



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

## **Digitale Sammlungen**

04.04.1939 (Nr. 94)

Er erscheint 7mal wöchentlich  
Montagsausgabe 24.30 einfl. B.  
Freitag: 24.30 einfl. B.  
Sonntag: 24.30 einfl. B.  
... (rest of the text in the top left corner)

# Der Führer



der Nationalsozialistischen Bremens  
Amtliches Verkündungsblatt des Reichsstatthalters in Oldenburg und Bremen

Parteiamtliche Tageszeitung  
Das Amtsblatt des Regierenden Bürgermeisters der Freien Hansestadt Bremen

Nr. 94 / 9. Jahrgang

Dienstag, 4. April 1939

Einzelpreis 15 Rpf.

## Einzigartige Volksgemeinschaft

### Der Führer inmitten froher Volksgenossen

Erlebnisse auf dem prächtigen Urlauberschiff „Robert Ley“

### Volksgemeinschaft

(Von unserem an Bord des KdF-Flaggschiffes weilenden Sonderberichterstatter Dr. Freiherr von Prell)

Am Vormittag des jüngsten „RdZ-Kreises“ steht uns immer die Standarte des Führers. Erst heute mittig, wenn das prächtige Urlauberschiff „Robert Ley“ in seinem Samburger Heimathafen angelangt ist, wird sie wiedergeholt werden. Ueber zwei Tage hat nun der Führer schon mit den 1700 überglücklichen Arbeitern als Urlauber unter Urlaubern zugebracht. Worte vermögen die Hochstimmung an Bord nicht zu schildern. Zeit ohne Unterbrechung befindet sich Adolf Hitler mitten unter den Männern und Frauen, denen er mit der Verlängerung der Reise ein jubelnd aufgenommenes Geschenk bereitet hat.

Am Bord des „Robert Ley“, 4. April.

**Der zweite Tag**  
In der Nacht zum Montag lag das RdZ-Schiff „Robert Ley“ in der Nähe der Umschlingung vor Anker. Der Tag begann zunächst mit diesem Wetter, so daß die nachrichtlichen Teile nicht aus dem Dunkel herausstrahlen. Gegen Mittag klarte es auf. Der Führer benutzte den Vormittag, um mit Reichsorganisationsleiter Dr. Ley und mit Professor Brinmann, dem Schöpfer der Einrichtung des Schiffes, noch einmal einen eingehenden Rundgang durch das Schiff anzutreten und vor allem die sportlichen Einrichtungen des Schiffes eingehend zu befehlen. Im großen Lurus und Sportplatz führte eine Hamburger RdZ-Sportgruppe dem Führer rühmliche Tänze und gymnastische Leistungen vor.

Am Vormittag nahm das prächtige RdZ-Schiff „Robert Ley“ in der Nähe der Umschlingung vor Anker. Der Tag begann zunächst mit diesem Wetter, so daß die nachrichtlichen Teile nicht aus dem Dunkel herausstrahlen. Gegen Mittag klarte es auf. Der Führer benutzte den Vormittag, um mit Reichsorganisationsleiter Dr. Ley und mit Professor Brinmann, dem Schöpfer der Einrichtung des Schiffes, noch einmal einen eingehenden Rundgang durch das Schiff anzutreten und vor allem die sportlichen Einrichtungen des Schiffes eingehend zu befehlen. Im großen Lurus und Sportplatz führte eine Hamburger RdZ-Sportgruppe dem Führer rühmliche Tänze und gymnastische Leistungen vor.

Der Führer geht nicht nur im hohen Grade persönlich an die Arbeit, sondern er ist auch ein hervorragender Organisator. Gegen Mittag trat das RdZ-Flaggschiff „Robert Ley“, noch immer angefüllt mit Freude, Mut und Tatkraft, endlich erleuchtend in der Ebendämmerung auf der Reede von Brunsbüttel vor Anker, um am Dienstagvormittag nach Hamburg einzuliegen. Für die Urlauber aber war die vom Führer besorgene Verlängerung der Fahrt um einen Tag das schönste Geschenk. So konnten sie das Erlebnis einer solch einzigartigen Reise voll und ganz auf sich wirken lassen, sie konnten wie der Führer alle Räume besichtigen, deren prächtige, aber gediegene Ausstattung mit den ersten Luxusklassen der Welt mithalten kann. Sie haben die unendliche Weite der Nordsee, über der wie nun selten ein blauer Himmel sich wölbt. Unvergesslich die Einbrüche, die jeder erhielt. Viele Hunderte von Urlaubern waren noch nie an der See gewesen, und jetzt durften sie mit dem Führer an Bord sein. Einmal an Bord mit ihm den Gruß der deutschen Kriegsmarine, der Schlachtfähigkeit und der schnellen Fertigkeit erwidern. Ihn dabei mit dem Führer, der seinem Wert und dem ganzen deutschen Volk, aus aller Augen leuchtete die unvergleichliche Gemächlichkeit. Ein solches Volk wird seinen Weg gehen so oder so. Dieser Geist der Kameradschaft, der keine Klassen und keine Schranken von Volksgenossen zu Volksgenossen trennt, macht uns für alle Zeiten unüberwindlich und sichert die Zukunft und Größe des deutschen Volkes, die wir heute nur zu ahnen können.

### Endgültige Eingliederung Memels

**Gaulleiter hoch vor den Vertretern des früheren Memellandes**  
Memel, 4. April.  
Gaulleiter und Oberpräsident Erich Koch nahm am Montagmittag auf einer Tagung, an der der Gaußstab Ostpreußen sowie die Vertreter der örtlichen Organisationen aus den drei Kreisen des bisherigen Memellandes teilnahmen, die endgültige Übernahme des früheren Memellandes in die Obhut des Gauces Ostpreußen der NSDAP sowie in die staatliche Verwaltung des Regierungsbezirk Memel. Neben den Führern der örtlichen Parteigliederungen nahm an der Tagung des Gaußstabes auch H-Oberführer Dr. Neumann teil.  
Der Gaulleiter brachte in seiner Ansprache zum Ausdruck, daß die ununterbrochene Gründung des früheren Memellandes mit der parteimäßigen Eingliederung in den Gau Ostpreußen nunmehr endgültig der Vergangenheit angehört. Mit dem heutigen Tage habe der Begriff Memeland aufgehört zu bestehen. Auf allen Gebieten werde nunmehr die Aufgabenarbeit beginnen. Der Gaulleiter gab der letzten Überzeugung Ausdruck, daß Memel durch die wirtschaftlichen Maßnahmen in kürzester Frist sich zur wirtschaftlichsten Ost-Preußens entwickeln werde.  
Der Gaulleiter erteilte dann den Führern der Gliederungen und der Vertreter des Gauces, sofort mit dem Aufbau der Partei in den drei Kreisen zu beginnen. Gaulleiter Koch bleibt vorläufig in Memel und wird die Eingliederung des Memellandes selbst leiten.  
Dr. Neumann dankt  
H-Oberführer Dr. Neumann übermittelte den Volksgenossen, die ihm aus dem Reich Glückwünsche sandten, folgenden Dank: „Als unser Führer Adolf Hitler das Memelland in das Großdeutsche Reich heimführte, waren die Gefühle und Gedanken des ganzen deutschen Volkes bei uns. Davon zeugen auch die zahlreichen herzlichen Glückwünsche, die mir übermittelt wurden und die mich mit tiefer Freude erfüllten. Sie sind für alle Deutschen hier oben im Nordosten Belege der tiefen und unerschütterlichen Verbundenheit aller Volksgenossen. Leider ist es mir nicht möglich, allen persönlich zu danken, und so möchte ich auf diesen Weg im Namen aller Deutschen des Memellandes meinen herzlichsten Dank senden, die in den stolzen Tagen unserer Befreiung an uns in Liebe und Treue dachten.“

### Morgen feierliche Amtsübernahme

**Durch den Reichsprotector in Prag**  
Berlin, 4. April.  
Am Mittwoch, 5. April, übernimmt der Reichsprotector für Böhmen und Mähren, Reichsminister Freiherr von Neurath, seine Amtsgeschäfte in Prag. Die Amtsübernahme findet in feierlicher und feierlicher Form statt. Der Reichsprotector tritt um 10 Uhr mit einem Sonderzug in Prag ein, während der Oberbefehlshaber des Heeres, Generaloberst von Braunsfels, bereits um 9 Uhr mit dem Flugzeug in Prag eintrifft. Am Laufe des Tages findet eine Parade der in Prag und Umgebung liegenden Truppen der SS-Regimenter 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

Am Mittwoch, 5. April, übernimmt der Reichsprotector für Böhmen und Mähren, Reichsminister Freiherr von Neurath, seine Amtsgeschäfte in Prag. Die Amtsübernahme findet in feierlicher und feierlicher Form statt. Der Reichsprotector tritt um 10 Uhr mit einem Sonderzug in Prag ein, während der Oberbefehlshaber des Heeres, Generaloberst von Braunsfels, bereits um 9 Uhr mit dem Flugzeug in Prag eintrifft. Am Laufe des Tages findet eine Parade der in Prag und Umgebung liegenden Truppen der SS-Regimenter 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 98



### Die Notwendigkeit der Achse

Kampf gegen die englisch-französische Hegemonie-Politik

4. April.

Unter der Überschrift „Die Notwendigkeit der Achse“ bringt die neueste Nummer der vom Erziehungsminister ... einen hochbedeutenden außenpolitischen Artikel, der am Montag vom „Lavoro Sociale“ im Wortlaut nachgedruckt wird. Die grundsätzlichen Betrachtungen der „Critica Sociale“ gehen aus von der Tatsache des „gemeinlichen Interesses Italiens und Deutschlands, die förmliche Schöpfung von Verträgen zu annullieren.“

„Man darf aber niemals — so betont die Zeitschrift — die Tatsache dieses gemeinsamen Interesses aus den Augen verlieren.“

„Und gerade die jüngsten Ereignisse in Mitteleuropa müssen in diesem Sinne betrachtet werden. In diese Reihe der Achse ist nicht nur ein Akt der Freundschaft gegenüber Deutschland, Sie ist das logische und natürliche Mittel, um zwischen ein gemeinsames Interesse zu beschließen. Mit dieser Freundschaft geht auch unsere eigene Interesse einher, das in der letzten Phase zunächst in der Beilegung der englisch-französischen Hegemonie-Politik besteht.“

Die Tschoko-Slowakei sei eines der wichtigsten Elemente dieser Hegemonie gewesen und jedes Jögern hätte nur zur Freilegung dieser Hegemonie beigetragen. Der Vizepräsident ... auf dem Boden der Bernunft herbeiführen. Frankreich und England, vor allem aber Frankreich, haben diesen Versuch stets sabotiert. Wenn also von einer Verantwortung für die jüngsten Ereignisse gesprochen werden soll, so liegt sie ganz bei den beiden hegemonischen Ländern.

Italien und Deutschland verlohnen, wie in dem Artikel weiter ausgeführt wird, auf dem Boden des gemeinsamen Interesses der Achse jedes für sich ihre eigenen besonderen Ziele, und es ist selbstverständlich, daß bei ihrer Lebensentscheidung in der Politik die Interessen der beiden Länder in Bezug auf den Wiederaufbau selbst in Uebereinstimmung mit ihrer geographischen und geschichtlichen Lage ihre eigenen Ziele hätten. „Es ist selbstverständlich, daß es speziell deutsche territoriale Interessen und speziell italienische territoriale Interessen gibt. Die Politik der Achse bedeutet gerade die gleichzeitige Anerkennung dieser verschiedenen, aber nicht gegenständlichen Interessen und den bewußten Willen, ihnen loyal mit gemeinsamer Hilfe zu dienen.“

„Abhängig bemerkt „Critica Sociale“: Italien und Deutschland stehen im gemeinsamen Kampfe gegen das Syndikat ihrer lebenswichtigen Ausbeutung und gegen den ideologischen Kampf. Ein einheitliches demokratisches Bündnis gegen das Deutschland hilft wird von selbst und naturgemäß gegen das Italien. Das Bündnis gerichtet sein. Niemand aber außerhalb Italiens und Deutschlands möge sich Illusionen hingeben: Die autoritären Regime müssen die Herausforderung annehmen und zur Verteidigung und zum Gegenangriff auf allen Punkten des Erdballes übergehen. Aus diesem Grunde und aus diesen Perspektiven heraus lebt die Achse und wird sie leben.“

Paul Faure markiert nicht für Diktatur. Der Generalsekretär der französischen sozialdemokratischen Partei und ehemalige Minister Paul Faure hat in einer Rede in Moskau erklärt, die Diktatur eines Führers sei nicht mehr wert als der Hafen von Diktatur.

## Englands Rolle durchschaut

Auch am Montag Unfidherheit in London und Paris nach der Führerrede

(Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung)

td Berlin, 4. April.

