
folgende beschränkt werden müßten!

Atlas-Werke Aktiengesellschaft, Bremen

Auf dem ehemaligen Gelände der Aktiengesellschaft
„Weser“, auf der Halbinsel zwischen Freihafen 1 und
dem Westertrom, befinden sich die Werksstätten mit der
Schiffbaudivision der Atlas-Werke Aktiengesellschaft,
die im Jahre 1906 in Betrieb genommen wurden.
Die Atlaswerke pflegen ausschließlich den Klein-
schiffbau und widmen sich besonders der Konstruktion
und Ausführung von Schiffen, wie sie für die Küsten-
und Fischerei in Frage kommen, bis zu einer
Größe von ca. 1000 BRT, sowie mit dem Bau von
Schleppern, Berieselungsdampfern, Baggern, Minen-
booten für die Kriegsmarine usw.

Im Laufe der Jahre sind auf der Werft zahlreiche
Schiffe für unsere heimischen Reedereien — Norddeut-
scher Lloyd, Neptun, Argos, Unterweser, Schreyer —
und vor allem für den Export erbaut worden, die in-
folge ihrer vorzüglichen Konstruktion und der soliden
Ausführung den an sie gestellten Anforderungen voll
entsprechen und den Ruf der Atlas-Werke als Spe-
zialwerft für den Kleinschiffbau weit über
die Grenzen des Reiches hinaus begründet haben. Es
ist nur ein wenig an die vielfachen Bauten, die für
Rechnung holländischer Reederei ausgeführt wurden
und die in niederholischen Häfen zu Nachbestellungen ge-
führt haben.

Das augenblickliche Bauprogramm der
Atlas-Werke umfaßt die verschiedenartigen Vele-
ren sowohl für das Ausland — Türkei, Iran und
Iran — als auch für die deutsche Marine und legt
Zeugnis ab von dem Aufschwung, den auch der Spezial-
schiffbau an der Weser im Laufe der letzten Jahre in
Deutschland genommen hat.

Bremer Vulkan, Schiffbau- und Maschinenfabrik, Vegesack

Gleich hinter dem großen Werfthafen bei Vegesack
liegen die Werksstätten des Bremer Vulkan. Hohe Hel-
lingsen und Krananlagen, weitgestreckte Hallen und Boll-
werke bieten das Bild einer volkstümlichen, modernen
Großschiffwerft. Mehrere tausend Arbeiter schaffen un-
ermüdlich, gilt es doch alle vier bis fünf Wochen einen
Einzelbau zu ermöglichen, alle vier bis fünf Wochen
einen großen Neubau auszurufen und in den Dienst
des Meeres zu stellen. Die Werft hat im Jahre 1933
einen Neubau-Lohn von 90 000 Tonnen Tragfähig-
keit abgeliefert.

Die Werft des Bremer Vulkan reht auf indu-
striell historischem Boden. An dieser Stelle des
Weserufers gründete im Jahre 1803 der Bremer Joh.
Lange seine Schiffbauanstalt. Sie ist bekannt
und berühmt geworden durch den Bau des
ersten Dampfschiffes in Deutschland. Bis
zur Umsiedlung nach Vegesack im Jahre 1883
hatte die Werft bereits über 300 Neubauten abgeliefert und seit dieser
Zeit konnte der Bremer Vulkan Schiffbau und Ma-
schinenfabrik, wie der Name der neuen Gesellschaft lau-
tete, weitere 400 Schiffseinheiten mit über 1,5 Mill.
Tonnen Tragfähigkeit in alle schiffahrtstreibenden Län-
der der Erde entsenden.

Im eine gleichmäßige Beschäftigung des Betriebes
und ein höchst auf guten Konstruktionen zu erzielen,
widmete die neue Firma ihre ganze Kraft der Ausfüh-
rung von Neubauten, und entwickelte als Spezialität
den Bau hochwertiger Fracht- und Fahrgast-
schiffe sowie Tankschiffe. Besonders bekannt wur-
den in Reedereien die ausgezeichneten Fahrgastdampfer
für die Reederei der Bremer Vulkan neben einer großen
Anzahl von Dampfern, 14 Motorschiffe mit mehr als
370 000 Tonnen Tragfähigkeit und 163 000 PS zur
höchsten Zufriedenheit der Bauherren ab, eine beachtlich
hohe Zahl bei Berücksichtigung der vier Kriegsjahre
1914 bis 1918.

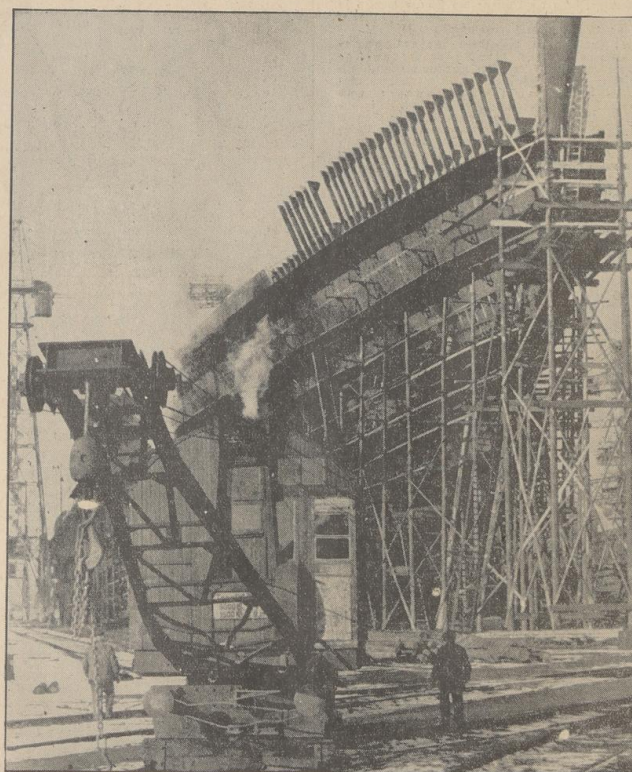
Die Werft verfügt über einen Stamm von mehreren
tausend guten Facharbeitern, die durch eine langjährige
Siedlungspolitik heimlich und lehrhaft gemacht wurden.
Wohlfahrts-Einrichtungen und -fonds schufen und
unterstützen im Sinne edler Sozialpolitik die Arbeits-
kraft dieser Werft, die den guten Ruf der Werft
im Inland und auch im Ausland mit besserer Wer-
kemannschaft begründen half. Nicht weniger als 73 Pro-
zent der Neubauten wurden im letzten Jahre für
ausländische Rechnung abgeliefert. Mit ihrem Anteil
an Deutschlands Außenhandel steht die Werft des
Bremer Vulkan als beschäftigender
Betrieb in vorderer Reihe.

Die Werft hat die Freiheit unserer Heimat.
Der durch nationale und militärische Notwendigkeiten
bedingte Ausbau der deutschen Werften während des
Krieges zeigte keine für das deutsche Schiffbau-
gewerbe in wirtschaftlicher Beziehung nachteiligen Wirkungen,
als der Wiederaufbau der Handelsflotte im großen
und ganzen beendet war und ein immer höherer Wert
dem Mangel an Neubauten eintrat. Der Weg-
fall des Kriegsschiffbaues bei den großen Privatwer-
ten, der Ausbau und die Verwirklichung der besthen-
den Werksanlagen sämtlicher Werften während
des Krieges, sowie die Neugründung leistungsfähiger
Schiffbauanstalten während und kurz nach dem
Kriege mußte notgedrungen dazu führen, daß die ge-
samte Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft in
ein freies Verhältnis zur Beschäftigungsmög-
lichkeit trat.

Deutsche Schiff- und Maschinenbau Aktien- gesellschaft (Deschimag)

Der durch nationale und militärische Notwendigkeiten
bedingte Ausbau der deutschen Werften während des
Krieges zeigte keine für das deutsche Schiffbau-
gewerbe in wirtschaftlicher Beziehung nachteiligen Wirkungen,
als der Wiederaufbau der Handelsflotte im großen
und ganzen beendet war und ein immer höherer Wert
dem Mangel an Neubauten eintrat. Der Weg-
fall des Kriegsschiffbaues bei den großen Privatwer-
ten, der Ausbau und die Verwirklichung der besthen-
den Werksanlagen sämtlicher Werften während
des Krieges, sowie die Neugründung leistungsfähiger
Schiffbauanstalten während und kurz nach dem
Kriege mußte notgedrungen dazu führen, daß die ge-
samte Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft in
ein freies Verhältnis zur Beschäftigungsmög-
lichkeit trat.

Diesen Ermägen Rechnung tragend, schlossen sich
Ende des Jahres 1926 unter der Führung des Bremer
Bankiers A. H. Schröder die deutschen Großwerften AG
„Weser“, Bremen, AG, C. Fiedler AG, Hamburg und
münde, und von den „Vulkan-Werken“, Hamburg und



Eine Aufnahme vom Bau des Ostasienschneldampfers „Gneisenau“ des NDL.
Kopfbild: Stapellager der „Bremen“ auf dem Werk Act.-Ges. „Weser“ in Bremen

Stettin, W.G., deren Hamburger Wert unter dem Namen 'Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG. in Stettin' bekannt war, hat sich in Bremen zu einer neuen Gesellschaft zusammengefasst. Die neue Gesellschaft übernahm im folgenden Jahre auch noch das Stettiner Stammwerk des 'Vulcan' und zuletzt die Werft G. Seebach W.G. in Wefermünde. Wegen der zur Gründung der Werften W.G. 'Hertum', 'Holted', sowie die Friedrichswerth W.G. 'Eismärden I. O.' angegliedert.

Zweck und Ziel des Zusammenflusses war die Konzentration der in den einzelnen Werften vorhandenen Leistungsmöglichkeiten. In folgerichtiger Ausführung der darauf hingelenkten Bestrebungen führte man dann auch nicht ohne Erfolg, einige der angegliederten Werften zur Gründung der übrigen Hülfsanlagen. Von dem Schiffbau der Stilllegung wurden die beiden Werfte des Vulcan in Hamburg und Stettin und das Werft Joh. C. Teichmann W.G. in Wefermünde betroffen.

Der Sitz der Zentralverwaltung der Deichmagen ist ihr Werk Act.-Ges. 'Weser' in Bremen.

Die Werft ist aus dem Jahre 1843 gegründeten Schiffswerk von Carsten Walljen hervorgegangen und im Jahre 1872 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Die jetzt bestehende Werftanlage in dem Bremer Vorort Gröpingen wurde im Jahre 1905 angelegt und in den folgenden Jahren häufig erweitert.

Das Werftgelände bedeckt eine Fläche von 56 Hektar, zu welchen noch 23 Hektar Ausstattungsflächen hinzukommen. Die Werft verfügt über zwölf Hallenbauten, welche das gleichzeitige Auflegen von zwölf großen und mittleren Schiffen gestatten. In großen Schiffbauwerkstätten, Schleifereien, Holzbearbeitungswerkstätten, Maschinen- und Turbinenfabrik, Kesselbauwerkstätten, Kesselbohrereien, angelegte Ausstattungsabteilungen mit elektrischer Beleuchtung, sowie in den Werkstätten des Schiffbau- und Maschinenbaus, einer von 25.000 Kilowatt und einer von 100.000 Kilowatt Leistung, dienen zur Ergänzung der Werftanlage fünf Schwimmbockwerke, von 3000 bis 15.000 Tonnen Gewicht, ferner drei umfangreichen Reparaturbetriebe zur Verfügung.

Das Gelände, auf welchem sich das Werk Act.-Ges. 'Weser' befindet, ist infolge seiner Ausdehnung für Schiffbau und Maschinenbau großen Stills besonders geeignet, ferner sind die vorhandenen Einrichtungen und Werkstätten nicht nur in ihrer Größe und Zweckmäßigkeit vorbildlich, sondern auch so angelegt, daß für die Bewältigung auch des größten Arbeitsquantums ausreichender Fabrikationsraum vorhanden ist. Die bereits früher an hoher Vollkommenheit ausgebauten Werkstätten des Werkes Act.-Ges. 'Weser' wurden ergänzt durch die besten und neuesten Maschinen derjenigen Großbetriebe, die zur Rationalisierung der Betriebe herangezogen worden sind, nämlich der früheren Vulcan-Werft in Hamburg und Stettin und der Joh. C. Teichmann W.G. in Wefermünde.

Es ist auf diese Weise ein Werk geschaffen worden, das hinsichtlich Güte und Reichhaltigkeit seiner Einrichtungen in der Welt nur wenige seinesgleichen findet. Die Einrichtungen der Werft sind so bemessen, daß etwa 12.000 Arbeiter beschäftigt werden können.

Das Hauptprogramm der Werft umfaßt neben dem Handelsschiffbau auch Kriegsschiffbau in erheblichem Umfange. Die Vielseitigkeit des Geschäftsbereiches der Werft findet ihren Ausdruck in dem Bau

hochwertiger Frachtschiffe mit Dampf- oder Dieselmotoren, Hochgeschwindigkeitsschiffe bis zu den größten Aufbauten und Geschwindigkeiten, Tanker, Ballastschiffe, großer Sauge- und Eimerbagger, Schwimmbockwerke, ferner in dem Bau sämtlicher in der Schiffahrt gebräuchlicher Dampfmaschinen und Turbinenanlagen einschließlich der Kessel, dem Bau von Dieselmotoren nach dem System MAN, der Herstellung von Aufbaumotoren-Anlagen, Seltener Bauern-Wagen, von Vulcan-Betriebenen und -getriebenen Kupplungen sowie von Zahnradgetrieben bis zu den größten Abmessungen.

Eine technische Leistung ersten Ranges war vor allem der Bau des Schnelldampfers 'Bremen' für den Norddeutschen Lloyd mit 52.000 BHP, und 120.000 Pferdekraften Maschinenleistung, der im Jahre 1923 abgeliefert worden ist. Seit dem Bestehen der Werft wurden 250 Schiffe mit insgesamt 1.900.000 Tonnen Seetonnage gebaut.

Werk Seebach, Wesermünde-G.
Diese Werft ist 1878 von Georg Seebach gegründet worden. 1895 wurde sie in eine Aktiengesellschaft unter dem Firmennamen G. Seebach W.G. umgewandelt. Auf dem Gelände von 16,4 Hektar besitzt die Werft ein Bauwerk mit den dazugehörigen Selteneranlagen, in welchen Frachtschiffe bis zu 16.000 Tonnen Tragfähigkeit oder Fahrgastschiffe entsprechender Abmessungen gebaut werden können. Außerdem sind drei Hallen für den Bau kleinerer Schiffe, wie Fischdampfer, Seefischereier usw., vorhanden.

Mit der Werft, die über gut eingerichtete Schiffbauwerkstätten verfügt, ist eine Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Gießerei verbunden. Vier Trockendocks und drei Slipanlagen sowie ein 100-Tonnen-Schwimmbockwerk vervollständigen die Arbeitsmittel der Werft. Bei ausreichendem Auftragsbestand können auf dem Werk etwa 3500 Arbeiter beschäftigt werden.

Eine führende Stellung nimmt das Werk Seebach als Erbauer von großen starken Hochseeschiffen, Bergungsdampfern, Kisten, Kisten und Hochgeschwindigkeitsschiffen ein, von welchen letzteren es bisher fast 200 abgeliefert konnte. Auch für den Bau kleiner und mittelgroßer Frachtschiffe, von Dampfschiffen sowie von Fahrzeugen, die der Fahrgastbeförderung dienen, z. B. schnellen Dampfer für den Seebäderdienst, ist das Werk Seebach auf das Beste eingerichtet und verfügt über die dazu notwendigen Sonderfertigkeiten.

Die bis jetzt abgelieferten 567 Fahrzeuge messen insgesamt ca. 240.000 BHP, mit einer Gesamtmaschineneistung von ca. 282.000 Pferdekraften. Seit der Währungsübernahme wurden von der Werft 82 Schiffe mit ca. 60.000 BHP, abgeliefert, davon allein im Jahre 1926 36 Schiffe mit ca. 33.000 BHP. Von diesen 36 Schiffen waren 27 Schiffe mit ca. 29.000 BHP, für das Ausland bestimmt.

Zur Zeit liegt ein Auftragsbestand von 23 Schiffen mit ca. 27.000 BHP, und zwar: 7 Frachtschiffe, 13 Fischdampfer, 2 Ballast- und 1 Schleppdampfer vor.

Elslether Werft A.G., Elsfleth

Im Zeitalter der Segelschiffe bauten mehrere Elslether Werften für die örtlich anliegenden Barkenreederei. Die Tradition dieser inzwischen eingegangenen Schiffbauwerke wird heute durch die im Jahre 1910 gegründete Elslether Werft A.G. weitergeführt.

Aus der von alters her mit dem Schiffbau und der Schiffahrt verbundenen Elslether Bevölkerung sind tüchtige Handwerker hervorgegangen. Die von ihnen gebauten Schiffe haben sich stets bewährt und mangelt es Auftragsgeber zu Nachbestellungen veranlaßt.



Die erfolgreiche Ozeanjacht 'Roland von Bremen', erbaut auf der Yacht- und Bootwerft Burmester in Bremen-Burg

Es sei erwähnt, daß eine bedeutende Rheinreederei 22 größere Motorschiffe bei der Elslether Werft bestellte. Diese Schiffe wurden im Jahre 1926 in die Entladung verschiedener Rhein-Schiffstypen.

Hauptgeschäft sind Fracht- und Tankmotorschiffe, Bergungsdampfer, Kisten, Kisten, Kisten und Schlepper gebaut worden, bzw. in Bau.

Das Auslandsgeschäft beruht auf dem von Anfang an bestehenden Vertrauensverhältnis zwischen führenden Bremer Werksbetreibern und der Werft. Für überseefähige Geschäfte werden die Fahrzeuge in einzelnen Teilen zerlegt, verladen oder in fertigem Zustande an den eines großen Dampfers von Bremen aus verschifft.

Die Werft steht zur Erzielung höchsten Aufwertes ihrer Bauten keine Kosten und hat zur Leistungsverbesserung des Produktionsvermögens das Bauzeug für Fort-Diesels erworben. Es gibt für die Industrie Deutschlands kaum ein besseres Werbemittel als eine schnelle Schiffe. So wird auch die Elslether Werft A.G. ihr Teil dazu beitragen, durch hochwertige Leistungen dem Bremer Lebensverkehr einen erfolgreichen Aufschwung zum Nutzen unseres Vaterlandes zu ermöglichen.

R. C. Rickmers, Bremerhaven-Wesermünde

'Grün (das Land)
rot (die Rant)
weiß (der Strand)

find die Farben der Insel Helgoland, die Heimat der Familie Rickmers. Unter diesen Farben grün, rot, weiß entfaltete sich und blühte die Rickmersche Unternehmung des Welttraf genies. Fleiß und Schöpfungsdrang hatten im Jahre 1832 Rickmers-Gleichen Rickmers, den Schiffbauern, einen von der Insel auf das Festland geführten Vertrauen auf eigenes Können und erworbene Erfahrung ließen Rickmers-Gleichen Rickmers schon im Jahre 1834 den Entschluß fassen, bei dem 'Bremer Hafen' ein Grundstück zu erwerben und eine eigene Schiffswerft zu eröffnen. Da eine später notwendig und wünschenswert gewordene Erweiterung des Werftgeländes an beherrschenden Widerständen scheiterte, wurde im Jahre 1837 ein neuer Platz bezogen, auf dessen Gelände von ca. 65.000 Quadratmetern endgültig möglich wurde, jene Aufgaben zu übernehmen, die R. C. Rickmers vorstellten.

Das größte, jemals auf deutschen Werften gebaute Segelschiff, ein Schiff von 2330 Tonnen Tragfähigkeit, lief 1890 auf dieser Werft vom Stapel.

Dem Fortschritt in der Schiffbautechnik der damaligen Zeit entsprechend, nahm auch die Rickmers-Werft in der Erkenntnis der vielseitigen neuen Aufgaben den Bau von Eisenschiffen und von Dampfschiffen in Angriff. Mit der Aufnahme dieser neuen Arbeiten erfolgte man sich die vorhandenen Einrichtungen in großartigster Weise zu erneuern und den Werftbetrieb weiter auszubauen. In der Folgezeit wurde langfristig darüber gemacht, daß die Werft mit der Zeit stets Schritt hielt.

Als Deutschland im Jahre 1914 in den großen Kampf um die Weltmacht verwickelt wurde, und der Ergänzung der deutschen Kriegsmarine teilhaben, eine Reihe benannter Fischdampfer verließ die Werft und Ausstattungsplätze an der See.

Der letzte der Überbrückung der gesamten deutschen Werftkraft ein. Nachdem die Werft 233 Schiffe von insgesamt 334.780 Tonnen gebaut hatte, schloß sie, da mit einem genügenden Eingang an neuen Aufträgen nicht mehr zu rechnen war im Jahre 1924 ihre Tore. Nach der Währungsübernahme legte sich neues Leben auf dem so lange verfallenen Werftplatz. Sofort nach Beendigung der Arbeiten für die Wiederinbetriebnahme der Werftstätten und den Wiederaufbau der Hel-

linge konnte mit dem Bau von vier kleineren Einheiten begonnen werden. Da Anlagen und Einrichtungen der Werft aber geeignet sind, Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 12.000 Tonnen zu bauen, so setzen auch die Bemühungen ein, Neubauten für größere Schiffe herbeizuführen. Die Vego-Reederei, Bremen, übertrug der Rickmers-Werft den Auftrag, auf dem Bau von zwei Frachtschiffen zu je 2600 Tonnen. Neben diesen ist ein Projekt für den Bau eines Frachtschiffes von 3500 Tonnen für Rechnung der eigenen Reederei in Arbeit.

Da fortan nicht nur Schiffneubauten Gegenstand des Unternehmens sind, sondern auch Schiffsreparaturen übernommen werden sollen, wurde eine neue Slipanlage errichtet, die gestattet, Schiffe bis zu einer Länge von 70 Meter aufzulassen. Auf dem Rickmers'schen Gelände befindet sich gegenwärtig etwa 182.000 Quadratmeter Fläche neben den vorhandenen drei Hallen noch weitere eingerichtet werden. Schiffe bis zu einer Länge von 150 Meter sollen künftig an einem neuen Slipwerk anlegen können; die bisherigen Anlagen der Werft werden damit wertvoll ergänzt.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser A.G.

Schiffswerk und Maschinenfabrik, Wefermünde-Brem.

Die Werft wurde im Jahre 1903 unter dem Namen Schiffswerk B. M. Riedemann & Co. gegründet, führte darauf zum Jahre 1908 ab den Namen Schiffbau-Gesellschaft Unterweser GmbH und ist im Jahre 1921 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Seit der Gründung hat sich das Unternehmen schnell in aufsteigender Linie entwickelt, und es nimmt heute einen anerkannten gesicherten Platz in der Reihe der deutschen Schiffbauwerke ein. Während sich die Firma B. M. Riedemann & Co. ausschließlich mit dem Bau von kleinen Rutter-Fahrzeugen für die Fischer-, Fährschiffen und Leichter sowie kleineren Segelschiffen befaßte, ist die Schiffbau-Gesellschaft Unterweser GmbH, nach kurzer Zeit zum Bau von Seeschiffen übergegangen.

Im besonderen wurde der Bau von Hochseefischdampfern und Frachtschiffen kleiner und mittlerer Größe sowie von Spezialschiffen jeder Art betrieben. Unter einer großen Anzahl abgelieferter Hochseefischdampfer hat die Werft eine beträchtliche Zahl von Frachtschiffen und Motorschiffen gebaut.

Der Hauptbetrieb der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser A.G. liegt im Gebiete der Stadt Wefermünde. Neben mit diesem Anlauf in Bahn und Wasser, es sind sieben Hallen vorhanden, die alle mit neuesten Krananlagen versehen sind. Die zum Betriebe einer Schiffswerk notwendigen Werkstätten, wie Schiffbauhallen, Schmiede, Kupferschmiede, Schleiferei, Maschinenreparaturwerkstätten, Eiserei, Eiserei usw. sind in geräumigen Ausmaßen vorhanden.

Die Gesellschaft befaßt sich ferner im Wefermündener Fischereibetrieb als Zweigabteilung eine größere Reparatur- und Aufschleppanlage, die gleichzeitig zwei Schiffe bis zu einem Gewicht von 1000 Tonnen und einer Länge von 64 Meter bedienen kann. Eine dritte Aufschleppanlage gleicher Abmessungen ist in Bau. Die Werft hat zur Zeit in Bau bzw. in Auftrag: 4 Doppeldecksfracht- und Frachtschiffe, 2 Fischdampfer, 2 Seefischereier, 1 Spezialschiff.

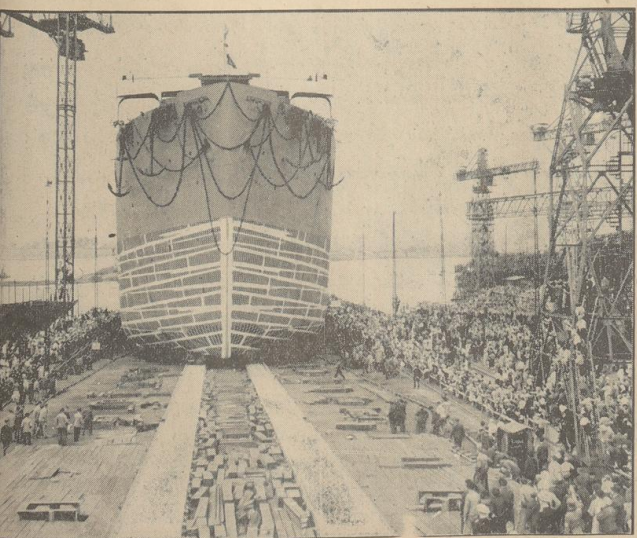
Außer diesen Großschiffen, und Fischschiffen befinden sich an der Werft eine andere blühende Werftindustrie, nämlich der Kleinbau, der sich insbesondere mit dem Bau von Booten und Booten beschäftigt und über den folgendes berichtet werden kann.

Abeking & Rasmussen, Lemwerder I. O.

Eine der bekanntesten und größten Yacht- und Motorbootwerften in der Unterwelt ist die von Abeking (Fortsetzung auf Seite 28)



Stapellauf des belgischen Schulschiffes 'L'Avenir' vom Querhelgen der Rickmers-Werft am 2. Mai 1908



Stapellauf des größten Walfangmuttereschiffes, der 'Unitas', in Bremen

Von Lüderitz bis Lettow

Von Friedrich Rendemann, Leiter des Gauverbandes West-Ems des RKB.

Bremen, Stadt an der See, zweitgrößter Hafen Deutschlands, einstmals größter Baum-
wohlfahrt der Welt, schickt sich an, die Teilnehmer und Gäste der ersten großen Reichs-
tagung des Reichskolonialbundes in seinen Mauern zu empfangen, die hier zu Rat und
Tat aus allen deutschen Gauen sich sammeln. Bremen gibt sich der angenehmen Hoffnung
hin, daß aus seinen Mauern neuer hanseatischer Geist und — wurzelnd im alten —
neuer kolonialer Wille als Erfolg dieser Zusammenkunft der kolonialen Kämpfer
unserer Zeit hervorwachsen wird.

Männer machen die Geschichte. Bremens Ge-
schichte ist Kolonialgeschichte und das deutsche
Volk verdankt Bremen seine Kolonien!

Es sind 55 Jahre her, seitdem die deutsche Flagge
zum erstenmal in fremden Erdteilen gehißt wurde. Das
gesah, ist in erster Linie der Tatkraft und dem
Weißblut des Bremer Kaufmanns Adolf Lüderitz
zu verdanken. Am 9. April 1883 wurde die erste Nie-
derlassung gegründet. Der 21jährige Bremer Heinrich
Rogge lag im Auftrag seines Onkels mit
dem Postamtshauptling Frederiks in Westindien den
ersten Landkaufvertrag. Am 25. August 1883 folgte
weiterer Landkauf, der später vom Oranje bis an
den Kapene ausgebreitet wurde.