Das Echo der Führerrede in der Welt — das auch die Spalten der Montag-Ausgaben füllt — gibt einen interessanten Ueberblick darüber, welche Staaten noch in der von England entworfenen Angli- und Britanphilosophie befangen und welche Länder andererseits den sachlichen und überzeugenden Argumenten der deutschen Politik zugänglich sind.

Die Kommentare der englischen und französischen Presse verraten eine bemerkenswerte Unfidherheit. Offenbar fällt es den Engländern und Franzosen schwer, den klaren Argumenten des Führers auszuweichen. Besonders peinlich betroffen sind die Engländer über die ihnen sehr unangenehme Erinnerung an ihre dunkle Empire-Geschichte. Dem allgemeinen werden diese Stellen entweder fertiggelassen oder wenig beachtet. Statt dessen werden in London und Paris mit Hilfe einseitiger Äußerungen alle jene Stellen der Rede herausgegriffen, die nach einigen Umänderungen und Veränderungen als Ordnung oder als trügerische Wertung ausgelegt werden können. So belagt man den Vetter wieder mit der angeblichen „deutschen Gefahr“, gegen die „Maßnahmen“ ergriffen werden müßten. Dies

ist aber wieder der beste Beweis, wie bereitwillig der Führer die Welt auf die gegen Deutschland eingetretene Entzweiung ist.

Die Welt hat erkannt — das geht besonders deutlich aus einigen britischen Blättern hervor —, daß sich das Großpublikum nicht auf die Worte des Führers nicht einlassen wird. Besonders hart gewirkt haben die unmissverständlichen Worte an jene Staaten, die sich doch bereit finden lassen, anderen Mächten Tributantendienste gegen Deutschland zu leisten. Eine italienische Zeitung unterstreicht diesen Wunsch der Rede des Führers mit dem Hinweis darauf, daß alle von England bisher „beschäftigten“ Nationen von England verlassen wurden. Das Blatt zählt auf: Neapel, Beneid, China und Sontepanien.

Welche augenöffnenden Rückwirkungen bereits die englische Polen-Garantie hat, zeigt der Kommentar eines belgischen Blattes, das die Engländer fragt, wie sie Polen zu Hilfe kommen wollen. England habe offensichtlich die Absicht, die belgische Neutralität zu verletzen und durch Belgien zu marschieren! Diese belgische Pressestimme bemerkt, daß das wahre Gesicht des britischen Imperialismus auch in den kleinen Staaten Europas durchschaut worden ist.

## Casado unter britischem Schutz

John Bulls Moral hehrt sich nicht ab von dem grauenvollen Schuldkonto der Hauptverantwortlichen des spanischen Blutbades

Paris, 4. April.

Einer Spanas-Rede zufolge sind „Deren“ Casado und die Mitglieder des ehemaligen Nationalen Verteidigungsrates von Madrid am Montagvormittag am Bord des britischen Passatsschiffes „Maine“ in Marseille eingetroffen. Am Bord des Schiffes bestand sich ebenfalls der ehemalige Anführer der „Luzon“-Bewegung, Mendez, das Nationalkomitee der roten WZ-Gewerkschaft sowie weitere 200 rote Banditen, als zivile und militärische Personlichkeiten angeproben. An Bord der „Maine“ befanden sich ferner die Mitglieder der internationalen Delegation, die an der Verhinderung vieler Tausender von spanischen „Stichtungsmitgliedern“ beteiligt gewesen sind. Die genannten prominenten Verbrecher werden auf dem Schiffe nach Dierpe und von dort nach England gebracht werden. England ist sich zur Ausnahme dieser glühlichen Bereitwilligkeit haben. Es wird in Paris offen darauf hingewiesen, daß Casado und die Seiner Englands Interessen stets freundlich gegenüberstehenden hätten und im übrigen als vernünftige Emigranten (1) kaum lästig fallen würden, was den Schluß auf umfangreiche „Sicherstellung“ spanischer Werte in Gestalt von Schmutz Erzmordestern und Kreuzen und Religion verbrannter Kirchen zuläßt.

Stünde des Triumphes ist mein Herz bei euch und bei den für unsere Bewegung Gefallenen.“ Der Innenminister hat eine Anordnung erlassen, wonach alle Schiffsrunde amtlichen Charakters neben dem Datum als Tages- und die Worte tragen müssen: „Im Jahre des Sieges.“

### Unjaubere Absichten Roosevelts

Newport, 4. April.

Die nach barntindigen Äußerungen Roosevelts etwas unermittelt ausgesprochene bedingungslose Anerkennung Nationalpaniens durch die Vereinigten Staaten von Nordamerika, erfährt jetzt in der amerikanischen Presse eine Erklärung. Wie das „South American“ in Washington diplomatischen Kreisen erfahren haben will, geht die „verhältnismäßig schnelle“ Anerkennung Nationalpaniens durch die USA auf den Wunsch Roosevelts zurück, einem Schritt Franco zur Hilfe Berlin-Rom bzw zum Antikommunismus vorzugeben. Zu diesem Zweck beachtliche Roosevelts auch Nationalpanien große „Wiederbebauungsmittel“ zu gewähren und Franco einen neuen militärischen Sponsorenwert anzubieten. Neben diesem Maßstab haben Wunsch, der von der in den USA gewöhnlich unerhört weitgehenden Unkenntnis über die wirklichen politischen Verhältnisse Europas gerührt wird. Dürfen jedoch noch andere Gründe, die das genannte Blatt veranschaulicht für die Anerkennung Francos durch die USA. Demokratie maßgebend gewesen sein. Es ist hier die geographische Rückständigkeit der Vereinigten Staaten auf die europäischen Seiten der überamerikanischen Länder, die Franco zum Ziel erheblich früher als die „almächtigen“ USA anerkannt haben, zu nennen.

### Franco dankt der Wehrmacht

Burgos, 4. April.

Generalissimo Franco hat zu der Beerdigung des Hingegangenen in Spanien ein Telegramm an die Befehlshaber der Wehrmacht aller „Waffenorganisationen und Frontabschnitte“ gerichtet, in dem er den Soldaten für ihren vorbildlichen Einsatz dankt und erklärt: „In der

## Rund um die Welt

### Ein stachtes Verbrecherstück

Newport, 4. April.

Ein ungewöhnliches Banditenbrama spielte sich in einem der verkehrsreichen westlichen Stadteile Newports ab. Ein ganzes Ständchen wurde in Paris bereit durch einen langen Revolverkampf zwischen Polizisten und drei Banditen, die ein Motorrad überfallen hatten. Einen der Verbrecher gelang es, zu entkommen, ein zweiter wurde nach längerer Jagd gefangen. Der dritte Bandit drang auf seiner Flucht in die Wohnung eines belagerten Ehepaars. Dort hielt er länger als zwei Stunden so mit Schreien und Waidnagelgeschreien beschnitzte Polizisten durch Revolververhältnisse in Schach, wobei er das Ehepaar als lebenden Schilde benutzte.

### Alkoholschmuggelbande vor dem Richter

Newport, 4. April.

34 Mitglieder eines Alkoholschmuggelbandes — darunter fünf Polizisten und fünf Steuerbeamte — wurden vom New Yorker Bundesgericht für schuldig befunden, durch Betrug von amerikanischen Alkohol den Staat seit 1933 um eine Million Dollar betrogen zu haben. Die Urteilsfindung erfolgt in den nächsten Tagen.

### Jude wollte 40000 Mark schmuggeln

Münster, 4. April.

Bestand der Zollabhandlungsstelle Frankfurt a. M. gelang ein guter Fang. Wegen verdächtigen Benehmens waren ein aus Duisburg stammender Jude gefasst und festgehalten worden. Die Beschlagnahme ergab, daß der Jude ein Koffer mit dem Schmuggelgut eine Menge von 40000 Reichsmark, die ins Ausland verführt werden sollten. Wie die Beschlagnahme ergab, brachte der gefangenommene Jude im Halbjahre eines Jahres einen Schiffsverkehr zwischen Deutschland und Amerika und auf dem Wege in Deutschland lebende Juden über die Grenze.

### Bismarck-Jahr an der Donau

Wien, 4. April.

Seit einiger Zeit wird in Wien und namentlich in den äußeren Bezirken der Bismarck-Gedächtnis ein festes Lebensbedeuten der Bismarck-Jahre beobachtet. Im Gegensatz zu früheren Jahren, wo im Frühjahr meistens drei bis vier Male bekannt wurden, wie die großen Bismarck-Jahre angefallen werden, ist es den letzten Tagen allein schon drei Male bekannt. Die Bismarck-Jahre werden in diesem Jahr anfallen durch das feste Datum auf der Donau bzw. an den Grenzflüssen der March und der Thaya sehr gefeiert und kommen auf ihren Wanderwegen in größerer Anzahl als bisher in das Gebiet von Wien. Für die Erleuchtung der Tiere, deren Zahl sehr gefeiert wird, ist auch dieses Jahr wieder eine Widmung angelegt.

**Waschkessel** mit und ohne Gashelzung, mit Emaille- oder Kupferbeschichtung. Große Auswahl!

**Franz Wille** Nord- & Südweststraße 819 57-58

### Donaubrücke in 100 Tagen erbaut

rd. Wien, 4. April.

Bei der Stadt Zulf in Niederösterreich wurde eine 440 Meter lange Brücke in der Befristung von 100 Tagen erbaut. Das Bauwerk, dessen Stahlgerüst 1000 Tonnen wiegt, besitzt einen Fahnenmast von 100 Metern und einen Fahnenmast von 100 Metern Höhe. Gleichzeitig entfiel eine Flussbrücke bei Zulf in 80 Tagen.

**Ich bin doch nicht Herr Hase**

und warte mit dem Sommer-Oelwechsel bis Ostern. Nein — zur Osterfahrt muß schon gewechselt sein! Der Motor verlangt es — und dankt es! Voraussetzung natürlich: „Richtiges“ Sommeroel. Schmier-sicher — reibfest — hitzebeständig. Kurz und gut ... mit ganz besonderen Eigenschaften. Ich bin klug geworden:

**SHELL AUTOOLE**  
AUS DEUTSCHEN FABRIKEN  
verbürgen ungefrühte Fahrt



# Rund um den Roland.

## Ausstellung von Kennkarte

Bremen, 4. April

Der Polizeipräsident in Bremen teilt mit, nach seinen persönlichen Befehlsmachtungen, zuletzt am Sonntag, den 29. März 1939, müssen sämtliche deutsche Staatsangehörige innerhalb der letzten drei Monate vor Vollendung ihres 18. Lebensjahres die Ausstellung einer Kennkarte beantragen. Mächtige deutsche Staatsangehörige, die am 1. Oktober 1938 das 17. oder nach nicht das 18. Lebensjahr vollendet haben, müssen die Kennkarte bis zum 31. Dezember 1938 beantragen. Demutlos haben also alle ab 1. Oktober 1939 bis 31. März 1939 geborenen männlichen deutschen Staatsangehörigen die Ausstellung ihrer Kennkarte unverzüglich zu beantragen. Die ab 1. April 1932 Geborenen müssen innerhalb 3 Monate nach Vollendung ihres 17. Lebensjahres im Besitze der Kennkarte sein. Weiterhin sind Personen, die nur sehr wenige Personen folgen geleitet. Ich fordere daher alle in Frage kommenden Einwohner, die in der Stadt Bremen, im Landgebiet und in Begleit ihrer Wohnstätten, nachmals auf, die Ausstellung einer Kennkarte umgehend im Polizeipräsidium, Zimmer 142, Geestweg 9-14, Sonnabends 9-13 Uhr, zu stellen. Bei der Antragstellung sind vier Lichtbilder, Größe 52x74, links Halprofil, Geburtsurkunde sowie Nachweis über die Staatsangehörigkeit mitzubringen.

Die Beine gebrochen. Beim Abfahren von Eisenbahnstationen geriet am Montagmorgen um 9.15 Uhr ein Arbeiter im Bahngelände zwischen zwei schwere Schienenstücke. Dem Arbeiter wurden dabei die Beine gebrochen. Man brachte ihn sofort zum Krankenhaus.

Ein Feuerbrand entstand am Montagmorgen gegen 15 Uhr im Kontorraum einer Kaffeebörse in der Baumstraße. Die sofort herbeigekommene Feuerwehr konnte den Brand löschen. Offenbar ist das Feuer durch einen schadhaften Schornstein entstanden.

Ein Kran übernahm. Ein Kran konnte am Montagmorgen um 17.10 Uhr auf dem Gelände der Reederei in der Nähe des Kanals überführt werden. Da es zunächst Schwierigkeiten bereitete, genügend Arbeiter an den Kran zu bekommen, wurde die Überführung durch die Besatzung des Kranes selbst bewerkstelligt. — Ferner das Feuer erst wirtlich beseitigt werden, nachdem eine Schlauchleitung bis zu einem entzündeten Schornstein durch einen Abstellplatz bis zum Brand bürste durch einen Abstellplatz entzündet sein.