Es ist ein weiter Weg, der über englische Anträge,
diplomatische Schwierigkeiten und Hemmnisse schließ-
lich zur hiesigen Stadt am 24. April 1884, dem Tag, an
dem der Reichskolonialtag in Berlin stattfand, die Er-
wählung des Lüderitz unter den Schutz des Deutschen
Reiches stellte.

Wer ist Adolf Lüderitz?

Er ist der Bremer Kaufmann, der am 16. Juni 1834
in Bremen geboren wurde, früh ins Ausland ging, den
Weg des Exportes kennenlernte und 1861 in Lagos,
Nigeria, an einer Faktorei des Bremer Kaufmanns
Belouis teilnahm, die er später allein weiterführte.
Die Erfolge ermutigten zu weiteren Unternehmungen.
Den Versuch, durch neue Gründungen viel zu ver-
bessern, leitete er ab mit der Begründung:

Ich will nicht eine deutsche Kolonie er-
werben, um reich zu werden, sondern um
deutschen Auswanderern die Möglichkeit zu

geben, sich niederzulassen und zu arbeiten,
ohne gesundheitliche Schädigung für sie und
ihre Nachkommen."

Das ist der Geist, der A. Lüderitz anderen gegenüber
ausgesprochen. Er ging darauf an sein Werk, dem deut-
schen Volke Land und neuen Lebensraum zu er-
werben.

Der junge Bremer, Heinrich Rogge, der, 22 Jahre
alt nach hundertjährigem Aufenthalt von der Westküste Afri-
kas zurückgekehrt war, machte dem Handelsherren Vor-
schläge, und Lüderitz benutzte die Kenntnisse und Er-
fahrungen, auch die Energie und Tatkraft dieses jungen
Mannes. Er schickte ihn nach Kapstadt, von wo aus
Heinrich Rogge mit Kapit. Zimpfe und einigen
Begleitern auf der Brigg Tilly die Westküste nach gün-
stigem Land absuchte.

In der Bucht von Angra Pequena

warf er Anker und unternahm von hier aus seinen
Zug ins Innere. Ein Jahr später, am 7. August 1884,
wurde durch Abordnungen der deutschen Kreuzer
„Leipzig" und „Elisabeth" unter dem Salut von
21 Kanonenschüssen die deutsche Flagge in Angra Pe-
quena gehißt und vom Kanonenboot „Wolf" an der
nördlichen Küste weitere deutsche Hoheitszeichen er-
richtet.

Als erster und bedeutendster Kolonialpionier steht
Ad. Lüderitz in der ganzen Kolonialgeschichte an der
Spitze. Wenn er nicht zugestiegen hätte, wären wir
wahrscheinlich überhaupt nicht in den Besitz von Kolo-
nien gekommen. Lüderitz gab den Anstoß und leitete
allerdings auch sein gutes Bremer Handelsgeld, sein
Vermögen daran, erwarb seine Familie und sich sein
Leben im Lande seiner Sehnsucht, Deutsch-Südwestafrika.
Über dem deutschen Volke schwebte er eine an Schätzen



Das deutsche Kolonial-Ehrenmal — ein Mahmal für Deutschlands Recht auf Kolonien

reiche Kolonie, anderthalbmal so groß wie das heutige
Großdeutsche Reich.

Der Vagabond Gerhard Rogge schreift in
seinem Heft „Angra Pequena — die erste
deutsche Kolonie in Afrika" über Lüderitz:
Tat:

„Ein fremdliches Gefühl durchdrachte die Brust eines jeden
Deutschen, als im Sommer 1883 die Zeitungen die
hundertfache Wiedergabe brachten, ein Deutscher habe ein
bisher unabhängiges Gebiet an der Westküste von
Afrika als eigen erworben. Weßhalb verursachte diese
Nachricht bei allen Deutschen, bei hoch und niedrig,
bei reich und arm, so mächtige patriotische Wallungen?
Denn wenn wir absehen von den Wenigen, die überhaupt
allen nationalen Bestrebungen unseres Vaterlandes ent-
gegenstehen, welche sich auch früher schon der Eingung
unseres Vaterlandes widersetzt, gab es niemand in
ganz Deutschland, der nicht aus vollem und ganzem
Herzen Herrn Lüderitz Glück gewünscht hätte zum
Erwerb von Angra Pequena. Aber weshalb gerade
hierbei das freudige Gefühl? Hat Herr Lüderitz anders
gehandelt, als jene großen Helden Hamburgs und
Bremens, welche seit einem hundertjährigen Bestehen
erhielten an den Küsten Afrikas?

Nat! Der Erwerb des Herrn Lüderitz war Himmel-
weit verschieden von dem früheren deutscher Käufer.
Es war ein Völkergewissen herbeigeführt
geworden. Er hatte sich niedergelassen auf Grund und
Boden von sogenanntem no mans land, wie man das
von keiner europäischen Nation in Besitz genommen

habe mehrfach durchgegriffen, die Dasei zu er-
beute, der Abessinien bereite und

als erster den Tschadsee erreichen,

die Länder um ihn herum besuchte und damit die Auf-
merksamkeit nach Kamerun und Guineabucht hinlenkte.



General von Lettow-Vorbeck, Bremen

Gerhard Rogge verdanken wir die ersten
Karten und Skizzen Nordafrikas. Oft
mehr tot als lebendig, mehr als durch ein Wan-
derer gerettet, hat er unter ungeheuren Mühen und
 Strapazen und Anstrengungen seine Fahrten durch-
geführt. Alle späteren Forscher und Kolonialpioniere
haben sich von ihm beraten lassen, Deuter und Dichter
der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schätz-
ten ihn, der Vorkämpfer der Afrikaforschung Hein-
rich Barth, ferner Schweinfurth und Nach-
folger waren seine engsten Freunde. Zu beson-
derem Dank schuldig ist ihm verpflichtet der Er-
oberer Deutsch-Südwests Dr. Carl Peters und
seine Begleiter Graf Pfeil und Dr. Carl Zühlke.
Ebenso der Gestalter und Begründer von Deutsch-
Südwest, Hermann von Wissmann.

Während in Kamerun 1884 die Hamburger Firmen
Thorn & Co. und Voermann ihre Faktoreien
unterhielten und damit den Boden vorbereitet hatten
für die Flaggengründung durch Wissmanns Bevollmächtigten
Generalmajor Dr. Guitav Nachtigal, war es in Togo,
das Bremer Handelshaus J. A. Victor das hier
die Verbindung mit den Eingeborenen aufnahm.

Die Bremer Faktorei der Gebrüder Victor ist eine
Nachfolgerin der Firma Friedrich W. Victor, deren



Der Bremer Kaufmann Adolf Lüderitz

Gebiet bei den Engländern zu bescheiden pflegte, wobei
indes die Engländer stillschweigend versahen, daß alle
benannten Kolonien demalst ein deutsches sein müßten.

Lüderitz hat sich beraten lassen von dem eben ge-
führten Forscher Gerhard Rogge, der aus der bremischen
Stadt Vegelia stammt. Rogge ist stolz auf seinen
großen Sohn und das mit gutem Recht. Sein Lebens-
werk war wegweisende Vorarbeit. Gerhard Rogge ist
es gewesen, der in acht Reisen den Norden
Afrikas erkundete, Libyen erschloß, die Sa-



Die Südsee Abteilung im Deutschen Kolonial- und Uebersee-Museum

Söhne in eigener Koeber mit Segelschiffen alle Meere der Welt befahren haben. Nach Berichten der Kapitane von dem Reichthum Afrika gründeten die Brüder Victor eine Niederlassung in Uccra (Goldküste) und ließen weitere in Daba, Keta, Bagida und schließlich in Lome und Kleinopora (Nigro) folgen. Das Geschäft dehnte sich aus und 1884 begünstigte es die Bremer Kaufleute u. a. Fritz Doff mit seiner Freundschaft durch Generalkonsul Rohlfis auf hier im Logolande, in Nigro und Porto Seguro die deutsche Flagge geführt wurde.

Die Flagge folgte dem Handel, daß das möglich war, dankte Rohlfis

dem Bremer Hause Victor.

Weitere thätige Männer sind von Bremen ausgegangen und haben den Namen der Handelsstadt auch in die Südsee hinausgetragen. Der Forscher Friedrich Hermann Otto Jinh — geboren 1839 — zunächst Kaufmann, dann Zoologe, von Geburt kein Bremer, wurde 1884 Leiter des Naturhistorisch-ethnologischen Museums in Bremen, dem späteren Städtischen Museum und dem heutigen Deutschen Kolonial- und Uebersee-Museum. Dr. Jinh hat im Auftrag Bremens 1876 Westafrika, dann 1879 bis 1882 weite Teile der Südsee bereist. Im Sommer 1884 wurde er nach Neuguinea und dem Bismarck-Archipel gesandt mit dem Blumenthaler (Blumenthal ist ein Rortor Bremens) Kapitän Dallmann (Deutsch-Gamoa).

Jinh machte mit Dallmann wichtige Entdeckungen, Studien und Sammlungen. Er hat nicht weniger als 18 Reisen unternommen und hat in besonderer Weise die Besitzergreifung vorbereitet. Die Bezeichnung: „Kaiser-Wilhelmsland“ auf Neuguinea stammt von ihm. Nicht weniger als vier Stellen — u. a. Jinhöfen, wichtiger Platz — sind nach Jinh und Dallmann benannt. Der deutsche Besitz in der Südsee besteht aus 1800 weit verstreut liegenden Inseln. Es ist viel zu wenig bekannt, daß der Norddeutsche Lloyd in der Erschließung und der Verbindung dasbühnend vorgegangen ist. Er hat im Zusammenhang mit seinem Dienst die Inseln untereinander und mit dem deutschen Mutterland verbunden. Die deutschen Kolonialisten in der Südsee waren der Oberpostdirektion Bremen unterstellt!

Noch weniger bekannt ist, daß die Erschließung eines der reichsten Breiten der Südsee das Geschäft, von Bremen aus betrieben ist. Die Deutsche Südsee-Expedition 1884 hat von hier aus die Reiseleiter der Insel Angaur angeführt, später — 1913 — die Bremer Südsee-Expedition m. d. h. den Anden der Kolos-palme in Neuguinea.

Waren in Kamerun nach der Besitzergreifung nicht weniger als 18 Bremer Firmen am Aufbau beteiligt, so ist es in Togo und allen anderen Kolonien ebenso gewesen. Darüber hinaus haben Bremer in Südafrika, im Kongogebiet und in Angola erfolgreich Fuß gefaßt. Bremen ist die Geburtsstätte des kolonialen Gedankens, die Bank für den Weltverkehr ist die Stätte kolonialer Tradition. Sie ist

nach heute wiederum die Trägerin aktiven kolonialen Willens.

Wie sind hoch darauf, daß der Verteidiger der Kolonien und der Retter der deutschen Ehre, des dem deutschen Vaterlande unsterblichen Kriegesruhms eingebracht hat, der Held von Deutsch-Südafrika, General von Lettow-Vorbeck, Bremer Bürger ist.

Daß Bremen auch in der Nachkriegszeit den kolonialen Gedanken bewußt gepflegt hat, beweist das deutsche Kolonialehrenmal. Jeder Besucher der Ausstellung Bremen — Schlüssel zur Welt! kommt an ihm vorbei. Die Kräfte birgt das Ehrenmal der gefallenen Kolonialkrieger.

Ein weiteres Denkmal hat Bremen seinen Kolonien gebaut in seinem Deutschen Kolonial- und Uebersee-Museum. Die Schiffe, die dort in reicher Fülle angeordnet sind, sind Zeugen bremsches Kolonialrechts.

Auch an der Heranbildung kolonialen Nachwuchses wird in Bremen in Theorie und Praxis viel getan. Die wertvollen Erfahrungen der Vorkriegsgeneration werden an die Jugend hier und draußen, in den neuen Besitztungen draußen weitergegeben.

Wäge es ein gutes Zeichen hin, daß die erste große Reichstagsung des Reichs in dieser Beziehung, Transit- und Lebensbedürfnissen der großdeutschen Vaterlandes vor sich geht. In dem Bewußtsein, daß Stadt und Inseln Bremen für die Bindung der mit unseren neuen deutschen Kolonien sein werden, begrüßt Bremen die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen als herzlich willkommenen Gästen!

Rohlfis'

letzte Afrikanreise

Aus bisher unveröffentlichtem Material von Studienrat Dr. Belger, Vegesack

Am November 1884 landete Carl Peters mit seinen beiden Gefährten Nihil und Pfeil in Sansibar, um von dieser Insel aus den kühnen Vorstoß in das Innere Afrikas zu unternehmen, der zur Gründung von Deutsch-Ostafrika führte. Im gleichen Jahre war bereits die deutsche Flagge in Deutsch-Südwestafrika, Kamerun und Kamerun gesetzt worden. Diese drei Kolonien wurden vom amtlichen Deutschland als ausreichend für unseren Anteil am dunklen Erdteil betrachtet. Mit dem Bräutungsunternehmen des Stimmers und Trümpers Carl Peters wollte man nichts zu tun haben und verlagte ihm jede Unternehmung.

Man kann es als eine Fügung des Schicksals betrachten, daß das unwürdige Amt trotz der schroffen Ablehnung einer Selbstergreifung im Osten Afrikas einen Monat vor Peters Landung den Posten eines General-konsuls in Sansibar geschaffen hatte, da die konsularische Vertretung, die von einem Hamburger Kaufmann nehmend ausgeführt wurde, für die Interessen des Reiches nicht mehr genügt.

Damit lag gleichzeitig das Ansehen und der Einfluß Deutschlands in diesem Teil Afrikas, was für Carl

Rohlfis empfangen hatte, um sich über seine Reisen Bericht erlassen zu lassen.