# Ein Seemannsches Meisterstück

Heimkehr der „Bremen“ von der „Rund-um-Südamerika“-Reise — Wie das flaggschiff des NDL den Panamakanal durchfuhr

Das flaggschiff des Norddeutschen Lloyd und zugleich das schnellste deutsche Handelschiff „Bremen“ kehrt heute von der Reise „Rund um Südamerika“ zurück. Im Bord der „Bremen“ befindet sich, wie die „B.“ in ihrer letzten Reisebestimmung, die Dr.-Friedrich-Rohlfen-Konzeptionsfirma der Panama, die mehrere Monate auf der holländischen Robinson-Insel Juan Fernandez tätig gewesen ist.

Was die Reise „Rund um Südamerika“ der „Bremen“ zu einer Weltreise werden ließ, ist die Durchfahrt durch den Panamakanal. Jeder dieses Kanals hat die Weltkarte beständig gefunden hat, unterirdisch die „B.“ ihre Welt, mehrfach durch die Verfertigung von Kabelleistungen aus Südamerika. Seit vorläufig die Monatsfahrt des Norddeutschen Lloyd, „Lloydsetzung“, einen außerordentlichen Bericht über die Durchfahrt durch den Panamakanal. Die Fahrt durch den Kanal war, das schon im Jahre 1936 zum ersten Male der Plan aufstand, die „Bremen“ gelegentlich einer der in der Wintermonate holländischen Reisebestimmungen durch den Panamakanal fahren zu lassen. Als in diesem Jahre der damalige Plan Wirklichkeit zu werden verdrang, lebte das Interesse der Öffentlichkeit sofort wieder auf, denn bisher hatte noch kein Schiff von der Größe der „Bremen“ den Panamakanal durchfahren. Zur den 15. Februar 1939 wurde das Kielenschiff in Cristobal abfertigt. Schon lange vorher waren alle technischen und nautischen Vorkehrungen getroffen worden. Die Marinebehörde am Panamakanal hatte ausgedrückt, daß die „Bremen“ in der Mitte der Schleppe liegend, mit der Brücke, die am Steuerbord im Abstand von 175 Zentimeter über den Wasserspiegel anwärt, nur mit 25 Zentimeter Wasser zu fahren würde, um klar zu passieren.

Ganz abgesehen von der erforderlichen Zentimeterarbeit der Schiffsführung mußte man damit rechnen, daß die Bahnhöfe die Höhe der Schiffe von dem enormen Windwiderstand eines Schiffes von der Größe der „Bremen“ erfordern konnten. Hinzu kam noch, daß die „Bremen“ auch den Caldeira-Gur passieren müßte. Die Stelle des Kanals, bei deren Bau Sauerländer ihr Leben gelassen haben. Hier ist das Hauptwasser so schnell, daß nur die äußerste Gefährlichkeit der Schiffsführung den Dampfer durch den Engpaß bringen kann.

Am 15. Februar gegen 14.15 Uhr verließ das „Bremen“ mit Hunderten von amerikanischen Passagieren

# Zwei neue Parteibauten im Osten der Stadt

Die frühere Wilkens'sche Villa an der Sebaldsbrücker Heerstraße und die ehemaligen „Hastedter Zentralhallen“ werden umgebaut

Nachdem erst kürzlich im Bremer Westen ein Parteihaus seiner Bestimmung übergeben worden konnte und für ein weiteres Gebäude einer Ortsgruppe der NSDAP, im Westen der Stadt der Grundstein gelegt wurde, erheben sich nun im Osten der Stadt zwei große neue Parteibauten. Einmal hat die Ortsgruppe der NSDAP, die Ortsgruppe Sebaldsbrück, an der Sebaldsbrücker Heerstraße in Hastedt ein neues Parteihaus einrichten; weiter haben die Ortsgruppen Hastedt und Hahnenwisch in diesen Tagen ebenfalls die Einweihung eines neuen eigenen Gebäudes in die Wege geleitet, nachdem das bisherige Haus — das „Dietrich-Garth-Haus“ — an der Hastedter Heerstraße wegen ungenügender Platzverhältnisse der Stadt geräumt werden mußte. Als Ersatz wurden die Baupläne der ehemaligen „Hastedter Zentralhallen“ ebenfalls an der gä-

belter Heerstraße zunächst vorläufig für die Unterbringung der Dienststellen eingerichtet.

Die neue Ortsgruppe Sebaldsbrück erhält mit der Einweihung des genannten größeren Wohnhauses an der Sebaldsbrücker Heerstraße einen in Ortsgruppenbereich sehr günstigen Platz und für die Zwecke der Partei sehr geeigneten Raum. Es handelt sich dabei um ein bereits vor dem Krieg errichtetes Gebäude, das einst für einen Großbau der Gegend vorgesehen war. Der Eigentümer bewohnt das Haus mit seinem Umbau den Namen „Gemeinschaftshaus Sebaldsbrück“ erhalten. Als Architekt des Amtes „Schönberg der Arbeit“ leitete die Schröder den Umbau, der in kameradschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Handwerkern des Ortsgruppenbereichs, politischen Leitern und zahlreichen anderen Parteimitgliedern durchgeführt wurde. Viele freiwillige Helfer stellten sich hierher, um die Baupläne zu verfertigen, um selbst mit Hand anzulegen, damit der Bau bald bezogen werden kann. Der große, mit prächtigen Stuckarbeiten und vielen Stuckarbeiten besetzte Garten wurde bereits wesentlich umgestaltet; das große eiserne Gitter an der Straßenseite wurde auch inzwischen schon als Baumaterial der deutschen Wirtschaft wieder zugeführt. Besondere Zierarbeiten, darunter auch ein Steinbogen, konnte ein holländischer Arbeiter ausführen, der im Garten angelegt. Wie man schon jetzt erkennen kann, wird allein schon der Garten vielerlei Möglichkeiten zu Zusammenkünften bieten, immer und überall der Arbeit. Ein weiteres wichtiges Nebenobjekt wird nach erfolgtem Ausbau der NSDAP zur Verfügung gestellt. Im Garten ist weiter noch die Anlage eines Tagesfinders geplant, der NSDAP vorgeht.

Im Haus selber wurde zunächst durch Niederreißen mehrerer Zwischenwände ein großer Lichter Hof geschaffen, der 14 Meter lang ist. Neue Heizungsanlagen werden eingebaut und in Keller, Ober- und Dachgeschoss sind ebenfalls noch Mauer, Zimmerecke und Waler bei der Arbeit, die einzelnen Räume entsprechend zu verändern. Es ist zu erwarten, daß der Umbau in Kürze beendet sein wird.

Neben das Schicksal des „Dietrich-Garth-Hauses“ der Ortsgruppe Hastedt an der Hastedter Heerstraße war bisher nur ein verhältnismäßig kleiner Kreis unterrichtet. Schon seit langem war der bremische Staat sowohl an die Ortsgruppe wie auch an die Helfer von 31 umliegenden Gebäuden herangezogen, um Kaufverhandlungen mit dem Ziel einzuleiten, die Gebäude fähig zu erwerben, um sie niederreißen zu können. Diese Maßnahme wurde erforderlich, um hier die Einmündung der weiter zu vollziehenden in der Sebaldsbrücker Heerstraße auf die Hastedter Heerstraße — über die wir weiter unten berichten — ausbauen zu können.

Es gelang an der Grenze der Ortsgruppen Hastedt und Sebaldsbrück die Baupläne der früheren „Hastedter Zentralhallen“ für die Dienststellen der beiden Ortsgruppen einzurichten. Der Umzug wurde bereits in diesen Tagen durchgeführt. Im neuen Haus haben schon jetzt zwei schöne Säle zur Verfügung, darunter der große bekannte Hastedter Versammlungsraum, der auch weiter als solcher verwendet werden soll. Auch dieser Gebäudekomplex wird noch wesentlich durch bauliche Umgestaltung verändert. Dabei wird auch der kleine Saal teilen, um hier noch eine Möglichkeit zu schaffen, auch weiter einen Geschäftsverkehr durchführen zu können. Dies ist für einen so großen Saal, wie es hier vorhanden ist, unentbehrlich. Ein Hof ist ebenfalls bereits im Obergeschoss des Gebäudes vorhanden, es ist hierbei also nicht notwendig, einen solchen Raum besonders ausbauen zu müssen. Den beiden Ortsgruppen Hastedt und



Das Gebäude der früheren „Hastedter Zentralhallen“ wird das neue Parteihaus der Ortsgruppen Hastedt und Hahnenwisch.



Die Ortsgruppe Sebaldsbrück läßt augenblicklich die frühere Wilkens'sche Villa an der Sebaldsbrücker Heerstraße zum „Gemeinschaftshaus Sebaldsbrück“ umbauen.

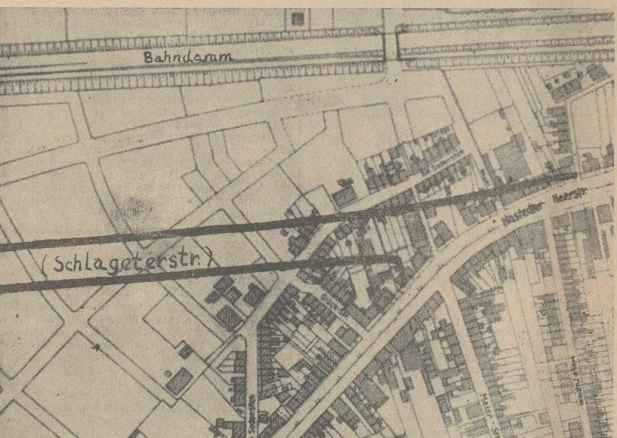
Schließlich stehen hier in Zukunft ausreichende Möglichkeiten für die dienstlichen Arbeitsgebiete der einzelnen Dienststellen zur Verfügung. Auch dieser Bau dürfte infolge seiner guten Lage sowie seiner besonderen zweckvollen Einrichtung sehr geeignet sein, daß zum Mittelpunkt der beiden Ortsgruppenbereiche zu werden. Da es sich jedoch um einen etwas älteren und augenblicklich sehr vermohnten Bau handelt, werden zunächst erst die Handwerker hier eine umfangreiche Tätigkeit entfalten müssen, um das geforderte Ziel verwirklichen zu können.

Rechtsangelegenheiten. In der Nacht zum 1. April ist bei der Zentrale Schlachtenstraße 10 im Bremer West, ein Feuerentzündung geschehen worden. Brandfodert Nr. 2233 Reichstraße, Grau, Kemptenstraße 3116, abgebrannt. Nummer 2681, Bremermünster 322-82, Mitterlungen über den Fall und über den Verbleib des Raubens stimmt über Polizeibehörden entgegen.

Eingeklemmt. Zwischen Geister und Kojen wurde am Montagmorgen ein Hafenarbeiter bei Schuppen 13 und 16 besetzt unglücklich eingeklemmt. Da es eine schwere Querschnittsfraktur des linken Arms erlitt und sofort ärztliche Hilfe angewandt werden mußte.

**Lodix**  
gibt wetterfesten Hochglanz!  
QUALITÄT-ERZEUGNIS der SIDOL-WERKE, KÖLN

# Der Ausbau der Schlageterstraße

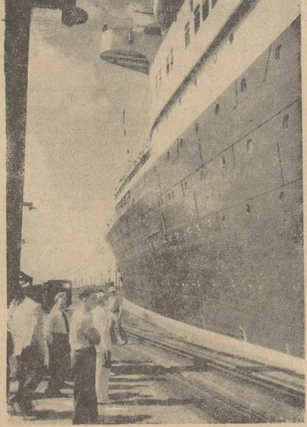


Planzeichnung zum geplanten weiteren Ausbau der Schlageterstraße für die Einmündung in die Hastedter Heerstraße. Die Zeichnung veranschaulicht, in welcher Weise die Schlageterstraße (dicke Linienführung) auf die Hauptstraße in geradliniger Verlängerung zugeführt werden soll. Aufnahme: Schmidt (3).

Der ständig anwachsende Verkehr machte es erforderlich, daß der weitere Ausbau der zunächst bis zur Hastedter Heerstraße ausgebauten Schlageterstraße nunmehr in Angriff genommen werden muß. Zunächst soll die Straße bis zu den vor nicht langer Zeit entstandenen Verhältnissen des Kraftfahrzeugverkehrs fertiggestellt werden. Um dann aber auch das noch verbleibende Verkehr bis zur Einmündung in die Hastedter Heerstraße vollenden zu können, war es erforderlich, rechtzeitig mit den Vorbereitungen zu beginnen. Hierzu gehört das Niederreißen des „Dietrich-Garth-Hauses“ und weiterer Zerstörung, die jetzt noch im Zuge der geplanten neuen Schlageterstraße liegen. Die Einmündung dieser neuerlebenden wichtigen bremischen Verkehrsader erfolgt nahezu fertig.

Woher geräumt worden. Nach dem Dietrich-Garth-Haus ist, wie wir oben schon ausführlich berichtet worden; mit dem Abbau dieses Gebäudes sind die Arbeiten begonnen worden. Über den Zeitpunkt, wann das letzte Haus abgerissen sein wird und die Straßengrubenarbeiten begonnen können, ist zur Zeit noch nichts Genaues zu sagen. Die Arbeiten werden jedoch sofort in Angriff genommen, sobald der weitere Ausbau der Schlageterstraße möglich ist. Teilweise wurden bereits in den Februararbeiten, wo überall in Zukunft die neue Schlageterstraße (Verlängerung) angelegt werden soll, Sammlerarbeiten angeordnet und gelagert.

Die nach dem Umbau zur Verfügung stehende durchgehende Schlageterstraße wird wesentlich zur Entlastung des Verkehrs auf dem Straßenzug Hastedter Heerstraße — Hahnenwisch — vor dem Steintor — Hastedter Heerstraße beitragen, da alle Fahrer, die zur weitläufigen Vorstadt gelangen wollen, sofort in die Schlageterstraße einbiegen und die eigenartige Innenstadt umfahren können. Das schon jetzt dem Verkehr übergebene Stück der Schlageterstraße gehört zu den schönsten neugotischen Straßen Bremens. Wird dieser Straßenzug nunmehr ausgebaut, so erhält unsere Stadt damit eine weitere breite und übersichtliche, sowie auch neugotischen neugotischen Gesichtspunkten angelegte Hauptstraße, wie sie das nationalsozialistische Deutschland im Zeichen der Motorisierung des ganzen Volkes zum Wohle der Allgemeinheit überall errichten läßt.



Der Lloydreise „Bremen“, das größte und schnellste Handelschiff Deutschlands, in der Gattuso-Schleuse. Aufnahme: NDL.

Die Zuteilung bisheriger Losnummern, die auch für die Deutsche Reichs-Lotterie lieferbar sind und noch nicht abgefordert sind, ist gesichert, soweit ein fester Auftrag bis anderspätersten 12. April vorliegt!

**Die Deutsche Reichs-Lotterie**  
verlost  
**über 100 Millionen RM**  
Bis zum 1. April  
kauft man sich  
wunderschön ein Los!

**Loose 1. Klasse in Bremen**

3/8	1/4	1/2	1/1
3 RMark	6 RMark	12 RMark	24 RMark
Doppellos = 48 RMark * 32ches Los = 72 RMark			
Bei den Staatlichen Lotterie-Einsammlern:			
Fr. Akkermann Bohnhofer-Ecke		Wilhelm Oscar Bruns Oberstr. 57	
D. Fedden Am Markt 15-16			
Walter Goethe Liebfrauenkirchh. 10-11		Heinrich Lütke Fulenstr. 12	



Kundgebung des Volksbundes Deutsche Kreisgebietsführer

in den Centralhallen, Eingang Düsterstraße, morgen, Mittwoch, 5. April, 20.30 Uhr. Es sprechen: Generalleutnant J. B. v. Schenkendorff, Hannover, und der Regierende Bürgermeister SA-Gruppenführer B. Jahn...

Führerwechsel in der 1155-f. Gruppe 3 Nordwest

Am Freitagabend Hamburg-Fußballklub fand der feierliche Führerwechsel bei der Gruppe 3 Nordwest des NS-Fußballverbandes statt, deren Führer, Gruppenführer Harry v. Salow-Borchamp, mit Wirkung vom 1. April zum Inoffiziellen NS-Fußballverband ernannt worden ist...

Nach Worten des scheidenden Gruppenführers dankte Korpsführer Christian Einfeldt dem Scheidenden für seine erfolgreiche Arbeit. Drei Ersatzkandidaten seien notwendig für die Männer des NS-Fußballverbandes...

Morgenwandern in den Frühling

In der Morgenwanderung der Bremer Naturhistorischen Gesellschaft hatte sich am letzten Sonntag ein erfreulich großer Kreis von Naturfreunden, Männern und Frauen, am Treffpunkt Eimsbüttel versammelt...

Hier spricht die Deutsche Arbeitsfront

Gutes Licht - bessere Leistung. Am Schönheit der Arbeit gibt Leitfaden für gute Beleuchtung heraus. Die gute Beleuchtung des Arbeitsplatzes wird heute dank der Tätigkeit der Deutschen Arbeitsfront immer härter in ihrer ganzen Bedeutung für die Gesundheit...

Hinweise (Die hier folgenden Mitteilungen gehören zum Anzeigenteil!) Sonnabend, 20. April, und Sonntag, 21. April, 10 Uhr, Politische Aktion von Adolf Hitler, Reichsführer der NSDAP...

geschick. Immer wieder ließ er: „Jetzt ruhig! Und dann konnte man den leisen Zingen der geliebten Bewohner des Bürgersaals lauschen. Eine wahre Anbahn herrschte in diesen feinen Stunden unter den Zeichen der Morgenwanderung...

Mitglieder wurde natürlich auch die erste partei förmliche Senze festgesetzt über dem Interesse an der Begegnung überleben. Die prachtvollen Stadione auf den Plätzen, die ersten Beobachtungen und mangelnde erste Freizeitsportler...

Anrede von Reichsbildungsleiter: Heute möchte ich mich an die Teilnehmer der heutigen Veranstaltung wenden. Ich möchte Sie heute mit dem Gedanken an die deutsche Jugend begrüßen...

Verleugere des Bremer Arbeitlers. Bei dem Ombudsmann der Arbeiterschützen in Schleswig-Holstein - ausgesprochen unter allen reichsweiten Arbeitlers - wurden alle Güter...

und damit auch für die Schönheit der Arbeit am Arbeitsplatz. Dieser Satz steht neben der Betonung des gesundheitlichen Nutzens jeder guten Arbeitsbeleuchtung...

Die Deutsche Arbeitsfront NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (Die hier folgenden Mitteilungen gehören zum Anzeigenteil!) Abteilung: Freizeitabendveranstaltungen des Groß-Bezirks in Casino: Abendveranstaltungen am 5., 6., 7. und 11. April...

Sport der BZ Admira wird niemals „verkalken“

Beisport hinterließ 50000 Mark Schulden - hohe Gehälter - auf dem Papier

Der erste Fußballmeister der Ostmark, Sportklub „Admira“, hat sich durch seine Tätigkeit im vergangenen Jahre die besten Spieler der Ostmark gesammelt. Die Spieler sind mit dem Spielplan des Aprils...

Tour de France ohne Deutsche

Zum erstenmal seit fast einem Jahrzehnt werden in der Tour de France zwei Mannschaften fehlen, die immer gerne gesehen waren, Deutschland und Italien. Eine Umfrage unter den deutschen Berufsradfahrern ergab, daß der größte Teil...

Deutsche Fußballmeisterschaft

Die letzte Ermittlung der Gaumeister in Bayern und Sachsen machte es erforderlich, daß die Gruppenbegegnungen an den Chiragen vertagt werden. Drei Treffen sind für Karfreitag, 7. April, angesetzt, ein viertes Spiel findet am Donnerstag, 10. April, statt...

Eimsbüttel Gaugruppenleiter

bei den Badefußballspielen in Gera In Gera wurden die Begegnungen um die Deutsche Badefußballmeisterschaft ausgetragen. Der Spielplan wies folgende Begegnungen auf: Die Eimsbütteler (Hermannsmeier) gegen Gera (Gaugruppenleiter)...

Abrador wälcht Hände rillenlauber

5fach garantiert Alle Vorzüge einer guten Zigarette vereinigt die Eckstein No. 5. Darum: Eckstein No. 5, fünfmal garantiert.

20,00 ECKSTEIN No. 5 GARE 5fach garantiert

40 Jahre Sportverein Werder

Am Jahre 1899 fanden sich einige junge Gebrüder, nach einanderfolgend...

Am Donnerstag, den 4. April, findet ein Gemeindefest...

belehens vor sich gehen wird. Der Donnerstag, 22. April...

Basketball in Bremen

In Bremen werden die Basketballspiele am Mittwoch...

Berufssinghänge in den Centralhallen

Am Montagabend fanden in den Centralhallen ein Wettbewerb...

Frau S. Min. Fritz Kersch, Quinquagen, Otto Kersch...

Der Rufe Zimole G. G. tritt erst am Mittwoch ein...

Im dritten Kampf fanden sich Ragh und Bertie gegenüber...

Mit Kazimierczak stellte sich ein für Bremen neuer...

Den Schlußkampf des Abends bestritten Barot und...

Pferdesport

Engländer (Beginn 15 Uhr): 1. N. In Niger, Cabonhof...

RAXON Krawatte advertisement with image of a tie and text: RAXON hält jeder Kritik stand!

Sommer-Spreisen advertisement with image of a woman and text: Schlaflosigkeit zermüht Sommer-Spreisen

Bünting-Tee advertisement with text: Tee ist das billigste Getränk

Wer etwas Schönes wählt, hat mehr vom Osterfest! advertisement with images of women in fashion

HEINZ HIRTE advertisement for RAXON ties

JOH. SCHNITTJER advertisement for RAXON ties

Advertisement for a family product: 'Wer etwas Schönes wählt...'

Advertisement for 'Flugzeug macht Geschichte' with image of an airplane

Advertisement for 'Horn' brand soap

Advertisement for 'Mietgesuche' (rental searches)

Advertisement for 'Ankauf' (purchase) of vehicles

Advertisement for 'Wir suchen baldmöglichst einige gute Stenotypistinnen'

Advertisement for 'Stellenangebote' (job offers)

Advertisement for 'Singer Kontorift' (Singer office equipment)

Advertisement for 'Jungfer Mann' (young woman)

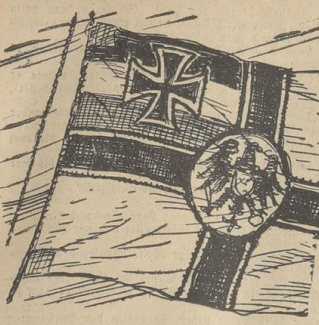
Advertisement for 'Schuhmacher' (shoemaker)

Advertisement for 'Wer etwas Schönes wählt...' with price list

Advertisement for 'Küchenhilfe' (kitchen help)

Advertisement for 'Zigaretten-Verkauf' (cigarette sale)

Advertisement for 'Gebr. Lessfers' (Lessfers brothers) with large logo



# Führer der Luftschiffe VON THOR GOOTE

„Du Besehl, Herr Kapitän!“ Hirsch redete sich auf. „Bei Beibringung auf den nötigen Benzin- und Ballastvorrat kann ich im 25 drei 50-Kilogramm-Bomben mitnehmen und etwa 20 Stundentouren um 22 Kilogramm. Natürlich muß dann jeder nicht unbedingt nötige Mann zu Hause bleiben.“

Der Kommandant nickte. „Das ist, bei Gott, nicht viel, und unsere Angriffe haben nur dann einen Sinn, wenn wir mit mehreren Schiffen zugleich angreifen.“

Kapitänleutnant Mathis hob die Hand. „Bei meinem 9 1/2 ist die Bombenlast bereits etwas geringfügig. Die Werts gibt 1100 Kilogramm Auslastung an.“

„Nach das Verhältnismäßig bald gefeigert werden“, sagte Straffer. „Wir werden auch bei den 25000 Kubikmeter-Schiffen nicht hebenbleiben. 22000 Kubikmeter-Schiffe sind für diesen Sommer noch zugelegt. Wir werden damit auf 16200 Kilogramm Auslastung bei prallen Schiffen kommen. Dabei läßt sich dann zugleich die größte Fahrtrasse auf vierhundertsechzig Kilometer festlegen.“

„Wenn nur die Geschwindigkeit nicht so gering wäre“, wies Kapitänleutnant Hirsch ein. „21,5 Meter je Sekunde sind zu wenig. 77 Hundertkilometer mit Bomben und mit getrockneten Menschen, und die muß ich rechnen, sonst brechen mir die Motoren schon auf halbem Wege zusammen.“

„Ich auch angereizt“, sprach Hirsch. „Leistung der Kommandanten. Die 22000-Kubikmeter-Schiffe sollen auf gute 25 Meter je Sekunde kommen. Jegliche Idee die mich sehr für eine Verbesserung der Seichöhe einleitet.“

Der Luftschiffbau hat 2900 Meter fähige Geschwindigkeit und seine Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann. Die Erfahrungen der Seereschiffahrt haben uns gezeigt, daß man da allerdings nicht mit 40 Kilometer Geschwindigkeit fahren.“

Er stotzte. „Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Wir müssen also auf Verluste gefaßt sein, die bei der letzten Bombenart, unserer Luftschiffe leider wohl meistens katastrophale sein werden.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

Copyright 1938 by Breitenstein Verlagsgesellschaft, Frankfurt a. M.