Als daher die Frage der Befehlzung des General-konsulats in Sansibar erörtert wurde, wies Bismarck den Kaiser auf Rohlfis hin. Dies ist um so mehr anzuerkennen, als man eigentlich annehmen konnte, daß für diesen Posten nur ein Berufsdiplomate geeignet wäre, da man Schwierigkeiten mit dem englischen General-konsul, der dem Sultan eine entscheidende Rolle spielte, voraussetzen mußte. Bismarck ließ Rohlfis

Wir Wilhelm
von Gottes Gnaden
Deutscher Kaiser, König von Preußen

Wir Wilhelm
von Gottes Gnaden
Deutscher Kaiser, König von Preußen

Ich habe die Befehlzung des General-konsulats in Sansibar erörtert und wies Bismarck den Kaiser auf Rohlfis hin. Dies ist um so mehr anzuerkennen, als man eigentlich annehmen konnte, daß für diesen Posten nur ein Berufsdiplomate geeignet wäre, da man Schwierigkeiten mit dem englischen General-konsul, der dem Sultan eine entscheidende Rolle spielte, voraussetzen mußte. Bismarck ließ Rohlfis



Wir Wilhelm
von Gottes Gnaden
Deutscher Kaiser, König von Preußen

Wir Wilhelm
von Gottes Gnaden
Deutscher Kaiser, König von Preußen

Wir Wilhelm
von Gottes Gnaden
Deutscher Kaiser, König von Preußen



Rohlfis nach seiner 'Afrikadurchquerung' 1865 bis 1867

Peters' Pläne sich günstig auswirkte. Dieser selbst freute sich, daß man für den wichtigen Posten in Sansibar einen berühmten Forscher auswählte, der bereits zwanzig Jahre in diesem Gebiet nachgewandert hatte, den aus dem Reich gekommenen Gerhard Rohlfis.

Rohlfis hatte acht Expeditionen unternommen, die zur Entdeckung von großen Teilen der Nordafrikanischen Inseln geführt hatten. Er gehörte zu den Männern, deren aufopfernde Tätigkeit im Dienste deutscher Wissenschaft von seinem Vaterlande in hohen Werten anerkannt wurde. Besonders war es für Bismarck, der Gefallen an Rohlfis' Pionierarbeit fand und ihn schon

nach Friedrichsruhe kommen und hatte mit ihm eingehende Beratungen, in denen alle schwachen Fragen geklärt wurden.

Nach wenigen Tagen erhielt Rohlfis die vom Kaiser Wilhelm I. und vom Fürsten Bismarck eigenhändig unterschriebene Ernennung zum General-konsul.

Mit weitgehenden Vollmachten ausgerüstet, reiste er mit großer Begeisterung für seine neue Aufgabe nach Wilhelmshaven, wo er das Ehrengeleit eines deutschen Geschwaders erhielt, das ihn bis nach Westafrika brachte. Rohlfis begab sich an Bord der Panzerfregatte „Bismarck“, wo für ihn eine größere Kabine eingerichtet war. Welche Freude ihn erfüllte, geht aus einem Brief hervor, den er an seine Frau richtete. Er schrieb:

„Welch erhabenes Gefühl ist es doch, auf deutschem Grund und Boden, auf einem deutschen Kriegsschiff seiner Bestimmung entgegenfahren zu können. Es ist mir der schönste Lohn meines Lebens, dies noch mitmachen zu können. All die Schrecken und Gefahren, all die vielen Mühen und Drangsale, das Hungern und Dursten, das ich in Afrika erduldet habe, sind nichts gegen das Gefühl, daß nun dieser

Ersteil auch für unser Vaterland gewonnen ist und daß ich hierbei noch mitwirken kann.“

In Madera wechselte Rohlfis das Schiff und fuhr mit einem großen englischen Dampfer weiter über St. Helena, wo er an Land ging, nach Kapstadt. Dieser Teil der Reise erhielt seine besondere Bedeutung dadurch, daß ein englischer General mit einer Anzahl von Offizieren und Mannschaften an Bord waren, die für einen halben Tag im Innern Südafrikas verwendet werden sollten. Rohlfis unterließ sich häufig mit dem General und seinem Stab und erlangte dadurch Mitteilungen, die von großem Wert waren, da sie im Zusammenhang mit unserer vor Monaten gegründeten Kolonie Deutsch-Südwestafrika standen. Als er in Kapstadt landete, richtete er umgehend ein ausführliches Schreiben an den Kaiser, in dem er die Interessen Deutschlands verteilte.

Am 24. April 1884 kam Bismarck am 24. April 1884 sein berühmtes Telegramm gerichtet, in dem amtlich erklärt wurde, daß die Entdeckung des Herrn Bismarck unter dem Schutz des Reiches stehen. Damit war Deutschland seit diesem Tage in die Reihe der Kolonialmächte eingetreten.

Rohlfis schrieb in diesem wichtigen Bericht, dessen Original sich in der Rohlfis-Abteilung des Heimatmuseums in Vegesack befindet, u. a.:

„Den Eindruck habe ich gewonnen, daß die britische Regierung kaum diese Expedition un-

Bismarcks Telegramm

Der Wortlaut der nachstehend kassierten historischen Bismarck'schen Telegramme vom 24. April 1884:

Berlin, den 24. April 1884 — Deutsche Reichs-Post —

— Folgende Bericht des Kommandanten H. v. Bismarck und weiterer Nachrichten aus Kapstadt bezeugen die dortigen Behörden, daß die Entdeckung von Rohlfis und seiner Begleiter in der Gegend von St. Helena auf den Schutz des Reiches Anspruch haben. Ich habe deshalb den Kaiser in Kapstadt telegraphisch angemeldet, amtlich seinen Zweifel darüber zu lassen, daß dies der Fall ist. Am ehesten ich durch Gerichte hieran zu bekräftigen. (Folgt die entsprechende Befehlzung an den deutschen Konsul in Kapstadt in englischer Sprache.)

Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.

Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.

Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.
Hochw. v. St. Helena 1884.

According to statement of Mr. Bismarck colonial authorities doubt as to his acquisition north of Orange river being entitled to German protection. You will declare officially that he and his establishment are under protection of the Empire.

Es ist klar, daß diese Arbeit von um so größerer Bedeutung ist in einer Zeit, wo die Wissenschaft sich tiefgreifenden inneren Wandlungen unterliegt. So ist nur natürlich, daß gerade das Vorlesungswesen in 1933 auch hinsichtlich der Zahl der Teilnehmer

Das künstlerische Bremen

Von Professor Dr. Emil Waldmann,
Direktor der Kunsthalle Bremen

Seine erste große künstlerische Zeit erlebte die freie Hansestadt Bremen vor rund einem halben Jahrtausend. Damals als die Romanik, das Zeichnen der städtischen Freiheit, errichtet wurde. Politische Vorgänge spielen in diese GröÙtät der deutschen Kunst mit hinein: Nach Jahrzehnten des Kampfes, des Kampfes zwischen Rat und Volk auf der einen Seite und zwischen der Stadt und der im Dom sitzenden geistlichen Gewalt auf der anderen Seite, war endlich Ruhe geworden. Die Stadt hatte sich frei gekämpft und erlebte eine neue Blüte ihres politischen, wirtschaftlichen und geistigen Lebens, in jener Zeit, da die öffentliche Stellung der Stadt durch das Wirken des Bürgermeisters Johann Hemeling geführt wurde. Durch zielbewusste und klare Politik gelang es ihm, seine Vaterstadt Bremen innerhalb der Hanse an eine hervorragende Stelle zu rücken. Er wollte eine laienfreie Stadt — das ist mehr als eine nur reichsfreie Stadt. Und gerade mit der trüglichen Rolandbüste, mit diesem Helden, der so hoch aufgerichtet dastand und zum Dom hinüberlief, gegen den Fremden, den sogenannten Landesherren, sollte dieser Gedanke ausgedrückt werden: Unter Umgehung des Landesherren wollte Bremen nur noch Kaiser und Reich vereinen.

Roland ist das Zeichen der städtischen Freiheit. Nicht nur in Bremen, sondern überall sonst, wo solche Standbilder errichtet wurden. Aber der bremische Roland ist nicht nur geistlich der bedeutendste, sondern künstlerisch der großartigste. Genau um diese Zeit, als dieses Denkmal des Kampfes und der Freiheit entstand, 1404, baute sich nun die Regierung, d. h. der Rat Bremens, ein eigenes Haus, nachdem er bis dahin in dem Gebäude der mächtigen Zuzugmaße zu wohnen geübt hatte. Das Rathaus wurde so dicht herangestrichen an den Dom und an den Wohnsitz des geistlichen Herrn wie nur irgend möglich und beherrschte mit seiner Schaufront den Markt, den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens.

Dieses alte Rathaus, von dem nicht nur die Mauern, sondern sehr viel von seinem künstlerischen Schmuck noch steht, wie etwa die nur leicht veränderten Fenster, die beiden großen Portale an den Schmalseiten und vor allem der bildhauerische Steinenschmuck zwischen den Fenstern, hatte alles in allem ein halb festungsartiges Aussehen: Ein dreigeschossiger zwei Stadtwert hoher rechteckiger Klotz, unter niedrigem Dach mit Zinnen und Schießscharten oben am Dachrand und über dem niedrigen geböckelten Vorhang. Es waren, auch wenn Friede eingetreten war, doch erregte Zeiten, und es konnte jeden Tag wieder geschlossen werden.

Das künstlerische Bedeutende an diesem alten Rathaus sind die Statuen zwischen den Fenstern an der Markseite, der Kaiser und die sieben Kurfürsten, an den Schmalseiten Standbilder von Propheten und Weisen und Tugendlehren, das zwischen, als einziger Heiliger, der Apostel Petrus, der Hauptfisch, dem Petrus dem Jüngeren.

Kaiser und Kurfürsten sowohl wie Weise und Tugendlehren begannen damals an Rathhäusern ein beliebter Bildschmuck zu werden. Diesen Gedanken griff der Rat

Bremens begeistert auf. Er pastete so recht in die politischen Ziele der Bremer Politik: Reichsfrei und vor allem Kaiserfrei. Tugendlehren und Vertreter der Weisheit bedeuteten selbstverständliche Mahnung für eine Stadt, die ein tugendhaftes Regiment innerhalb dieser klaren Politik zu führen gewillt war.

Das alte Rathaus muß sehr würdig und schön ausgefallen haben, dieser von bremischen Wertleuten errichtete Bau für den bildhauerischen Schmuck aber hatte man einheimische Kräfte nicht, und so rief man einen auswärtigen reisenden Meister, einen Künstler, der offenbar keine Schulung in den Baukünsten des Gebietes am Rhein empfangen hatte.



Steinhäusers Olbers-Denkmal

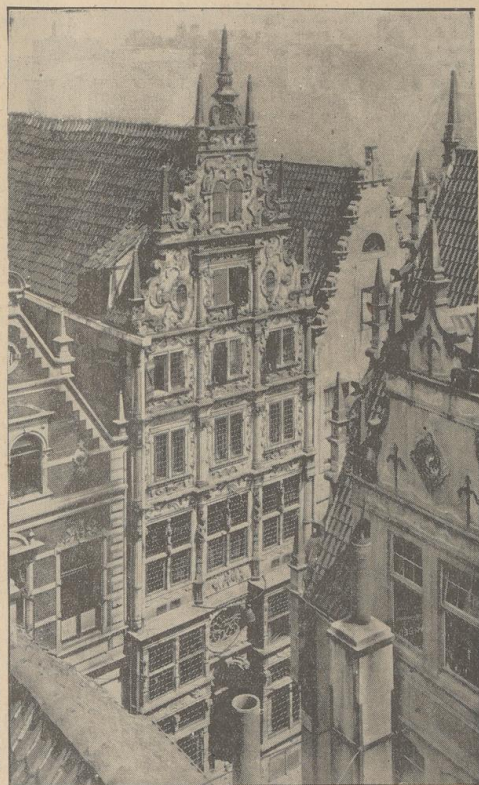
Was er mit seinen Gesellen da zwischen den Fenstern an der Markseite und den Schmalseiten und unter den Ecktürmen schuf, gehört mit zum Besten der deutschen Plastik aus dieser Zeit vom Übergang der Hochgotik zur Spätgotik.

Sehr lebendige, sehr ausdrucksvolle Gestalten, manche darunter sehr bedeutend und von hartem plastischen Gegebenen belebt. Zugleich aber so behandelt, daß sich diese feineren Gebilde, bemalt und verguldet wie sie waren, fast vollständig dem künstlerischen Flächencharakter der Wände einfügten. Dieses alte Rathaus, in einer Bauzeit von knapp fünf Jahren hergestellt, war, zusammen mit dem Roland, das künstlerisch Bedeutende, was Bremen damals aufzuweisen hatte. Denn die bremischen Kirchen, so schön sie sind, ragen über den Durchschnitt des damals in Deutschland üblichen Baumregimes hinaus. Vielleicht mit Ausnahme des hohen nördlichen Seitenschiffs des Domes mit seiner großartigen Wölbung, einem Werk, das aber erst später errichtet wurde als das Rathaus.

Als nach Verlauf von zwei Jahrhunderten die Stadt Bremen immer mächtiger und reicher geworden war, genügte nun dieses alte Rathaus den Ansprüchen einer neueren Zeit nicht mehr, weder räumlich noch künstlerisch, und nachdem die im Laufe des 16. Jahrhunderts des Renaissancejahrhunderts, vorgenommenen vielerlei Umbauten und Einbauten doch nur Beschränkung zu Fall sein konnten, wurde im Anfang des 17. Jahrhunderts das Rathaus gründlich erneuert und zwar im Stil der deutschen Spätrenaissance. Ein bremischer Baumeister und Bildhauer, Vider von Benckheim, bekam den Auftrag. Er war schon verheiratet für die Öffentlichkeit tätig gewesen in den achtziger und neunziger Jahren des 16. Jahrhunderts. Seine Monumentalbauten der Stadtwälle und des Kornhauses stehen heute noch als sehr eindrucksvolle und mächtige Kunstwerke.