(10. Fortsetzung)

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

„Aber das ist doch...“

Wetterlage angeht und durchgeführt werden. Ich werde daher Angriffsbefehle nur geben, wenn die Wetterbedingungen einwandfrei sind. Die Beurteilung steht allerdings bei uns auf große Schwierigkeiten, denn die Beobachtungen unserer deutschen Wetterwarten allein genügen nicht. Die feindlichen fehlen, da wir den fünfstelligen nicht kennen. Und die lieben Neutralen haben ja inzwischen einen Beweis ihrer wahren Neutralität gegeben.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

„Ich habe meine Aufgabe nicht im Wiesemachen, aber ich halte es für nötig, daß wir uns selbst nicht heranziehen. Bei dieser geringen Fahrhöhe werden unsere Schiffe von 138 Meter Länge und etwa 15 Meter Durchmesser bei dieser lächerlichen Geschwindigkeit Ziele, die selbst ein schneller Artilleer nur mit Mühe verfehlen kann.“

## Unglücklich, aber wahr!

Kleiner Auszug aus einer Bille (sonderbarer Unfälle Berlin, 3. April)

Es geschah tagtäglich merkwürdige Dinge. Ich würde nie in Erfahrung über Romanen bekommen, so konnte der Autor sicher sein, daß sein Verleger sich da zu herbeilassen würde, keine Einfälle zu druden. Aber die Berichterstattungslinien können über Dinge berichten, die trotzdem für völlig unglücklich klingen, doch nachweislich nicht geschahen.

Daß einer Witwe, die das Grab ihres fürzlich verstorbenen Mannes mit frischen Blumen schmückte, der Grabstein auf den Kopf fiel und sie schwer verletzt, ist noch etwas, das man glaublich finden kann, obwohl es das Leben eines Menschen, das demnach Summe der Police ausbehalten. In Kalifornien geschah es einem Bauern, daß sein Flug eine Patrone aus der Erde wühlte und sie zur Entladung brachte, so daß die Kugel ihm in den Kopf drang und ihn tödlich verletzte.

Ein junger Mann wurde nur fargum so förmlich von seiner Braut an die hohe Brüstung gedrückt, daß ihm verischene Rippen dabei brachen. Die Versicherungsgesellschaft mußte eine Unfallentschädigung bezahlen. Ein anderer Jüngling nahm das gleiche Modell an. Als er sich erhob, hatte das Bein so unglücklich unter ihm ab, daß es gebrochen wurde. Eine Versicherungsgesellschaft mußte einem Manne eine Unfallentschädigung bezahlen, weil dieser auf einer dunklen Straße über eine schlafende Kuh lief und sich dabei erheblich verletzte. Ein anderer Jüngling mit der Nase gegen das Bett, das ihm Rollenblenden, Blutergüsse stellte sich ein, er starb.

In England fand ein Motorradfahrer gegen einen Elefanten. In Deutschland und Amerika sind Motorradfahrer häufig durch Rehe zu Schaden gekommen.

Der Schiffer eines Mikagosho fuhr auf einer Zankstelle, um seinen einmündigen, fünfzig Jahre alten Kanote letzte seine letzte Schürbe an einer Stelle in Brand, auf die Benzin getropft war. Der entsetzte Mann ließ die Schürbe noch weilen und warf sie noch, Sie fiel auf ein in der Nähe stehendes Pferd, das er sofort erlöschte sie mit einer Schlangenbewegung gegen einen Heuballen. Eine Scheune, das Mikagosho, vier Autos und zwei Wagen brannten als Folge dieser merkwürdigen Ereignisette ab. Pms.

„Du Besehl! Aber in Drontheim ging mir leider die Schale aus.“ Er lagte das, als handelte es sich um eine Schale, die er von Hamburg nach Belgien mit sich nahm. Er hatte die Hände in die Ärmel seines kurzen blauen Rockes, wie er das auf der Straße wohl so gewohnt war.

„Beter Straffer mußte lächeln.“ Aber bei uns ist das nicht ein solches Aufhängen für seine Sechsigste. Unsere Motoren sind keine Dampfmaschinen. Unsere Schiffe sind wie das geht — jetzt mit 2 3 und 4 — beide verloren aus einem Schlag, und jetzt 2 8.

„Gerade beschloß der Engländer soll uns fesseln! Und wenn die Matrosen hierher kommen, so sind sie nicht ein solches Aufhängen für seine Sechsigste. Unsere Motoren sind keine Dampfmaschinen. Unsere Schiffe sind wie das geht — jetzt mit 2 3 und 4 — beide verloren aus einem Schlag, und jetzt 2 8.“

„Er redete sich ein wenig.“ Ich war fünf Jahre Führer der „Bismarck“, „Herzogin Cecilie“, dem „Schiffstift“ des „NDV“. Er beobachtete ruhig den Einbruch dieser „Bismarck“, fünf Jahre auf allen Meeren, flügte er dann hier, „Deimal am Kap Horn.“ Er jag das O d'entend sich in die Länge.

(Fortsetzung folgt)

## Die Jünger des Hauptmanns von Köpenick:

### Sie hielten die Welt zum Narren

Der verschwundene „Prinz“ / Vom weiten Indianerhäuptling bis zur falschen „Zarentochter“

Berlin, 3. April

„Deutscher Prinz aus London verschwunden!“ meldeten die englischen Blätter vor wenigen Tagen in großen Schlagzeilen. Und sie knüpften die Feststellung über die Werbung um den Prinzen des Königs nicht zu, zu begründen, was es mit dem plötzlichen Verschwinden des deutschen Prinzen Wolf Heinrich von Stolberg, der ein Better der holländischen Thronfolge in Aussicht hat, für eine Bewandnis hat. Lag ein Unfall oder gar ein Verbrechen vor? Handelt es sich um eine geheimnisvolle Entführung?

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Der Prinz war ein jüngerer Sohn des London geborenen Königs, holländischer Prinz von Stolberg mit einem holländischen Nummernschild und fand auf Grund seines klingenden Namens Einlaß in die beste Gesellschaft. Man sah ihn in den besten Kreisen, er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen. Er wurde von den höchsten Stellen des Reiches empfangen.

Estmos begleitet, den Nordpol erreicht zu haben. Man glaubte ihm, man feierte ihn als Helden der Arktis, ganz Europa brachte ihm Ovationen und leistete seinen erregenden Berichten. Als die Sommerzeit über die Welt hinweggezogen, wurde er nicht mehr als ein Mann, der sich in die Arktis begeben hatte, sondern als ein Mann, der die Welt zum Narren gehalten hatte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen philosophischen Ansichten allenthalben in der Presse einen Ausbruch fanden. Sogar der König empfing die „Graue Haut“ im Buckinghampalast. Der indische Held hatte sich stets nach der Art seiner Väter und hielt auch in der englischen Hauptstadt getreulich an den Lebensgesetzen seines Volkes fest. Er sprach Bücher und sprach auch im Rundfunk, man verließ sich ihm ehrenhafter den Vorwürfen, und erst als Greg Dui das zeitliche segnete, hat der Betrug an Tageslicht. Die rote Hautfarbe war — abwaschbar. Der angebliche Indianerhäuptling war ein Weißer, der unter dem Namen des Indianerhäuptlings Greg Dui, ein ehemaliger Lehrling der Schule von Stuttgart, der sich auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse um die rote Hautfarbe als Komödie ausgedacht hatte, um in der Öffentlichkeit mehr zur Geltung zu gelangen, was ihm hundertprozentig glückte.

Ein Artillerist fällte die Weltgeschichte. Wenn man diesen oder jenen Schwinder, der in die Weltgeschichte eingegangen ist, nachträglich betrachtet, dann man es kaum verstehen, wie er Erfolg haben konnte. Die Welt ist vertrauensselig, man denkt an jene räumlichen Schwärmer, die einer großen Anzahl von hochgebildeten Persönlichkeiten weisungswürdig verstanden. Es ist die Geschichte von Anaxias, die die Welt an der Spitze der Weltgeschichte anführte, von der die Welt an der Spitze der Weltgeschichte anführte, von der die Welt an der Spitze der Weltgeschichte anführte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen philosophischen Ansichten allenthalben in der Presse einen Ausbruch fanden. Sogar der König empfing die „Graue Haut“ im Buckinghampalast. Der indische Held hatte sich stets nach der Art seiner Väter und hielt auch in der englischen Hauptstadt getreulich an den Lebensgesetzen seines Volkes fest. Er sprach Bücher und sprach auch im Rundfunk, man verließ sich ihm ehrenhafter den Vorwürfen, und erst als Greg Dui das zeitliche segnete, hat der Betrug an Tageslicht. Die rote Hautfarbe war — abwaschbar. Der angebliche Indianerhäuptling war ein Weißer, der unter dem Namen des Indianerhäuptlings Greg Dui, ein ehemaliger Lehrling der Schule von Stuttgart, der sich auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse um die rote Hautfarbe als Komödie ausgedacht hatte, um in der Öffentlichkeit mehr zur Geltung zu gelangen, was ihm hundertprozentig glückte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen philosophischen Ansichten allenthalben in der Presse einen Ausbruch fanden. Sogar der König empfing die „Graue Haut“ im Buckinghampalast. Der indische Held hatte sich stets nach der Art seiner Väter und hielt auch in der englischen Hauptstadt getreulich an den Lebensgesetzen seines Volkes fest. Er sprach Bücher und sprach auch im Rundfunk, man verließ sich ihm ehrenhafter den Vorwürfen, und erst als Greg Dui das zeitliche segnete, hat der Betrug an Tageslicht. Die rote Hautfarbe war — abwaschbar. Der angebliche Indianerhäuptling war ein Weißer, der unter dem Namen des Indianerhäuptlings Greg Dui, ein ehemaliger Lehrling der Schule von Stuttgart, der sich auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse um die rote Hautfarbe als Komödie ausgedacht hatte, um in der Öffentlichkeit mehr zur Geltung zu gelangen, was ihm hundertprozentig glückte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen philosophischen Ansichten allenthalben in der Presse einen Ausbruch fanden. Sogar der König empfing die „Graue Haut“ im Buckinghampalast. Der indische Held hatte sich stets nach der Art seiner Väter und hielt auch in der englischen Hauptstadt getreulich an den Lebensgesetzen seines Volkes fest. Er sprach Bücher und sprach auch im Rundfunk, man verließ sich ihm ehrenhafter den Vorwürfen, und erst als Greg Dui das zeitliche segnete, hat der Betrug an Tageslicht. Die rote Hautfarbe war — abwaschbar. Der angebliche Indianerhäuptling war ein Weißer, der unter dem Namen des Indianerhäuptlings Greg Dui, ein ehemaliger Lehrling der Schule von Stuttgart, der sich auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse um die rote Hautfarbe als Komödie ausgedacht hatte, um in der Öffentlichkeit mehr zur Geltung zu gelangen, was ihm hundertprozentig glückte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen philosophischen Ansichten allenthalben in der Presse einen Ausbruch fanden. Sogar der König empfing die „Graue Haut“ im Buckinghampalast. Der indische Held hatte sich stets nach der Art seiner Väter und hielt auch in der englischen Hauptstadt getreulich an den Lebensgesetzen seines Volkes fest. Er sprach Bücher und sprach auch im Rundfunk, man verließ sich ihm ehrenhafter den Vorwürfen, und erst als Greg Dui das zeitliche segnete, hat der Betrug an Tageslicht. Die rote Hautfarbe war — abwaschbar. Der angebliche Indianerhäuptling war ein Weißer, der unter dem Namen des Indianerhäuptlings Greg Dui, ein ehemaliger Lehrling der Schule von Stuttgart, der sich auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse um die rote Hautfarbe als Komödie ausgedacht hatte, um in der Öffentlichkeit mehr zur Geltung zu gelangen, was ihm hundertprozentig glückte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen philosophischen Ansichten allenthalben in der Presse einen Ausbruch fanden. Sogar der König empfing die „Graue Haut“ im Buckinghampalast. Der indische Held hatte sich stets nach der Art seiner Väter und hielt auch in der englischen Hauptstadt getreulich an den Lebensgesetzen seines Volkes fest. Er sprach Bücher und sprach auch im Rundfunk, man verließ sich ihm ehrenhafter den Vorwürfen, und erst als Greg Dui das zeitliche segnete, hat der Betrug an Tageslicht. Die rote Hautfarbe war — abwaschbar. Der angebliche Indianerhäuptling war ein Weißer, der unter dem Namen des Indianerhäuptlings Greg Dui, ein ehemaliger Lehrling der Schule von Stuttgart, der sich auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse um die rote Hautfarbe als Komödie ausgedacht hatte, um in der Öffentlichkeit mehr zur Geltung zu gelangen, was ihm hundertprozentig glückte.