Aber in dem Rathausumbau übertrug der Meister nicht nur alles, was er selber bisher geleistet hatte, sondern auch alles, was deutsche Rathauskunst überhaupt hieß. Sein Werk ist die Perle unter den Monumentalbauten der deutschen Renaissance geworden.

Mit weitgehender Schonung des ursprünglich gotischen Saalbaues gestaltete er diese niedrige Halle zu einem riesigen Gebäude um. Er setzte die drei großartigen Ecken vor das nun mächtig erhöhte Dach, wendete den bisher niedrigen Westgang in eine weitläufige Bogenhalle mit mächtiger Balustrade um, veränderte die Fenster ein wenig im Sinne des neuen Stiles und dann breitete er eine Fülle schönster dekorativer Bildhauerwerke über die Füllenden. In feineren feineren Epochen der über die Füllenden aus, Bildwerke und Figurenwerk, schon gemalte Säulen, Karyatiden und Pilaster, Reliefs und Figuren in künstlerisch feinstem Wechsel durcheinanderstellend. Eine Fülle von Schönheit, manchmal fest in der Erfindung, aber immer feiner und feistlich für das schoneinschende Auge. Der ursprünglich wichtige und schwere Charakter des gotischen Baues ist mit der Grazie der reifen Renaissance eine der glücklichsten Ecken eingegangen, wie es an dem Giebel der



Das Essighaus, ein unvergleichlicher Zeuge altbremischer Bürgerkultur um 1600

Bremen hat Glück gehabt, daß dies alles vor dem 30jährigen Krieg unter Dach war. Aber es hat auch später immer einmal wieder in bewegten Zeiten Glück gehabt. Nur: das Glück im tiefsten Sinne kein ewiger Zufall ist, sondern, daß Glück auf die Dauer doch immer nur der Lügliche hat. Für die landschaftliche Schönheit der Stadt Bremen war es ein phantastischer Augenblick erster Ordnung, daß im Anfang des 19. Jahrhunderts, als die Festungswälle gesprengt wurden, man diesen Grund und Boden nicht bebaut, sondern in Grünflächen und Anlagen umwandelte, so daß die Altstadt, in einem halbfreis am Rand der Weser angelehnt, nun umschlossen wird von schönem Baumbestand und dem sanftgebogenen Schwung der Stadtgraben und dem Zug der grünen Anlagen der Corpscorps.

Die einzigen Festungswälle, Festungsgraben und das Glacis bilden mit ihrem Grün, mit ihren sanften Terrainenbewegungen und mit der Schönheit ihrer Gewässer ein Bild Landschaft mitten in der Stadt, so wie es keine andere Siedlung dieser Größe in Deutschland sonst hat! Es waren lästige weitläufige Wiesen, die damals das Schicksal Bremens in der Hand hatten, und es ist ganz kein Zufall, daß dies endlich gerade in der Zeit, als der große Bürgermeister Johann Smidt und der Ratsherr von Gröning die Selbstständigkeit der freien Hansestadt Bremen durchsetzen gegen den Kurfürsten und ihre Freiheit mit echt hanseatischem Weitblick verteidigten. Der Gedanke der öffentlichen von solchen Männern geführten Genussung läßt sich nicht zufällig zusammen mit einer unermesslichen

aus aller Welt immer und immer wieder nach Bremen pilgern!

Diese Sammlungen von unendlichen, nicht nur materiellen, sondern auch künstlerischen Wert sind fast ausschließlich Stiftungen jener Sammler und Kunstfreunde an ihre Vaterstadt. Der Teil, alles in allem genommen eigentlich der wahre Inhalt ihrer Lebensarbeit, sollte, oft bremisch, der Öffentlichkeit zugute kommen.

Und es ist ein Zeichen dieses schönen bremischen Gemeinlebens, daß die Bremer Kunsthalle, auch als sie dann später zu einer bedeutenden Gemäldegalerie alter und neuer Kunst sich gestaltet, auch heute noch weder dem Staat noch der Stadt gehört, sondern, wenn auch unter Aufsicht und mit dankenswerter Förderung des Staates, Privatbesitz des Kunstvereins Bremen geblieben ist. Der Öffentlichkeit ebenso zugänglich wie ihr verantwortlich!

Im dem kulturellen Aufschwung, den das Deutsche Reich nach 1870 nahm, war Bremen mit eigenen künstlerischen Kräften zunächst nicht so beteiligt, wie die große Überlieferung es hätte erwarten lassen. Es entstand auch damals keine einflussreiche bremische Kunst. Im so weniger ruhte die Kunstpflege auf den alten Vorberatern aus Stadt und Bürgerlichkeit und Privatleute trugen für künstlerischen Schmuck zu Ruh und Freude der ganzen Bevölkerung. Der im nahen, mit Bremen schon damals eng verbundenen, Oldenburg beheimatete Bildhauer und Maler Arthur Hitzler fand in der Hansestadt das größte Feld seiner vielseitigen Tätigkeit. Mag Hitzlers malerische Bedeutung sich um die Jahrhundertwende vielfach auch ein wenig verflücht haben und Epigonentum wert sein, Bremen verdankt diesem hochbegabten Mann doch einige Meisterwerke. Die Kriegerdenkmäler im Treppenaufgang der Börse, in den letzten Jahrzehnten als „unmodern“ viel zu wenig gewürdigt, werden von späteren Zeiten wahrscheinlich doch einmal wieder in ihren vollen künstlerischen Werte erkannt werden. Wohl sind es Geschehnisse einer Zeit, die im Eigenen des künstlerischen Ausdrucks nicht immer vom unmittelbaren Atem der modernen Schöpferkraft lebten. Das neue, schnell reich gewordene Zeitalter mußte im Bereiche der alten Kunst, bei Rubens oder Tiziano, Anleihen machen, wenn es Monumentalgemälde schaffen wollte. Aber innerhalb dieser Zeit, in der Mafart und Pilsch und Raubach herrschten, bedeutet diese ersten Hitzlerischen Gemälde doch große Leistungen, mag die künstlerische mehr Größe, das mehrheitliche, in jener Zeit auch in anderen Namen, in den Namen Mengel und Reib und Thoma ausgedrückt sein. Die Kunst dieser Epoche, die ja nie mit Monumentalansprüchen behaftet werden konnte, ist der Bremen im 20. Jahrhundert dann in der Gemäldegalerie der Kunsthalle zugänglich gemacht worden.

Genau wie im Anfang des 19. Jahrhunderts, geschah es auch im Anfang des 20. Jahrhunderts: Bremen hatte Glück in der Kunst. Kurz vor der Jahrhundertwende war vor den Toren der Stadt eine neue Meisterschule ins Leben getreten. Die Malerei der Worpsweder. Es war von einer Gruppe junger bremischer Künstler in unserer nordwestdeutschen Landschaft ein neues künstlerisches Naturgefühl lebendig geworden, ein Naturgefühl, das über das einzelne Werk der Maler hinaus, so bedeutsam dies auch sein mag, einer ganzen Generation, ja vielleicht zweier Generationen, die Augen geöffnet hat für die bisher kaum je geachtete eigenartige künstlerische Schönheit unserer Heimat, und damit für künstlerische Schönheit überhaupt.

Es kann kein Zufall sein, daß genau mit dem Sieg der Worpsweder Malerei in Deutschland auch die Bremer Kunsthalle, als eine Gemäldegalerie mit hohen Zielen, ihren entscheidenden Aufschwung nahm.

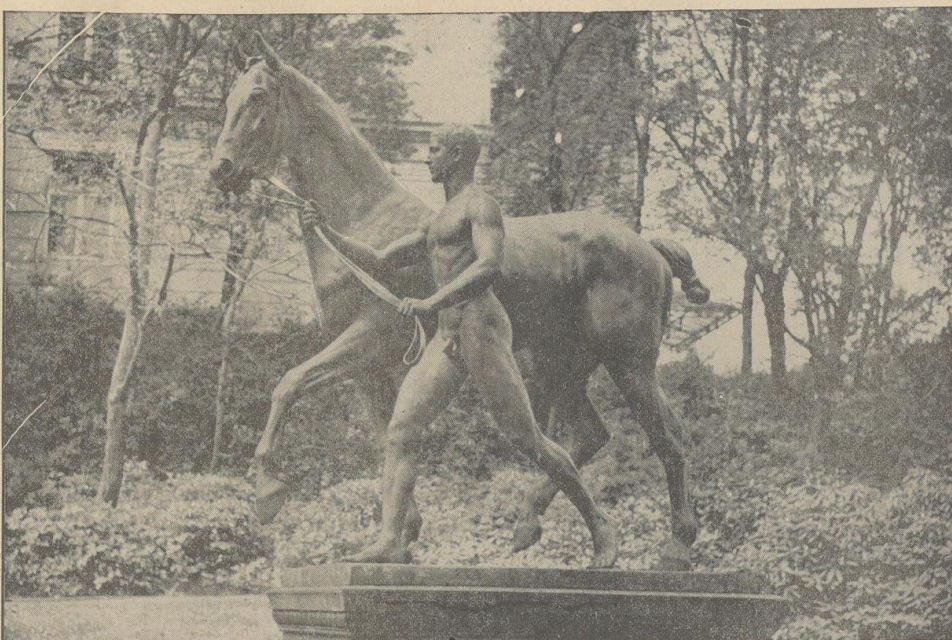
Ausgehend vom Heimatkischen, das im sogenannten Worpsweder Saal seine große Darstellung gefunden hat, begann damals die Bremer Kunsthalle durch ihre Sammelstätigkeit ein Bild vom Leben zu geben, was die deutsche Malerei, nicht nur in dieser Zeit, sondern im Laufe des ganzen 19. Jahrhunderts geleistet hatte: Kunstgeschichte nach rückwärts treibend, von den Worpswedern und der Heimatkunst zurück bis zu Reib und Mengel und darüber weiter zurück bis in die große Zeit der deutschen Romantik, eine künstlerische Epoche, die man heute, nicht zuletzt durch das im Jahre 1937 jugendliche Vermächtnis des Bremer Johann Friedrich Laßmann, in Bremen so gut kennenlernen kann wie nur an wenigen anderen Stellen unseres Vaterlandes sonst.

Über Kunstgeschichte, wie sie in der Kunsthalle getrieben wird, ging dann noch weiter nach rückwärts. Die Bilder alter Meister, besonders der Niederländer und der Deutschen, die in bremischen Privatsammlungen in nicht geringer Zahl gesammelt wurden, fanden langsam, sei es durch Erbschaft oder Vermächtnis, sei es durch Stiftung oder Kauf, ihren Weg in die Kunsthalle. Dort sind sie heute, wie in der alten Niederländer Heimatkunst haben, unterbrochen durch ein Kabinett mit Meisterwerken der Italiener.

Wenn im Anfang des 19. Jahrhunderts der Bildhauer Schmied an öffentlichen Stellen, besonders in den Hallenlagen, bei Steinhäuser und seiner Schule in so guten Händen lag, so hat auch das 20. Jahrhundert, das in der Kunstpflege ja vornehmlich auch ein Zeitalter der öffentlichen Denkmäler war, Glück gehabt. Bremen kam mit der Errichtung von Denkmälern, seiner etwas bedächtigsten Art, etwas später als die meisten anderen deutschen Städte. Und so sind Bremen dank der gleichzeitigen Kunstpflege der Stadt und ihrer künstlerischen Beiträge jene Mittelschichten, wie sie an vielen anderen Stellen im Deutschland der Gründerzeit die öffentlichen Plätze besüllten, erspart geblieben.

Es wurden für diese Denkmäler immer die tüchtigsten Kräfte der heimischen Kunst herangezogen. Adolf Hildebrand mit seinem Bildwerk, Louis Tuaillon mit seinem Kaiser Friedrich und dem Kaiserleier, Hermann Hahn mit seinem Moltke und der dieser Schule nahestehende Bremer Georg Meier mit vielen anderen. Die bremische Generation wird nach Möglichkeit diese Überlieferung fortgesetzt. Dem bremischen, mittelbar auch aus dieser Hildebrand Schule kommenden Bildhauer Ernst Gottemann, Louis Tuaillon, einflussreichen Meisterwerken, wird der schöne Tierbrunnen an der Herdentorstraße verdankt, und dem ursprünglich als Steinmetz am Rathaus tätigen und jetzt in Bremen ansässigen Herbert Rucka einige öffentliche Denkmäler von sehr eigenem Charakter und sehr hoher, sehr künstlerischer Leistung!

Auf dem Gebiet der Kunst hat Bremen immer das Beste gemocht und hat es manchmal, sehr oft sogar, bekommen. Wohin man auch blickt, auf die einen Bauten oder die einen Denkmäler, die die bremischen Sammlungen — das künstlerische Bremen ist eine Wirklichkeit, so wie Bremen tatsächlich ein Schlüssel zur Welt ist. Solange der Schlüssel im Wappen unserer Stadt, einem der schönsten Wappen, die überhaupt existieren, in einem der schönsten Städte und außen drüben, wo das künstlerische Bremen gefamnt und geachtet werden und, das dürfen wir gewiß sein, weiterleben.



Louis Tuaillons „Rosselenker“ am Theaterberg



Der Worpsweder Saal der Bremer Kunsthalle

Bremen und die Binnen-Schifffahrt

(Fortsetzung von Seite 15)

Da ihr sind die Arbeiten, wenn auch nach anfänglichen Schwierigkeiten und Verzögerungen, planmäßig fortgeschritten. Bis Ende 1941 darf man ihre Fertigstellung erwarten.

Inzwischen hat der 1935 vollendete Rüthenkanal im Bereich zwischen der Unterweiser aus dem Westen infolgedessen eine mächtige Verbesserung gebracht, als nun eine durchlaufende, stets vollstündige Kanalwasserstraße zur Verfügung steht. Die anfänglichen Einschränkungen der Landeisenbahn sind jetzt im wesentlichen beseitigt. So erfüllt es sich, daß jenseits der Ruhr ein Transportweg am ruhigen Ufer über den Weg über den Rüthenkanal den Weg, um die häufigen Verzögerungen in Mindern oder die mangelnde Kanalnutzung auf der ganzen Strecke zu vermeiden. Aber auch dieser neue Verkehrsweg hat bislang keine spürbare Belebung des Seeverkehrs der Westschiffen mit sich bringen können.

Eine wesentliche Verbesserung im Verkehr mit der Ruhr ist vom Hasekanal zu erwarten. Mittelschiffen von 2000 t. Denn der sogenannte halbe oder Drittel des von der Ruhr bis zur Elbe allein kann wegen des damit verbundenen Umweges weder für das Ruhrgebiet noch für die verschiedenen Stellen nach überflüssig werdender Aufstellung aller Beteiligten durchlaufende Eisenbahnlinien im Wettbewerb mit dem Auslande bringen. Der besonders durch die Hermann-Göring-Werke und die Volkswagenfabrik zu erwartende außerordentliche Verkehr auf dem Mittelkanal führt es auch nicht zu, daß die Wasserstraße, besonders auf der über das 1000-Tonnen-Maß nicht erweiterungsfähigen Strecke zwischen Bremen und Mindern, nicht mit einem starken Verkehr nach den Schiffen belastet wird.

Die westliche Strecke des Mittelkanals vom Rhein bis Bergesbühde (Dortmund-Ems-Kanal) und der anschließende Dortmund-Ems-Kanal bis Emden werden ausgereicht für das 1500-Tonnen-Schiff ausgebaut. Es ist möglich, auch die lange Kanalarbeit Bergesbühde-Bremische für 1500-Tonnen-Schiffe fahrbar zu machen.

Denn ergeben sich die klar gegliederte Verkehrsrichtungen von der Ruhr über Bergesbühde

2. nach Bremen, Hamburg und der westlichen Elbe,

3. nach Mindern, Braunschweig (Hermann-Göring-Werke u.a.), Magdeburg und Berlin,

wobei jede fahrbereite Verkehrsverflechtung notwendig ist, um die Westschiffen eine gegenseitige Ergänzung offenhalten zu können. Wirtschaftspolitisch ist der Hasekanal u. a. auch deswegen so wichtig, weil er zu der Elbe und Antischiffen (deutsche Schiffe) die Sontheile „Rhein und westliche Schiffe“ gibt. Denn beachtenswerter hat sich die Rheinischschiffen niemals gegen den Hasekanalanplan gemacht, wie erst kürzlich wieder betont wurde. Sie erlöst offenbar in ihm die Verbindung der beidenseitigen Interessen unter Wahrung der Belange der westdeutschen Hafen und Schiffahrtstrassen. Auch die Kohlenindustrie legt noch wie vor entscheidendes Gewicht darauf, ihr Ausfuhrgut im wesentlichen mittels Binnenwasserstraßen des Seehafens zu liefern. Das ist letzten des Kohlenindustries erst jüngst wieder ausgesprochen. Der weitaus größte Teil der bedeutenden Verkehrsströme der letzten Jahre ist daher auch der Rheinischschiffen zugefallen.

Der Mittelkanal u. a. wird, wie schon oben gesagt, im September/Oktober dieses Jahres bis Magdeburg fertig. Nur die Elbebrücke kann erst einige Jahre später vollendet werden. Der durchgehende Verkehr nach Berlin muß daher zunächst zur Elbe absteigen und nach einer Reihe von Kilometern nördlich aus ihr wieder aufsteigen. Der sogenannte Südring des Mittelkanals, d. h. die Umfaktisierung der Soale bis Magdeburg und der anschließende Kanal bis Leipzig, geht ebenfalls seiner Vollendung entgegen.

Beim Bau des ganzen Kanalsystems bleibt die Mittelkanal für ihre eigentliche große Aufgabe als Glied der durchgehenden Nord-Süd-Wasserstraße.

Daß es sich wirtschaftlich verlohnt, nicht bei dem Ausbau der Mittelkanal aufzuhängen, daß die Entwicklung des Verkehrs auf der Oberweiser in den letzten Jahren gezeigt, besonders nach Fertigstellung der Kanalarbeitsanlagen in Bremen und der Verbesserung und Erweiterung der Umfaktisierungsanlagen in Hann. Mindern. Hier ereignete der Verkehr 1936 mehr als das Dreifache von 1913. Das zeigt den natürlichen Drang der Ausnutzung der Schiffsverkehrswege auf möglichst weite Länge. Es handelt sich besonders um Transporte der Kohlenindustrie. Diese ist aber noch etwa 150 R. ömter

weiter oberhalb an der Weira anfallig. Von den Frachtpfunden von dort in Umrichtung über Hann. Mindern entfällt weniger als die Hälfte auf die eigentliche Schiffsfracht bis Bremen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Schiffsverkehrswege durch die Wiedererschließung der Weira mittels moderner Kanalarbeiten bis in das Gebiet zu verlängern.

Auch hier ist es wiederum der Regierung Adolf Hitler vorbehalten geblieben, zur Tat zu greifen. Ende November 1937 erfolgte die Inangriffnahme der Bauteil. Zunächst in einer Länge von reichlich 100 Kilometer zwischen Hann. Münden und Wartha bei Eisenach. Gleichzeitig ist aber ein besonderes Vorarbeiten in Eisenach errichtet zur Durchführung weiterer Vorarbeiten für die anschließende Strecke bis Wetzlar/Wad Salungen. Man kann damit rechnen, daß hier der eigentliche Bau unmittelbar nach Fertigstellung der Vorarbeiten ebenfalls in Gang kommt.

Wenn dann auch die Oberweiser auf die gleiche Leistungsfähigkeit gebracht sein wird, erhält Bremen eine hochwertige Großschiffahrtsstraße bis zu den Ralimwerken, um ihnen Phosphate aus der Seeinzufrachten, Kalk und Glaubersalze der Bauteil zu empfangen. Mittelfristig kommt noch eine Reihe anderer Güter hinzu. Aber die genannten dürften die Hauptbauteile des zu erwartenden beträchtlichen Verkehrs bilden.

Zwischen Mindern und dem großen Rind der Rhein-Hann-Donau-Wasserstraße bei Hamburg befindet sich nur noch 135 Kilometer zu überbrücken, für die schon seit 1923 ein Entwurf vorliegt, den in mehrjähriger Arbeit ein besonderes Vorarbeitenamt im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums erarbeitet hatte. Der Bau dieses Kanals wird das norddeutsche mit dem süddeutschen Wasserstraßensystem verknüpfen, und zwar auf einer grenzüberschreitenden Linie durch das Herz des Reiches.

Es entsteht eine kurze Verbindung zwischen den Hermann-Göring-Werken bei Salzgitter und Linz, eine deutsche Großschiffahrtsstraße von der Westermündung bis zur ungarischen Grenze von rund 1340 Kilometer, die ihre natürliche vorhandene Verlängerung durch die Donauländer findet bis zum Schwarzen Meer in einer Gesamtlänge von 3184 Kilometern.

Von W. Kaysen,
der Behörde für Wohlfahrt
d. Vereinigten Staaten

12



über allen Landen

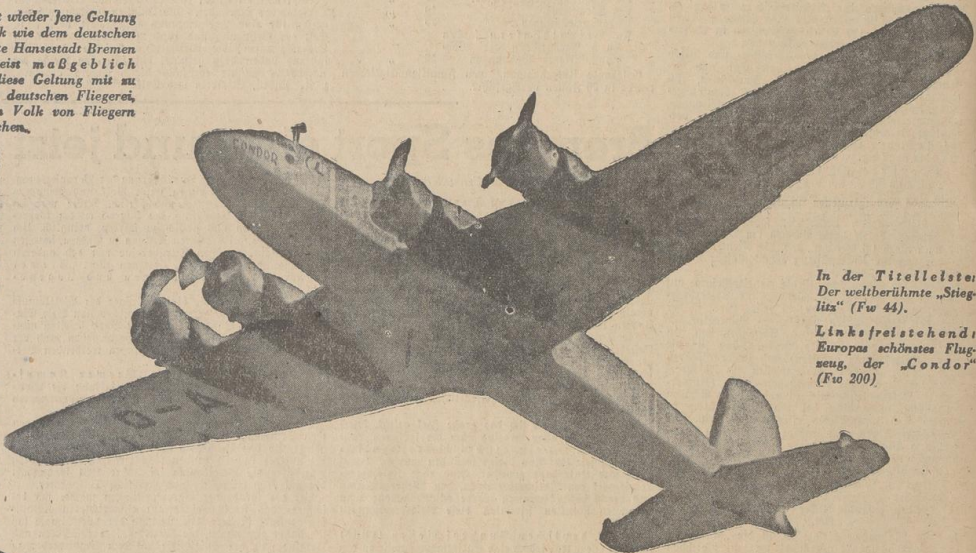
Wenn Deutschlands Fliegerei heute in der Welt wieder jene Geltung zurückgewonnen hat, die einem so großen Volk wie dem deutschen vor der Geschichte gebührt, so kann unsere alte Hansestadt Bremen stolz darauf sein, mit unermüdlichem Pioniergeist maßgeblich dazu beigetragen zu haben, für Deutschland diese Geltung mit zu erringen und den Aufbruch der Schirmherrschaft der deutschen Fliegerei, Hermann Göring, daß „das deutsche Volk ein Volk von Fliegern werden muß“, zu verwirklichen.

Gerade der Flugzeugbau in Bremen hat mit der Entwicklung und Herstellung von Schul- und Leistungsflugzeugen für die neuerrichtete deutsche Luftwaffe eine ganz besondere Bedeutung gewonnen. Aber mühselig und steinig war der Weg, der bis zur Fertigstellung von hochwertigen Flugzeugen aus in unserer engsten Heimat zurückgelegt werden mußte. Nach dem Todesurteil Eilens- thals, des ersten deutschen Flugpioniers, schien der fliegerische Gehalt in Deutschland nicht mehr recht vorwärtskommen, bis die Erfolge der Brüder Wright in Nordamerika auch der Fliegerei bei uns wieder neuen Auftrieb verliehen.

Die ersten Ansätze zu einem Bau von Flugmaschinen wurden in

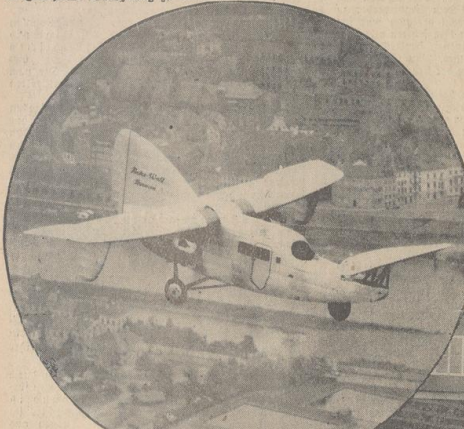
Bremen im Jahre 1907

von einigen damals nicht sehr ernst genommenen jungen Bäckern eingeleitet, die, vom Geiste Eilens- thals durchdrungen, sich zusammenließen, um an der Verwirklichung des Traumes vom fliegenden Menschen mitzuwirken. Mit großer Entschlossenheit und im Kampfe mit fast unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten finanzieller und betrieblicher Art gelang es diesen Pionieren des Bremer Flugzeugbaus, die ersten Erfolge zu erringen. Man kann wohl von den Anfängen des Flugzeugbaus in Bremen heute nicht sprechen, ohne der Verdienste von Männern wie die Brüder Focke, die Brüder Thier, Rothoff, Georg Wulf, Walter Schubeis, Oskar Müller u. a. m. gedenkend Erwähnung zu tun.



In der Titelleiste: Der weltberühmte „Stiglitz“ (Fw 44).

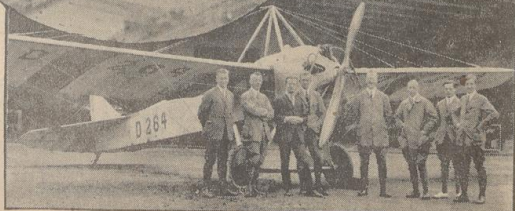
Links freistehend: Europas schönstes Flugzeug, der „Condor“ (Fw 200).



Rundbild: Die „Ente“ (F 19), ein Experimentalflugzeug

Unten: Das erste Focke-Wulf-Flugzeug, der Versuchssindecker „A 7—D 264“, das heute einen Ehrenplatz im Kolonial- und Uebersee-Museum einnimmt.

Focke-Wulf Flugzeugbau



Sie alle sind mit diesem Bremer Hanseaten- geist an das damals noch recht unklare, ja oftmals verachtete Problem des Fliegens herangegangen. Mit der tatkräftigen Unterstützung des Bremer Ver- eins für Luftfahrt wurden dann auch die ersten Maschinen zum Fliegen gebracht. Bei den anfänglichen Flugerfahrungen brachte man es zu Sprungflügen von einigen Meter Höhe und der „Hautfliegen“ Flüge von 40 Meter!

Wenig Bruch mochte der alte Exergierplatz in Bremen über sich ergehen lassen haben, bis im Jahre 1913 das Wunder der Weltflucht gemordet war: Rothoff erreichte Bremer Rekordhö- fern! Er flog

in der „schwindelerregenden“ Höhe von

5 Meter

über den halben Exergierplatz. Der große Wurf war nun endlich gelungen! Einige Jahre später konnte dieser „Rekord“ von Georg Wulf überboten werden, der mit demselben Flugzeug den ersten Ueber- landflug in 60 Meter Höhe durchführte.

Es kamen die Kriegsjahre, die nacheinander die Fliegerei in Deutschland in fieberhaftem Tempo vor- wärts trieben. Die Erfahrungen und Erkenntnisse, die während des Krieges auf diesem Gebiete deutsche Flie- ger und Konstrukteure gesammelt hatten, konnten jedoch in den Nachkriegsjahren wegen der unglaublichen Be- hinderung durch den Verfall der Schmachtritten in Deutschland nicht offen ausgewertet werden. Die Heimkehrer brachten ihre Schaffler- Kompositionen in alle Teile Deutschlands, deren Aufgabe es war, jeden Versuch, der dem deutschen Flug- zeugbau wieder auf die Beine helfen sollte, mit den drakonischen Mitteln abzuwürgen.