Ein Schwinder vor Jahren war zweifellos der gefestigte „Indianerhäuptling“ Greg Dui, zu deutsch „Graue Haut“, der im vergangenen Jahr in London gestorben ist. Hunderte und Tausende hörten an der Londoner Universität seine ausgezeichneten Vorlesungen über die Geschichte des indischen Volkes. Die Londoner Gesellschaft für die Geschichte der Welt, ein Mann, dessen



# Bad Neuenahrer Sprudel

auch für häusliche Trinkkuren

Vertriebs-Niederlage: Brunnenvertrieb A.G., Peltzerstraße 14, Tel. 20244

**Helga Y**  
3. 4. 1939  
Die glückliche Geburt einer gesunden Tochter zeigen in großer Freude an  
Ema Nieremeier, geb. Jachens  
Hermann Nieremeier

Bremen, Fürtcher Straße 103  
3. Städt. Frauenklinik

Heute wurde uns ein gelundenes Mädchen geboren.  
**Madel**  
Karl Palmgren und Frau Hilde, geb. Grapow  
Bremen, den 3. April 1939  
Osterdeich 207 b

Ihre Verlobung geben bekannt:  
**Sieselotte Merx  
Heinz Lüneburg**  
Syndikatshof 2a      Contrefcarpe 123  
Bremen, Otern 1939  
Empfang: 1. Oftertag, 11-13 Uhr,  
Syndikatshof 2a

Wir geben unsere Verlobung bekannt:  
**Jungard Preeß  
Sufast Selmers**  
Jollinpellter  
Bremen      Otern 1939  
Empfang: 1. Oftertag, 11-14 Uhr,  
Carlshagenstraße 7

Statt Karten  
**Dr. med. Ernst Georg Brautlecht  
Uljula Brautlecht**  
geb. Frobele  
Bermahlste  
Bremen, den 4. April 1939  
Hollerallee 51.

Ihre Vermählung geben bekannt:  
**Helmuth Donat  
Else Donat**  
geb. Schröder  
Bremen, den 4. April 1939  
Schopenhauerstraße 62

## Bernstein-SCHMUCK

in großer Auswahl

Erzeugnisse eigener Werkstätte und der Staatlichen Bernsteinmanufaktur

in neu eröffneten Ladengeschäft  
**Walter Witzki**  
Am Wall 168

Nach kurzer, schwerer Krankheit entschlief heute mein lieber Vater, Bruder und Onkel  
**Thomas Antezak**  
im 63. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer:  
Wilhelm Antezak  
nicht allen Angehörigen.  
Bremen, Jannstr. 18, den 2. April 1939.  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut „Wilm“, Reimersgraben 25; etwaige Kranzspenden beliebig erbeten.  
Die Beerdigung findet am Donnerstag, dem 6. April, um 12 1/2 Uhr, von der Kapelle des Waller Friedhofes aus statt.  
Das feierliche Requiem findet am Mittwoch, dem 12. April, um 7 Uhr morgens, in der St. Marienkirche statt.

Am 2. April 1939 verließ unser Berufsamerad  
Schantenwärter  
**Thomas Antezak**  
Bahnhof Bremen-Inlandhafen  
Wir werden tiefst pflichttreuen Kameraden ein ehrendes Andenken bewahren.  
Der Präsident und die Gefolgschaft  
der  
Reichsbahndirektion Hannover

Meine innigste Liebe Schwester und Nichte, unsere gute Tante und Schwägerin und unsere unvergessliche Freundin  
**Elisabeth Schüttger**  
ist für immer von uns gegangen.  
In tiefer Trauer:  
Familie Joh. Schüttger, Remort  
Meta Schüttger, geb. Böttner  
und Kinder, Dallas Texas  
Dora Bider,  
Bremen, den 2. April 1939  
Ritterstraße 18.  
Die Aufbahrung ist im Beerdigungs-Institut „Vielat“, Humboldtstraße 190, erfolgt, wozu gewünschte Blumenpenden erbeten werden.  
Die Trauerfeier findet am Mittwoch, dem 5. April, um 11 1/2 Uhr, im Krematorium statt.

Gestern Abend entschlief ganz unerwartet infolge Herzschlages nach einem arbeitsreichen Leben unsere liebe Schwester, Schwägerin und Tante  
**Räthe Schwarzlose**  
in ihrem 52. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer, im Namen aller Angehörigen:  
**Lorenz Schwarzlose**  
Bremen, Hensburg, den 1. April 1939  
Kaufmannswall 24.  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut „Wilm“ (a. H. a. H.), Gr. Johannistr. 170. Zugedachte Blumenpenden bitten wir dort niederzulegen.  
Die Trauerfeier findet am Mittwoch, vorm. 8 1/2 Uhr, im Krematorium statt.

Nachruf  
Am 31. März verließ nach einem arbeitsreichen Leben unsere liebe, treue Mitarbeiterin, Fräulein  
**Räthe Schwarzlose**  
Wir werden ihr ein ewiges Andenken bewahren.  
Betriebsführer und Gefolgschaft  
des  
**Thalia-Theaters**  
Die Trauerfeier im Krematorium Hensberg findet am Mittwoch, 8 1/2 Uhr, statt.

Heute entschlief sanft und ruhig nach kurzer, schwerer Krankheit mein lieber Mann, mein herzenguter Vater, mein lieber Schwiegersohn, unser guter Bruder, Schwager und Onkel, der  
Werkmeister  
**Hermann Schwenke**  
im 59. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer:  
Marie Schwenke, geb. Böstling  
Karl Schwenke  
und Angehörige.  
Bremen, den 2. April 1939  
Seilerstraße 17.  
Beizuge dantend abgeholt.  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut von C. Bad. Wöhrstr. 34. Etwaige Kranzspenden dorthin erbeten.  
Die Beerdigung findet am Donnerstag, 13 Uhr, von der Kapelle des Osterholzer Friedhofes aus statt.

Der unerwartete Tod nahm mit gestern Abend nach langem Leiden meine innigste Liebe und herzengute Mutter, meine liebe Schwester, unsere Schwägerin und Tante  
**Johanne Lampe Wwe.**  
geb. Kolb  
im 55. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer:  
Carl Lampe  
nicht allen Angehörigen.  
Bremen, Mandelftr. 29, den 3. April 1939  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut Feiertag, Osterfeuerbergstr. 104/05. Zugedachte Kranzspenden sind dorthin erbeten.  
Die Trauerfeier findet am Donnerstag, 11 1/2 Uhr, in der Kapelle des Waller Friedhofes statt.

Pflichtig und für uns alle unerwartet nahm der Tod unser Gefolgschaftsmitglied  
**Johann Brede**  
aus untern Rehen. Wir verlieren in ihm einen guten, zuverlässigen Arbeitskameraden, der uns viele Jahre hindurch ein Vorbild der Pflichterfüllung geworden war. Der Verlust bewegt uns tief. Wir werden ihn nicht vergessen.  
Betriebsführer und Gefolgschaft  
der Firma  
**Carl F. W. Borgward**  
Automobil- und Motorenwerke  
Bremen

Am 2. April ist unsere liebe Berufsameradin, Fräulein  
**Elisabeth Schüttger**  
Postalassistentin  
verstorben.  
Sie war uns in den langen Jahren unserer Zusammenarbeit nicht nur eine treue Kameradin, sondern auch eine liebenswerte Freundin.  
Wir werden sie nicht vergessen.  
Der Leiter und die Gefolgschaft des  
**Fernsprechamtes Bremen**  
Bremen, den 3. April 1939.

Am Sonntagabend entschlief ganz unerwartet nach kurzer, schwerer Krankheit unsere innigste Liebe, treue Mutter, unsere liebe Großmutter, Schwiegermutter, Schwester und Schwägerin  
**Anna Brokmeier**  
geb. Wischmann  
im 64. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer:  
Wilhelm von Ameln und Frau,  
Hella, geb. Brokmeier  
Margarete Brokmeier  
Peter Kraft und Frau,  
Annie, geb. Brokmeier  
Kernig Hart, geb. Brokmeier  
Renete und Eva-Maria  
und Angehörige.  
Bremen, den 2. April 1939  
Wittenberger Straße 32  
Theobaldshafen.  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut „Wilm“, Reimersgr. 23, etwaige Kranzspenden dorthin erbeten.  
Die Beerdigung findet am Donnerstag, 6. April, um 10 1/2 Uhr, von der Kapelle des Waller Friedhofes aus statt.

Am Montag früh entschlief an den Folgen eines Schlaganfalles unsere liebe, gute Mutter, Schwiegermutter und Großmutter, Frau  
**Christiane Gauker Wwe.**  
geb. Müller  
im 73. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer, auch im Namen aller Angehörigen:  
Helmine Gauker und Frau,  
Celine, geb. Hoffmann  
Franz Gauker  
Frank Schwarzbach und Frau,  
Räthe, geb. Gauker  
Ernst Schwarzbach jr.  
Bremen, 3. April 1939, Schmiedestraße 25,  
Rohlfen, Theobaldshafen.  
Die Aufbahrung ist im Beerdigungs-Institut „Vielat“, Humboldtstr. 190, erfolgt, wozu gewünschte Kranzspenden erbeten werden.  
Die Trauerfeier findet am Donnerstag, dem 6. April, um 10 1/2 Uhr, im Krematorium statt.

Gestern Abend entschlief in Gottes Willen ergeben, nach längerer Krankheit, doch unerwartet, meine liebe Mutter, Schwiegermutter, Großmutter, Urgroßmutter, Tante und die langjährige Freundin unseres Hauses  
**Udele Behrens**  
geb. W a h r m a n n  
im 82. Lebensjahre.  
Arnold Behrens und Frau  
Frau Elisabeth Behrens Wwe.  
Carola Wahrmann  
Jans Oscar Wahrmann  
Familie S. Grotewald  
Lemie Ciel und Kreutzl.  
Bremen, 2. April 1939, Fort Jefferson 12A.  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut „Wilm“, Reimersgr. 23, etwaige Kranzspenden dorthin erbeten.  
Die Trauerfeier findet am Donnerstag, dem 6. April, vorm. 10 Uhr, in der Buntentoes-Friedhofkapelle statt.

Nach schwerem, mit großer Tapferkeit ertragenem Leiden entschlief heute sanft meine innigste Liebe, unsere herzengute Schwester und Tante  
**Adelgunde Gätling**  
geb. Lühring  
im 55. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer:  
Georg Gätling  
Wilfried Lühring  
Ulrich Vogt und Frau.  
Bremen, den 2. April 1939  
Wiesbadener Straße 7 (Brooklyn 119).  
Die Aufbahrung erfolgte im Beerdigungs-Institut „Wilm“, Friedhofstr. 19. Zugedachte Kranzspenden dorthin erbeten.  
Die Trauerfeier findet am Donnerstag, 6. April, 9 1/2 Uhr, im Krematorium statt.

**Verloren**  
Sonntagabend mit tag in Linie 1 aus Markt  
schwarze Kladderhüt verloren. Gegen alle Bestrebungen abzugeben.  
H. & Weide 40

Am 1. April 1939 verstarb unser Parteigenosse  
**Heinrich Wicher**  
Wir verlieren in ihm einen treuen Parteigenossen, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.  
**NSDAP,**  
Ortsgruppe Hohentor  
R ä d e,  
Ortsgruppenleiter

Am 1. April verstarb nach einem langen arbeitsreichen Leben unser früherer Berufsamerad,  
der Fleischermeister  
**Heinrich Wicher**  
im 68. Lebensjahre.  
Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.  
**Fleischer-Zunngung Bremen**  
Heinz Sigl, Obermeister

Unser Mitglied  
**August Osmers**  
Auf der Brate 26  
ist am 1. April 1939 unerwartet aus unserer Mitte geschieden. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.  
Die Trauerfeier findet am Mittwoch, dem 3. April, um 10 1/2 Uhr, im Krematorium statt.  
Kameradschaft  
Bremer Wirt.

Am 1. April 1939 verstarb unser treuer und pflichterfüllter Kamerad, der Wirtsbmann, Parteigenosse  
**Albert Peters**  
Eltener Straße 5.  
Wir werden den Beizuge bewahren, der uns allen ein Vorbild war, ein ewiges Andenken bewahren.  
Zweiteile Heiligsfront  
Ortsabteilung Wejer  
Der Ortsbmann.  
Zur Beerdigung treten Frauen und Amtsblätter am Mittwoch, 6. April 1939, um 12 1/2 Uhr, von der Kapelle des Göttinger Friedhofes aus.

**Hundert nette, kleine Oster-Freuden**  
und noch mehr hält Hafeken für Sie bereit: Bestecke, ger. 90 versilbert, Klein-Silber, reizv. Schmuck. Gediegene Geschenke, die nicht viel kosten und doch so wertvoll sind. Schon mit 2 Mark können Sie da viel Freude schenken.  
**Hafeken**  
Bischofsnaedel 3

Die  
**Trachten - Jacke**  
gehört heute zu den unentbehrlichen modischen Artikeln für jede Dame. — Sie finden diese bei uns frisch u. flott in der Form, elegant verarbeitet mit aparten Stickereien, wie Sie es  
**von Cords**  
nicht anders erwarten.  
Hauptpreislagern:  
**5<sup>00</sup> 7<sup>00</sup> 9<sup>75</sup> 12<sup>75</sup>**  
und höher bis zur handgestrickten Original-Wiener-Jacke  
**CORDS**  
Das deutsche Qualitätsmerkmal  
G. G. & Co. Ober-Ost.