Hierdurch gemahnt das Ausland naturgemäß einen Vorprung, den einzelnen Deutschland wohl niemals in der Lage gewesen wäre, wenn nicht wieder die alten Pioniere des deutschen Flugzeug- baus mit ihrem unerschütterlichen Willen auf dem Plan erschienen wären.

Wenn man heute durch die Hallen des Deutschen Kolonial- und Ueberseemuseums in Bre- men, so kann man dort das erste Focke- Wulf-Flugzeug, den

Versuchssindecker „A 7—D 264“,

an würdiger Stelle ausgestellt sehen. Dieses Flugzeug ist

das Original, das sich die Bremer Flugzeugbauer

Oskar Focke und Georg Wulf selbst

selbst haben. In einem Kellerraum des Focke-Museums wurde in der Zeit von 1919 bis 1921 diese Maschine zu- sammengestellt. Allen Schwierigkeiten zum Trotz er- stand sie endlich und konnte der Bremer Fliegerei zehn Jahre hindurch treue Dienste leisten! Wenn bis zum Jahre 1931 mehr als 50 Flieger auf diesem Flugzeug ausgebildet werden konnten, ohne daß auch nur ein einziger Bruch (!) zu verzeichnen war, so mag dies als Beweis für die Unverwundlichkeit dieser ersten Focke-Wulf-Maschine dienen, denn Flugpiloten sollen ja bekanntlich nicht immer allzu leicht mit den ihnen anvertrauten Flugzeugen umgehen.

An den nun folgenden Inflationsjahren wurde jede Initiative auf dem Gebiete des Flugzeugbaus in Deutschland schmerzhaft. Nach Beendigung dieser für Deutschland so unruhigen Epoche fanden sich aus Bremer Wirtschaftskreisen einige mutige Männer, die zusammen mit Focke und Wulf im Jahre 1924 die Focke-Wulf Flugzeugbau A. G. ins Leben riefen.

Es zeugte schon von hervorragendem Unternehmungs- geist, Idealismus und zäher Energie, wenn sich zu jenem Zeitpunkt, in dem Deutschland nach an den Folgen der Inflationszeit auf allen Gebieten danieder- lag, eine Schar entschlossener Männer mit eigenen Mit- teln an ein Problem heranwagten, das im Auslande meistens unter der tatkräftigen Mithilfe der staatlichen Autorität erfolgreich gelöst werden konnte. Bei Wind- schlägen irgendwelcher Art war damals noch kein de- deutlicher Staat in seiner Mithilfe auf Unternehmung zu rechnen, da ja sonst die Tributabgaben nicht in der gewohnten pünktlichen Form hätten durchgeführt werden können.

Allein, dem Mutigen gehört die Welt!

Die erste Schöpfung dieses jungen Unter- nehmens war ein Focke-Wulf-Flugzeug für 3 bis 4 Passagiere. Das Bremer Werk kam damals mit diesem in Holzbauteile hergestellten Kabinenflugzeug dem oftmals geäußerten Wunsch nach einem kleinen, wirtschaftlichen Flugzeug entgegen, das hauptsächlich für den Zubringer- und Baderdienst eingesetzt werden sollte. Mit der Lieferung von 23 Exemplaren dieses Baumkerners konnte die Lebens- fähigkeit des jungen Bremer Werkes für eine längere Zeit gesichert werden. Der Geschäftserfolg konnte nach einjährigem Bestehen der Firma sogar einen kleinen Gewinn aufweisen.

Mit Zulassungsbefreiung der zahlreichen kleinen

Zufahrtstrasse zu den in der Deutschen Luft-

banja u. a. — es florierten damals nicht weniger als 30 in Deutschland und wurden die Focke-Wulf-Werke zur neuen Aufgaben gestellt. Die bisher hergestellten Kleinverkehrsflugzeuge genügen nicht mehr den stetig sich heizenden Bedürfnissen der Luftfahrt, und so entstand im Jahre 1927 das erste größere Verkehrsflugzeug, die Focke-Wulf 'Weißer', ein in Gemischbauweise hergestelltes Kabinenflugzeug für 8 Passagiere und 2 Mann Besatzung. Die 'Weißer' brachte Focke-Wulf eine beträchtliche Anzahl von Aufträgen herein, die den Fortbestand des Werkes nunmehr endgültig gewährleisten konnten.

Die 'Weißer' ist übrigens noch bis zur kurzen Zeit auf den deutschen Luftverkehrsmarkt vermarktet worden, ein Beweis für die Güte und die Sicherheit dieser in Bremen hergestellten Flugzeuge.

An den nun folgenden Jahren entwickelten die Focke-Wulf-Werke neben der 'Weißer', einem Experimental-

Zwei weitere Unternehmen: Weser-Flugzeugbau G.m.b.H. und Focke-Achgelis & Co. G.m.b.H.

Der Aufbau der deutschen Luftwaffe erforderte den ständigen Einsatz aller nennbaren durch den Umfang frei gewordenen Kräfte. Neben dem deutschen Flugzeugbauers, mußte auch der riesenhafte Bedarf an anderen Völkern vor uns hatten, schnellstens ausgefüllt werden. Und hieraus erwuchs auch dem Bremer Flugzeugbau große und wichtige Aufgaben, deren Lösung unter beiden Werten, der Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. und der Weser-Flugzeugbau G.m.b.H. übertragen wurden. Bei letzterem Unternehmen hat es sich im Jahre 1934 gegründete Unternehmen, das eine wichtige Funktion im Rahmen der Wehrmacht der deutschen Nation ausübte, die jedoch weniger in der Entwicklung von neuen Flugzeugen

besteht in seiner glücklichen Verbindung zwischen Zelle und dem besten 100-PS-Daimler-Benz-Motor eine Segelflieger-Verkehrs-Flugzeug, das, wie bereits im letzten Hefen der 'Bremer Zeitung' hinaus in zahlreichem Maße als Einheits-Schulflugzeug eingeführt ist.

Der 'Störcher' ist ein einstufiger Doppeldecker, voll funktionsfähig, ausgestattet mit einem 240-PS-Argus-10-C-Motor. Er ist ein Leistungsflugzeug, das zur Fortbildung von Flugzeugführern auf schnelle und hochleistungsfähige Segelflugzeuge geeignet ist. Große Wendigkeit, hohe Geschwindigkeit, hervorragende Steigfähigkeit und gute Sicht nach allen Seiten sind die Eigenschaften, die dem 'Störcher' seinen heutigen Ruf als hervorragendes Segelflieger-Trainingsflugzeug eingebracht haben.

Mit der Fw 58 'Weißer', einem Hochleistungs-Tiefdecker mit zwei 240-PS-Argus-10-C-Motoren ausgerüstet, haben die Focke-Wulf-Werke ein Baumuster herausgebracht, das den fortgeschrittenen Piloten für die letzte und schwerste Stufe in der Fliegerei vorzubereiten hat, und zwar für die Führung von kleinen mehrmotorigen Flugzeugen. Es handelt sich hier um eine Universaltype, ein sogenanntes Mehrzweckflugzeug, das neben einem Urgan, der Umwandlung von Piloten auf zwei- und mehrmotorige Großflugzeuge, auch noch in einer ganzen Reihe von Verwendungsmöglichkeiten eingesetzt wird. Bei der Ausbildung von Militärfliegern wird es sowohl zur PT- und Nachtflugausbildung als auch zur Ausbildung im Bombenabwurf verwendet. Ferner findet es Verwendung im Sanitäts- und Aufklärungsdienst sowie als Volk-Luftschiff und Fernleitungsflugzeug. In der Ausbildung wird die 'Weißer' auch in großen Umfang als Schulflugzeug für die Piloten der Wehrmacht in Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Spanien, Portugal, Staat und Wirtschaft haben die Focke-Wulf 'Weißer' bereits seit mehreren Jahren als das geeignete Segelflugzeug für die eingeführt.

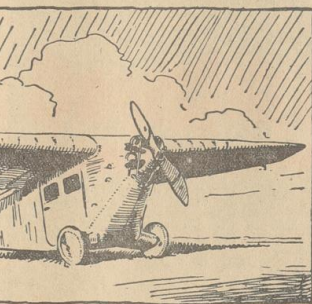
Bremer Flugzeug-Export schafft Devisen

Den drei Focke-Wulf-Schulflugzeugen 'Stieglitz', 'Störcher' und 'Weißer' kommt gerade in unseren heutigen Tagen auch in Bezug auf Devisen-Erparnis ganz besondere Bedeutung zu; denn bei der Entwicklung dieser Baumuster wurde dem Faktor Sparsamkeit im Bremer Exportvertrags ausgedrückter Bedeutung beigegeben. Nur so konnte die mit dem gewaltigen Auftrieb der Fliegerei verbundene Massenausbildung von Flugzeugführern wirtschaftlich tragbar gestaltet werden, ein Problem, das in einem so kurzen Zeitraum in Deutschland in jedem Falle einer Lösung entgegengeführt werden mußte.

Die Tatsache, daß die Focke-Wulf-Flugzeuge

in Groß-Serien hergestellt

werden unter weitestgehender Anwendung von Guß- und Gießmaschinen, hat es ermöglicht, den Preis der Flugzeuge auf das denkbar niedrigste Maß zu bringen, so daß dadurch so mancher Flieger seinen Wunschtraum, ein eigenes Flugzeug zu besitzen, in greifbare Nähe gerückt sieht.



Das erste Verkehrsflugzeug (A 16)

Flugzeug, das einen wertvollen Beitrag zur Erschließung von neuen Wegen im Flugzeugbau darstellt und heute noch zu Prüfungsversuchen in Berlin-Adlershof geflogen wird, die verschiedenartigen Verkehrsflugzeugtypen. Die bekanntesten unter ihnen sind Baumuster wie 'Speyer', 'Sulzbach' und 'Halle', die sich schnell allgemeine Volkseinstimmung in Deutschland erlangten. Bei all diesen Typen wurde bei der Konstruktion auf den Faktor Sicherheit im Flug das größte Gewicht gelegt.

Der 'Halle' war übrigens zu seiner Zeit das schnellste in Europa erbaute Verkehrsflugzeug.

Parallel mit der Herstellung von Verkehrsflugzeugen wurden während dieser Zeit bereits die ersten Schul- und Sportmaschinen der Focke-Wulf entwickelt. Nach den Verkehrsbaumustern 'S-1' und 'S-2' entstand das erste vollwertige Schul- und Sportflugzeug 'S-24', 'Kiebitz', der Vorläufer des heute in aller Welt bestbekannten Schulflugzeugs Fw 44 'Stieglitz'.

Es sei an dieser Stelle noch des tragischen Fliegerstodes Georg Wulfs gedacht, der im September des Jahres 1927 bei dem durch eine Verletzung unglücklicher Umstände hervorgerufenen Absturz der 'Eute' erfolgte.

Im Jahre 1932 konnte das junge aufstrebende Werk einen weiteren Erfolg buchen, indem es heute in die Reihen der besten Flugzeugwerke in Berlin-Johannisthal übernahm, und damit einen wichtigen Stützpunkt hinzugewann.

Der im Januar 1933 eingetretene Umwandlung brachte auch eine Neustrukturierung der gesamten Fliegerei. In den Focke-Wulf-Werken konnte dem Reichsminister der Luftfahrt eine wertvolle Keimzelle für seine Reformmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden, eine Keimzelle, die in den nächsten Jahren der deutschen Luftfahrtindustrie maßgebend aber gleichwohl von Prof. Focke und seinen Mitarbeitern aufgebaut wurde.

Als Focke-Wulf in dieser Zeit im Rahmen des Aufbaues neue Aufgaben mangelhaftester Art übertragen wurden, ging die gesamte Leitung des Werkes in die Hände von Dipl.-Ing. Tant über, während Prof. Focke sich nunmehr ganz seinem Lieblingswunsch zuwenden konnte, und zwar der Erschließung von neuen Wegen in der Fliegerei, insbesondere aber der Entwicklung des Sub-Tag-Fliegers.

Unter seinen jetzigen Betriebsführern, dem kaufmännischen Leiter Dr. rer. pol. Werner Kaumann, der die technischen Leiter seit seiner Gründung der Werksleitung befehligte, sowie dem technischen Leiter Dipl.-Ing. Tant, dem ein ausgezeichneter Stab fähiger Flugzeugkonstruktoren und Verfertiger zur Verfügung steht, wurde das Bremer Werk zu jener bestkennzeichnenden, die die Bremer Flugzeugindustrie der Reich der führenden deutschen Flugzeugfabriken stellt.

Es muß in diesem Zusammenhang noch auf die einmalige glückliche Konstellation in Deutschland hingewiesen werden, daß der Dipl.-Ing. Tant als technischer Konstruktionsleiter des Werkes auch noch als

„Fliegender Betriebsführer“

die von ihm konstruierten neuen Flugzeugmuster selbst erstmalig einfliegt. Es mag in diesen engen Verbänden ein von Theorie und Praxis wohl auch der Schlüssel für die im In- und Ausland so oft gerühmten Fliegereigenschaften und Betriebsverlässlichkeit der Focke-Wulf-Flugzeuge liegen.

Schnell wurde dem Aufstieg unseres Bremer Werkes dadurch Ausdruck verliehen, daß Dipl.-Ing. Tant durch den Reichsminister der Luftfahrt zum ordentlichen Mitglied der Akademie für Luftfahrtforschung ernannt worden ist.