Nach längerem, schwerem Leiden verließ heute unsere liebe, herzengute, mitternachts Mutter, Schwiegermutter, Großmutter und Tante, Frau  
**Elise Funke**  
geb. Schrader  
im 74. Lebensjahre.  
In tiefer Trauer, im Namen der Angehörigen:  
Frau Marie Schlund, geb. Funke  
Bremen, Berlin, den 1. April 1939  
Braunschwäger Straße 54.  
Die Aufbahrung ist im Beerdigungs-Institut „Vielat“, Humboldtstr. 190, erfolgt, wozu gewünschte Kranzspenden erbeten werden.  
Die Trauerfeier findet am Mittwoch, dem 6. April, um 11 1/2 Uhr, in der Kapelle des Waller Friedhofes statt.

Heute morgen entschlief sanft und ruhig unter liebevoller Pflege, Schwiegermutter, Bruder, Schwager und Onkel  
**August Osmers**  
im 83. Lebensjahre.  
Er war seinen 9 Kindern ein stets treuer, sorgender Vater.  
In tiefer Trauer, im Namen aller Hinterbliebenen:  
Gustav Richter und Frau,  
Sophie, geb. Osmers  
Bremen, den 1. April 1939  
Auf der Brate 26.  
Die Aufbahrung ist im Beerdigungs-Institut „Vielat“, Humboldtstr. 190, erfolgt, wozu gewünschte Kranzspenden erbeten werden.  
Die Trauerfeier findet am Mittwoch, dem 6. April, um 10 1/2 Uhr, im Krematorium statt.

**Es ist wie ein Wunder!**  
Ich bin ohne Sommerprossen. Alle Hoffnungen habe ich schon aufgegeben, diese so entstellende Flecke loszuwerden. Aber ein Versuch mit „Frische Schwammcreme“ hat mich eines Besseren belehrt. Der Erfolg ist überausend. — Gebrauchen Sie Schönheitswasser Apollon!  
Drogerie Kegel & Bode, Nollstr. 7; Drogerie Scholt & Görtz, Osterstraßweg 104; Walter-King-Drogerie Lesmann; Drogerie Thelen, Bahnhofstr. 12 und 36; Drogerie Papp, Schwachhauser Heerstr. 97; Flora-Drogerie Bierhümpfel, V. d. Steintor 202/204; Drogerie S. Ehlers, Waller Heerstr. 33.

Schöne  
**Offene**  
Geschenke

**Ideal**  
d. feinstmögliche Linkstrumpf in den modernen Frühlingsfarben. . . . . **1.45**

**Baroneß**  
der elegante Strumpf in reiner Seide. . . . . **1.95**

**Handschuhe**  
Webleder, elegante Ausführungen. . . . . **1.95**

**Handschuhe**  
Nappa, waschbar, modische Neuheiten. . . . . **5.95**

**Garnitur**  
Hemd und Schlüpfen, mod. Wickmuster. . . . . **2.90**

**Blusen**  
Rippstoff, neue Farben und Modelle. . . . . **7.90**

**FRIEDEL LINK**  
Oberstr. 24 u. V. d. Steintor 136

**und der Klaben? Bitte sehr!**  
Dafür sorgt Janssen, Burg. Der Mann kann wirklich Klaben backen! Ein Anruf, eine kurze Karte, und pünktlich haben Sie Ihren Ovale-Klaben im Haus. Sie brauchen hier nur noch auszusuchen:  
Bremer Klaben 1 1/2 kg 12.50      Bremer Klaben II 4 kg 7.50  
" " 1 kg 7.-      " " 2 kg 5.70  
" " 1 1/2 kg 7.-      " " 3 kg 5.50  
" " 1 kg 7.-      " " 4 kg 5.50  
**D. JANSSEN & SOHN - BREMEN - BURG**  
Inh.: Backmeister Heinz Janssen      Ruf: 09 Lesum 31  
Auch Versand





Börsenberichte

Hamburg, 2. April. Zu Beginn der neuen Woche zeigte auch die Hanseatische Wertpapierbörse eine feste Haltung...

Frankfurt a. M., 3. April. Am Abendbörsen blieb die Grundstimmung fest. Die Umsetztätigkeit nahm allerdings...

Nach dem Ausweis der Reichsbank vom 31. März 1939 hat sich in der verflochtenen Banknote die gesamte Kapitalanlage...

Die Reichsbank am Quartalsmittelpunkt

Erhöhte Kreditforderungen

Table with columns: Aktiva, Passiva, and various sub-categories like Guthaben, Darlehen, etc.

Hannover, 3. April. Die Befestigung des Aktienmarktes setzte sich in der Kurse weiter fort. Norddeutsche Creditbank...

New York, 3. April. Am Montag setzte die Börse eine erneute feste Haltung an. Die Kurse stiegen bis zu 1 Dollar...

Die Reichsbank am Quartalsmittelpunkt. Die Reichsbank am Quartalsmittelpunkt...

Berliner Devisenkurs

Table showing exchange rates for various countries like Argentina, Brasilien, Dänemark, etc.

Amsterdam, 3. April. Die Börse in Amsterdam zeigte eine feste Haltung...

Vergrößertes Neugeschäft der Realkreditinstitute im Februar

Die Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes für Pfandbriefe, die unmittelbar nach dem Jahresbeginn eingesetzt...

Dollar = 2,43 (2,43) RM  
Englisches Pfund = 11,63 (11,47) RM

frische Lieferungen und Harpen wurden um je 1/4 höher befestigt. Parben notierten 100% und Reichsbank...

An den internationalen Devisenmärkten hielten sich die Schwankungen dem Sonnabend gegenüber in verhältnismäßig engen Grenzen. Das englische Pfund konnte sich...

Prag, 3. April. Die Börse in Prag zeigte eine feste Haltung...

Konkurrenz  
Berlin: Nachl. Wittl. Marie Scholtke, Gf. Schifer, Schankwitz, Berlin-Steiglitz, -Dinslaken: Kfm. Josef...

Reichsbankdiskont 4%

Hanseatische Wertpapierbörsen

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Hanseatische Wertpapierbörsen'.

Wertpapierkurse der BZ vom 3. April

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Wertpapierkurse der BZ vom 3. April'.

Berliner Börse

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Berliner Börse'.

Lumbards 5%

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Lumbards 5%'.

Niedersächsische Börse

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Niedersächsische Börse'.

Fortlaufende Notierungen

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Fortlaufende Notierungen'.

Reichsbankdiskont

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Reichsbankdiskont'.

Reichsbankdiskont

Table listing various stocks and bonds under the heading 'Reichsbankdiskont'.