Die Aufgaben nach der Machtübernahme

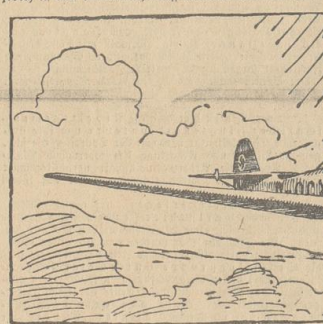
Der ungeheure Aufschwung der Fliegerei in Deutschland nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus stellte auch die Bremer Flugzeugindustrie neue, gewaltige Aufgaben. Galt es noch, die wiedererlangte Ehre und Freiheit durch eine starke Wehr zu sichern. An unglaublich kurzer Zeit mußte das deutsche Volk, emporgeschoben durch die Führung des Führers, in der jungen Wehrmacht ein Instrument, das uns endgültig von den Fesseln des Verfalls und Schmach absetzte. Jahrzehntelange Wehrlosigkeit, entehrende Tributzahlungen und systematisch geförderter Klassenkampf waren die Mittel, mit denen man ein arbeitsames und aufstrebendes Volk niederzuhalten gedachte, um es ganz allmählich dem alles erlösenden Volkswirtschaft auszuheilen, der dann das Geinige dazu beitragen sollte, die nötige Ausstattung herzustellen. Diejenige arbeitsamen Zustand bereitete der Nationalsozialismus mit harter Hand ein schnelles Ende. Das deutsche Volk ist heute wieder frei, stark und wehrhaft. Der für unsere Arbeit erforderliche Schweiß, der die deutsche Luftfahrt in einer von Unruhe und Kämpfen aufgewundenen Umwelt einzig und allein nur dadurch erhalten, daß wir wieder machtvoll und stark sind. Stark durch unsere Wehrmacht mit ihrer jungen Luftwaffe an der Spitze.

mußten bestand, als in der zunächst notwendigen Serienerstellung bereits entwickelter Baumuster.

Auch hier ist die Entstehung unternehmungs- und jetzigen Bremer Wirtschaftsfaktoren zu verzeichnen, die unter maßgeblichem Anteil der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau G.m.b.H., Bremen, Verantwortungsbewußt ihre Dienste dem gewaltigen Werk der deutschen Luftfahrt zur Verfügung stellten.

Anschließend kam noch als drittes Unternehmen in Bremen und Umgebung die Focke-Achgelis & Co. G.m.b.H., hinzu, ein Flugzeugwerk, das sich zur Aufgabe gemacht hat, den von Focke-Wulf konzipierten Sub-Tag-Flieger weiter zu entwickeln und in einem eigenen Werk in Spenhofen am Meer in Delmenhorst herzustellen.

Die Haupttätigkeit der Bremer Flugzeugindustrie bestand jedoch in dem immer mehr aufstrebenden Werk am Bremer Flughafen. Gerade die Focke-Wulf Flugzeugwerke konnten mit den bereits gelieferten Vorkonstruktionen auf dem Gebiet der Herstellung von geeigneten Schulflugzeugen dem neuen nationalsozialistischen Staat die wertvollsten Dienste leisten. Den jungen zukünftigen Fliegern, die begeistert zu den Aufgaben der Luftfahrt eilen, konnte nicht leicht Flugzeuge mit harten Motoren und somit hohen Geschwindigkeiten anvertraut werden. So wurden für sie hochwertige und betriebsfähige Schulmaschinen bereitgestellt, auf denen der angehende Pilot vorerst einmal mit den elementarsten Grundlagen in der Fliegerei vertraut gemacht werden mußte, um dann später die Führung eines hochleistungsfähigen Flugzeuges übertragen zu bekommen.



Die 'Weißer' (Fw 58), die bewährte Universaltype

Wie sich ein Schulflieger von Format auf die Vollflugtauglichkeit des Bauwerks Fw 44 'Stieglitz' verlassen kann, beweist die Tatsache, daß Graf Hagenburg im Luftkampfturnier um den 'Großen Preis der Nationen', der am 31. Juli 1930 in Berlin-Zehlendorf anlässlich der Olympischen Spiele ausgetragen wurde, mit einem 'Stieglitz' den ersten Preis für Deutschland erringen konnte. Auch der bekannte deutsche Fliegerführer Gerd Achgelis konnte in Venedig am 1. August 1931 bei dem internationalen Luftkampfturnier bei härtester ausländischer Konkurrenz mit einem 'Stieglitz' den 3. Preis für sich buchen. Überlieferten wie: 'Triumph der hohen Schule des Deutschen Luftfliegers' um, begründet in amerikanischen Zeitungen.

Schulmaschinen — wahre Flugzeugwunder

Die gründliche Ausbildung eines guten Flugzeugführers kann aber nur auf einem Flugzeug mit besten Fliegeigenschaften vorgenommen werden, die heute bei den in der Luftwaffe eingesetzten Schulflugzeugen als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Das zur Schulung verwandte Flugzeug muß leicht sein gegen harte Landungen und unempfindlich gegen unachtsame Behandlung. Die Auswirkungen müssen in allen vorstehenden Flugqualitäten zur Ausgeglichenheit sein. Der Lehrer, der den Schüler während des Fluges praktisch zu unterrichten hat, muß gleichzeitig die Möglichkeit haben, etwaige Fehler am Doppeldecker rechtzeitig zu korrigieren, und ein solcher Griff des Lehrers darf nicht gleich eine Katastrophe bedeuten. Folge haben. Und trotz seiner Unempfindlichkeit muß ein derartiges Flugzeug neben seiner Eignung zur Schulungswende eine vollwertige Maschine sein, die den Schüler mit allen vorstehenden Situationen im Flug vertraut machen in der Lage ist. Dabei müssen die Wartungsarbeiten, der Brennstoffverbrauch und der Anschaffungspreis selbst so niedrig gehalten sein, daß sowohl die Eingelassene als auch die Ausbildung in Gruppen sich wirtschaftlich durchführen läßt. Flugzeuge, die betriebliehen Forderungen voll und ganz Rechnung tragen, überlegen die Focke-Wulf-Werke der jungen deutschen Luftwaffe, und man muß es gesehen haben, mit welcher Genugtuung und Begeisterung die jungen deutschen Piloten darüber berichten, wie schnell und sicher sie auf einem Focke-Wulf-Flugzeug das Fliegen gelernt haben.

Allen Bremen ist wohl noch erinnerlich, was beispielsweise alles aus der Fw 58 'Störcher', dem einstufigen Jagdflieger-Schulflugzeug, bei den gerühmten Fliegertreffen am 6. Februar des Jahres herausgehört werden konnte.

Die drei Standardtypen der Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H., die 'Stieglitz', 'Störcher' und 'Weißer' Fw 58, sind heute bereits zu wesentlichen Faktoren für die Ausbildung unserer Fliegerangehenden geworden.

Allerweltsweg 'Stieglitz' Fw 44

Der 'Stieglitz' ist ein zweiflügeliger Doppeldecker für Anfangsunterricht, voll funktionsfähig, und

erfahrene Flieger und die es dem im Auslandsgeschäft erzielten Erfolg. Seine Jugend ermöglicht haben, den Export von Focke-Wulf-Flugzeugen auf seinen heutigen erfreulichen Stand zu bringen.

Daß beispielsweise der 'Stieglitz' auch bereits im Ausland bei der Anfangsunterrichts-Fliegerei außerordentlich geschätzt wird, beweist die bemerkenswerte Tatsache, daß Staaten wie Schweden, Brasilien, Argentinien und andere mehr, die nach Ausrechte erworben haben und heute diese Baumuster in Groß-Serien herstellen.

Stieglitz-Fabrik der Marinefliegerei in Rio

wurde übrigens von Ingenieuren aus den Focke-Wulf-Werken in wenigen Tagen in Rio de Janeiro aus dem Boden geschöpft und steht heute in Brasilien von dem bei uns herkömmlichen Willen zum Aufbau und zur friedlichen Zusammenarbeit unter den Völkern.

Auch mit dem 'Störcher' und mit der 'Weißer' unterhält unser Bremer Werk einen regen Export nach dem Ausland, der dem Reich ebenso wie bei dem Stieglitz beträchtliche Summen an Devisen einbringt. Wenn man heute den Bremer Export einen Blick abwirft, so kann man an den zahlreichen Rufen, in denen fast täglich Bremer Flugzeuge ihre Reise nach Übersee antreten, erkennen, daß die Focke-Wulf-Werke für Bremen heute einen Faktor darstellen, den an der Wiederbelebung der heimischen Wirtschaft, nach dem Niedergang hervorragender Anteil gebührt. Dem aufmerksamen Beobachter kann es auch nicht entgehen, wenn Focke-Wulf-Flugzeuge, die für die verschiedenen Staaten in Europa, Asien, Afrika, Australien und in vielen Staaten zu drei, sechs, neun und mehr Maschinen über Bremen ihre internationale Ehrentunde fliegen, bevor sie Kurs nach dem Südpol nehmen.

„Schlüssel zur Welt“ auch im Flugzeugbau

Stets, wenn es darum ging, für Deutschland auf irgendeinem lebenswichtigen Gebiet Ausland zu erschließen, befand sich Bremen dabei mit an führender Stelle. Ungezählt der unzähligen Verflechtungen des Reiches, die damals schon die Bildung eines großen deutschen Nationalstaates vorbereitete, wirkte Bremen immerhin als das ganze Deutschland, Bremen, Kaufmann waren es, die der deutschen Welt den Handel nach den Nordstaaten und nach Südamerika in unermüdlichem Streben erschlossen haben. Bremen war gleichfalls der Ausgangspunkt von Tausenden von Kolonialisten, die in der fremden Welt wertvolle Schätze des Reiches errichteten. Von der kleinen Bremer Flotte bis zu den Ozeanriesen 'Europa', 'Bremen' und 'Columbus' fand Bremen stets mitten im Kampf um die Eroberung der fernsten Meere für Deutschland. Wer schon begreift, wie unsere alte Hansestadt nicht mehr mit der bereits erfolgten Überwindung des Ozeans durch ihre Schiffe. Ein neues Ziel liegt vor ihr.

Die Bewingung der Ozeane auf dem Luftwege

Wenig hat der 'Condor', das viermotorige Großverkehrsflugzeug der Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H., seine riesigen Schwingen zum ersten Flug erhoben und wird bereits in diesem Sommer als eines der modernsten Luftverkehrsmitel der Welt in den verschiedenen internationalen Luftfahrtstrecken der Deutschen Luftfahrt in Dienst genommen.

Mit dem Bau des 'Condors' wandten sich die Focke-Wulf-Werke der letzten in der Geschichte der Luftfahrt zu, die in den Jahren der Mitarbeit an dem Wiederaufbau der deutschen Luftwaffe ausgenutzt von anderen lebenswichtigen Aufgaben im Rahmen der Wehrmacht zurückgehen mußte. Nach vollzogener Schließung dieses Kernprojektes stehen uns heute wieder Kräfte zur Verfügung, die Deutschland auch auf dem Gebiet der Verkehrsfliegerei auf die führende Stellung zu bringen in der Lage sind.

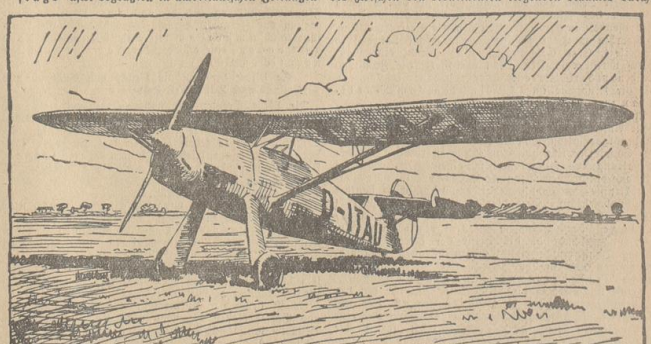
Schon bei den ersten erfolgreichen Probeflügen des 'Condors' forderte die Welt auf und befandete ihr reges Interesse durch zahlreiche Anfragen nach diesem Wunderwerk deutscher Ingenieurskunst.

Die deutsche Luftfahrtgesellschaft 'Deutsche Luftverkehrsgesellschaft AG' wird, ebenso wie die Deutsche Luftfahrt, in diesem Jahre noch den 'Condor' in den Dienst ihrer namhaften Luftverkehrsstrecken einleihen. Ferner ist das Interesse in Südamerika und anderen überseeischen Ländern so groß, daß demnächst die 'Condors' wohl auch zum Fluge über die weiten Ozeane starten werden.

Diese neue Schöpfung der Focke-Wulf-Werke hat sich in überaus kurzer Zeit eine geradezu kosmische Wichtigkeit in Deutschland errungen und ist wegen ihrer schnittigen und eleganten Zierführung bereits als das 'schönste Flugzeug der Welt' bezeichnet worden.

Der 'Condor' befindet sich bei der ersten internationalen Schiffsreise in Richtung Rio de Janeiro, 26 Passagiere und 4 Mann Besatzung. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beträgt etwa 300 StkM.

So findet durch die Überwindung und Erschließung des gesamten den Kontinenten liegenden Raumes durch



Der 'Störcher' (Fw 56), das hochwertige Jagdflieger-Trainingsflugzeug

die Schauläufe, die Gerd Achgelis im September des Jahres 1936 auf der Fw 56 'Störcher' bei den nationalen Luftrennen in Vos Angers vorstellte.

An jeder Erinnerung sind gleichfalls noch die glänzenden Erfolge, die Paul Färber in England, Deutschland, Schweden und erst ganz kürzlich wieder deutsche Flieger in den amerikanischen Staaten Brasilien, Argentinien, Bolivien und Chile auf Focke-Wulf-Baumustern erringen konnten. Es waren nicht zuletzt die hohen Fliegertypen-Schulmaschinen, die auch die deutschen Deutschlands Flieger der Focke-Wulf-Flugzeuge für die Fliegerei schickten.

Bremer Schiffe und Flugzeuge das Wappen unserer Stadt mit dem Schlüssel, dem 'Schlüssel zur Welt', seine sinnvolle Bedeutung. Und wenn nur einigen Wachen die hohen deutschen Fliegertypen als erste Sendboten einer glücklichen Zukunft unsere Brüder in der Welt verbinden durften, daß sie nunmehr endgültig zu überwinden können in eine große, schöne und starke Heimat, so kann auch unsere alte Hansestadt Bremen in dieser Genugtuung für sich in Anspruch nehmen, mit ihren eigenen Initiativen anstehenden Fliegerwerken an der Erschließung jenes Werkzeuges mitgeholfen zu haben, das dem Führer mit dem Instrument wurde, sein heiliges Lebensziel zu verwirklichen.

Ernst Meißner.