# Postdampfschiffverbindungen nach außereuropäischen Ländern

(Letzte Verbindungen)  
Änderungen vorbehalten

Verzeichnis der Postschiffe beim Postamt 5 Bremen, im April 1939

(Letzte Verbindungen)  
Änderungen vorbehalten

Dampfer	Abfahrt	Ueberfahrtsdauer	Post-schluss	Dampfer	Abfahrt	Ueberfahrtsdauer	Post-schluss	Dampfer	Abfahrt	Ueberfahrtsdauer	Post-schluss
von	am	bis	am	von	am	bis	am	von	am	bis	am
<b>1. Nach Nordamerika und Durchgangsländern über New York</b>											
Gewöhnliche und eingeschriebene nichtliche Drucksachen und Warenproben ohne Letzteren werden den Postämtern Bremen 5 und Hamburg 1 zu Weiterleitung nach den von diesen Häfen abgehenden Schiffen zugeführt.											
<b>a) Bremen</b>											
deserble	12	New York	7 4 5								
deserble	14	New York	9 6 7								
deserble	16	New York	11 8 9								
deserble	18	New York	13 10 11								
deserble	20	New York	15 12 13								
deserble	22	New York	17 14 15								
deserble	24	New York	19 16 17								
deserble	26	New York	21 18 19								
deserble	28	New York	23 20 21								
deserble	30	New York	25 22 23								
deserble	31	New York	26 23 24								
deserble	32	New York	27 24 25								
deserble	33	New York	28 25 26								
deserble	34	New York	29 26 27								
deserble	35	New York	30 27 28								
deserble	36	New York	31 28 29								
deserble	37	New York	1 29 30								
deserble	38	New York	3 31 1								
deserble	39	New York	5 1 3								
deserble	40	New York	7 3 5								
deserble	41	New York	9 5 7								
deserble	42	New York	11 7 9								
deserble	43	New York	13 9 11								
deserble	44	New York	15 11 13								
deserble	45	New York	17 13 15								
deserble	46	New York	19 15 17								
deserble	47	New York	21 17 19								
deserble	48	New York	23 19 21								
deserble	49	New York	25 21 23								
deserble	50	New York	27 23 25								
deserble	51	New York	29 25 27								
deserble	52	New York	31 27 29								
deserble	53	New York	1 29 31								
deserble	54	New York	3 31 1								
deserble	55	New York	5 1 3								
deserble	56	New York	7 3 5								
deserble	57	New York	9 5 7								
deserble	58	New York	11 7 9								
deserble	59	New York	13 9 11								
deserble	60	New York	15 11 13								
deserble	61	New York	17 13 15								
deserble	62	New York	19 15 17								
deserble	63	New York	21 17 19								
deserble	64	New York	23 19 21								
deserble	65	New York	25 21 23								
deserble	66	New York	27 23 25								
deserble	67	New York	29 25 27								
deserble	68	New York	31 27 29								
deserble	69	New York	1 29 31								
deserble	70	New York	3 31 1								
deserble	71	New York	5 1 3								
deserble	72	New York	7 3 5								
deserble	73	New York	9 5 7								
deserble	74	New York	11 7 9								
deserble	75	New York	13 9 11								
deserble	76	New York	15 11 13								
deserble	77	New York	17 13 15								
deserble	78	New York	19 15 17								
deserble	79	New York	21 17 19								
deserble	80	New York	23 19 21								
deserble	81	New York	25 21 23								
deserble	82	New York	27 23 25								
deserble	83	New York	29 25 27								
deserble	84	New York	31 27 29								
deserble	85	New York	1 29 31								
deserble	86	New York	3 31 1								
deserble	87	New York	5 1 3								
deserble	88	New York	7 3 5								
deserble	89	New York	9 5 7								
deserble	90	New York	11 7 9								
deserble	91	New York	13 9 11								
deserble	92	New York	15 11 13								
deserble	93	New York	17 13 15								
deserble	94	New York	19 15 17								
deserble	95	New York	21 17 19								
deserble	96	New York	23 19 21								
deserble	97	New York	25 21 23								
deserble	98	New York	27 23 25								
deserble	99	New York	29 25 27								
deserble	100	New York	31 27 29								
deserble	101	New York	1 29 31								
deserble	102	New York	3 31 1								
deserble	103	New York	5 1 3								
deserble	104	New York	7 3 5								
deserble	105	New York	9 5 7								
deserble	106	New York	11 7 9								
deserble	107	New York	13 9 11								
deserble	108	New York	15 11 13								
deserble	109	New York	17 13 15								
deserble	110	New York	19 15 17								
deserble	111	New York	21 17 19								
deserble	112	New York	23 19 21								
deserble	113	New York	25 21 23								
deserble	114	New York	27 23 25								
deserble	115	New York	29 25 27								
deserble	116	New York	31 27 29								
deserble	117	New York	1 29 31								
deserble	118	New York	3 31 1								
deserble	119	New York	5 1 3								
deserble	120	New York	7 3 5								
deserble	121	New York	9 5 7								
deserble	122	New York	11 7 9								
deserble	123	New York	13 9 11								
deserble	124	New York	15 11 13								
deserble	125	New York	17 13 15								
deserble	126	New York	19 15 17								
deserble	127	New York	21 17 19								
deserble	128	New York	23 19 21								
deserble	129	New York	25 21 23								
deserble	130	New York	27 23 25								
deserble	131	New York	29 25 27								
deserble	132	New York	31 27 29								
deserble	133	New York	1 29 31								
deserble	134	New York	3 31 1								
deserble	135	New York	5 1 3								
deserble	136	New York	7 3 5								
deserble	137	New York	9 5 7								
deserble	138	New York	11 7 9								
deserble	139	New York	13 9 11								
deserble	140	New York	15 11 13								
deserble	141	New York	17 13 15								
deserble	142	New York	19 15 17								
deserble	143	New York	21 17 19								
deserble	144	New York	23 19 21								
deserble	145	New York	25 21 23								
deserble	146	New York	27 23 25								
deserble	147	New York	29 25 27								
deserble	148	New York	31 27 29								
deserble	149	New York	1 29 31								
deserble	150	New York	3 31 1								
deserble	151	New York	5 1 3								
deserble	152	New York	7 3 5								
deserble	153	New York	9 5 7								
deserble	154	New York	11 7 9								
deserble	155	New York	13 9 11								
deserble	156	New York	15 11 13								
deserble	157	New York	17 13 15								
deserble	158	New York	19 15 17								
deserble	159	New York	21 17 19								
deserble	160	New York	23 19 21								
deserble	161	New York	25 21 23								
deserble	162	New York	27 23 25								
deserble	163	New York	29 25 27								
deserble	164	New York	31 27 29								
deserble	165	New York	1 29 31								
deserble	166	New York	3 31 1								
deserble	167	New York	5 1 3								
deserble	168	New York	7 3 5								
deserble	169	New York	9 5 7								
deserble	170	New York	11 7 9								
deserble	171	New York	13 9 11								
deserble	172	New York	15 11 13								
deserble	173	New York	17 13 15								
deserble	174	New York	19 15 17								
deserble	175	New York	21 17 19								
deserble	176	New York	23 19 21								
deserble	177	New York	25 21 23								
deserble	178	New York	27 23 25								
deserble	179	New York	29 25 27								
deserble	180	New York	31 27 29								
deserble	181	New York	1 29 31								
deserble	182	New York	3 31 1								
deserble	183	New York	5 1 3								
deserble	184	New York	7 3 5								
deserble	185	New York	9 5 7								
deserble	186	New York	11 7 9								
deserble	187	New York	13 9 11								
deserble	188	New York	15 11 13								
deserble	189	New York	17 13 15								
deserble	190	New York	19 15 17								
deserble	191	New York	21 17 19								
deserble	192	New York	23 19 21								
deserble	193	New York	25 21 23								
deserble	194	New York	27 23 25								
deserble	195	New York	29 25 27								
deserble	196	New York	31 27 29								
deserble	197	New York	1 29 31								
deserble	198	New York	3 31 1								
deserble	199	New York	5 1 3								
deserble	200	New York	7 3 5								
deserble	201	New York	9 5 7								
deserble	202	New York	11 7 9								
deserble	203	New York	13 9 11								
deserble	204	New York	15 11 13								
deserble	205	New York	17 13 15								
deserble	206	New York	19 15 17								
deserble	207	New York	21 17 19								
deserble	208	New York	23 19 21								
deserble	209	New York	25 21 23								
deserble	210	New York	27 23 25								
deserble	211	New York	29 25 27								
deserble	212	New York	31 27 29								
deserble	213	New York	1 29 31								
deserble	214	New York	3 31 1								
deserble	215	New York	5 1 3								
deserble	216	New York	7 3 5								
deserble	217	New York	9 5 7								
deserble	218	New York	11 7 9								
deserble	219	New York	13 9 11								
deserble	220	New York	15 11 13								
deserble	221	New York	17 13 15								
deserble	222	New York	19 15 17								
deserble	223	New York	21 17 19								
deserble	224	New York	23 19 21								
deserble	225	New York	25 21 23								
deserble	226	New York	27 23 25								
deserble	227	New York	29 25 27								
deserble	228	New York	31 27 29								
deserble	229	New York	1 29 31								
deserble	230	New York	3 31 1								
deserble	231	New York	5 1 3								
deserble	232	New York	7 3 5								
deserble	233	New York	9 5 7								
deserble	234	New York	11 7 9								
deserble	235	New York	13 9 11								
deserble	236	New York	15 11 13								
deserble	237	New York	17 13 15								
deserble	238	New York	19 15 17								
deserble	239	New York	21 17 19								
deserble	240	New York	23 19 21								
deserble	241	New York	25 21 23								
deserble	242	New York	27 23 25								
deserble	243	New York	29 25 27								
deserble	244	New York	31 27 29								
deserble	245	New York	1 29 31								
deserble	246	New York	3 31 1								
deserble	247	New York	5 1 3								
deserble	248	New York	7 3 5								
deserble	249	New York	9 5 7								
deserble	250	New York	11 7 9								
deserble	251	New York	13 9 11								
deserble	252	New York	15 11 13								
deserble	253	New York	17 13 15								
deserble	254	New York	19 15 17								
deserble	255	New York	21 17 19								
deserble	256	New York	23 19 21								
deserble	257	New York	25 21 23								
deserble	258	New York	27 23 25								
deserble	259	New York	29 25 27								
deserble	260	New York	31 27 29								
deserble	261	New York	1 29 31								
deserble	262	New York	3 31 1								
deserble	263	New York	5 1 3								
deserble	264	New York	7 3 5								
deserble	265	New York	9 5 7								
deserble	266	New York	11 7 9								
deserble	267	New York	13 9 11								
deserble	268	New York	15 11 13								
deserble	269	New York	17 13 15								
deserble	270	New York	19 15 17								
deserble	271	New York	21 17 19								
deserble	272	New York	23 19 21								
deserble	273	New York	25 21 23								
deserble	274	New York	27 23 25								
deserble	275	New York	29 25 27								
deserble	276	New York	31 27 29								
deserble	277	New York	1 29 31								
deserble	278	New York	3 31 1								
deserble	279	New York	5 1 3								
deserble	280	New York	7 3 5								
deserble	281	New York	9 5 7								
deserble	282	New York	11 7 9								
deserble	283	New York	13 9 11								
deserble	284	New York	15 11 13								
deserble	285	New York	17 13 15								
deserble	286	New York	19 15 17								
deserble	287	New York	21 17 19								
deserble	288	New York	23 19 21								
deserble	289	New York	25 21 23								
deserble	290	New York	27 23 25								
deserble	291	New York	29 25 27								
deserble	292	New York	31 27 29								
deserble	293	New York	1 29 31								
deserble	294	New York	3 31 1								
deserble	295	New York	5 1 3								
deserble	296	New York	7 3 5								
deserble	297	New York	9 5 7								
deserble	298	New York	11 7 9								
deserble	299	New York	13 9 11								
deserble	300	New York	15 11 13								
deserble	301	New York	17 13 15								
deserble	302	New York	19 15 17								
deserble	303	New York	21 17 19								
deserble	304	New York	23 19 21								
deserble	305	New York	25 21 23								
deserble	306	New York	27 23 25								
deserble	307	New York	29 25 27								
deserble	308	New York	31 27 29								
deserble	309	New York	1 29 31								
deserble	310	New York	3 31 1								
deserble	311	New York	5 1 3								
deserble	312	New York	7 3 5								
deserble	313	New York	9 5 7								
deserble	314	New York	11 7 9								
deserble	315	New York	13 9 11								
deserble	316	New York	15 11 13								
deserble	317	New York	17 13 15								
deserble	318	New York	19 15 17								
deserble	319	New York	21 17 19								
deserble	320	New York	23 19 21								
deserble	321	New York	25 21 23								
deserble	322	New York	27 23 25								
deserble	323	New York	29 25 27								
deserble	324	New York	31 27 29								
deserble	325	New York	1 29 31								
deserble	326	New York	3 31 1								
deserble	327	New York	5 1 3								
deserble	328	New York	7 3 5								
deserble	329	New York	9 5 7								
deserble	330	New York	11 7 9								
deserble	331	New York	13 9 11								
deserble	332	New York	15 11 13								
deserble	333	New York	17 13 15								
deserble	334	New York	19 15 17								

# 50 JAHRE

## RHEIN-SEESCHIFFFAHRT

Sonderbeilage der Bremer Zeitung zum goldenen Jubiläum des Rhein-Seedienstes der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen

1889

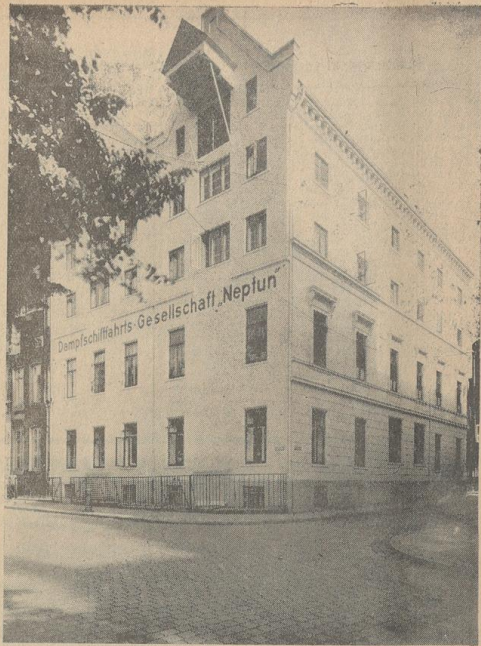
4. April

1939

Die Jubiläumsfeier der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen, anlässlich des fünfzigjährigen Bestehens ihres Rhein-Seeverkehrs ist ein Ereignis, an dem auch die Hansestadt Köln lebhaften Anteil nimmt. Als zu Beginn des vorigen Jahrhunderts mit dem Fortschritt von Technik und Wirtschaft Köln sich auf seine alte Tradition besann und daranging, dem Rhein wieder die Bedeutung einer „Seestraße“ zu geben, war es von entscheidender Bedeutung, daß diese Bestrebungen Kölns von den Städten der Nordseeküste, die, wie Bremen, sich zu Trägern neuer weltwirtschaftlicher Beziehungen herausgebildet, tatkräftig aufgenommen und unterstützt wurden. So haben sich Verflechtungen zwischen dort ansässigen Schifffahrtsunternehmen und der von Köln ausgehenden Rheinschifffahrt ergeben, die dem Rhein-Seeverkehr eine besondere Prägung und seine weitreichende volkswirtschaftliche Bedeutung gegeben haben.

Bremen und Köln sind an der Jubiläumsfeier der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ in gleicher Weise beteiligt. So legt diese Feier zugleich Zeugnis ab von dem Geiste und Erfolg hanseatischer Verbundenheit, der zu neuer Leistung anspornt und aufstößt.

Dr. Schmidt MdR.  
Oberbürgermeister der Hansestadt Köln



Das Geschäftsgebäude der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ in Bremen wurde im Jahre 1893 bezogen, im Jahre 1918 nach Ankauf des Nachbarhauses umgebaut und vergrößert. Ein typisches Altbremer Haus mit der Giebelseite nach der Straßenseite.

Bremen, 4. April.  
Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ in Bremen, ein lebendiges Glied der bremischen Schifffahrt, kann in diesem Jahre auf ihr fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Sie wurde im Jahre 1869 durch Zusammenschluß einiger Bremer Handelshäuser als Partreederei unter Führung der Firma J. S. & C. Niemann gegründet und stellte es sich zur Aufgabe, den Verkehr mit England von Bremen nach den nordischen Ländern betriebsmäßig zu gestalten durch Einstellung von Dampfern zu verbessern und weitverbreitend mit den Nachbarstädten zu erhalten. Die ersten drei Dampfer „Nordheim“, „Neptun“ und „Meer“ wurden in Göttingen bestellt und nahmen nach ihrer Auslieferung die Fahrt nach Großbritannien (seit 1870), Göteborg, Kopenhagen, Malmo und Odense auf. Ausgabestellen war zunächst Bremerhaven, da Bremen-Stadt mit dem besetzten Dampfen wegen der damaligen geringen Wassertiefe der Weser noch nicht erreicht werden konnte.

Einige Monate nach Aufnahme der Fahrt brach der Deutsch-Französische Krieg aus, der das eben ins Leben getretene Unternehmen auf das schwerste zu erschüttern drohte. Um die Geschäfte für die Reederei abzumachen, wurden die Dampfer unter schwedische Flagge gestellt und nach Beendigung des Krieges wieder zurückgenommen. An die Zeit erinnert noch heute die blaue Rotelelle der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ und das gleichfarbige Schiffeinband ihrer Schiffe.

Da der Dampferbetrieb im Verlauf der nun folgenden Jahre einen guten Ruf erlangt, und auch die Interessen für die Zukunft verheißungsvoll erschienen, wurde beschlossen, den Betrieb auszuweiten und die Partreederei in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. So entstand mit Wirkung vom 1. April 1873 die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“. Als Betätigungsfeld wählte sich die Reederei die europäische Küstenschifffahrt und die Erbringung regelmäßiger Linien in diesem Rahmen.

Zunächst waren die zur Verbesserung des Verkehrs in längst genannten Arbeiten bereits gezeichnet, daß die Schiffe der „Neptun“ wenn auch noch nach Ablegerungen, nach Bremen kommen konnten. Am 15. Oktober 1888 fand bekanntlich die feierliche Eröffnung des Bremer Freihafens statt, die in Verbindung mit dem großen Werk der Wasserregulation die Grundlagen schuf für die Entwicklung des modernen bremischen Seeverkehrs und für den weiteren Aufstieg der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ selbst. Historisch bemerkenswert ist, daß der „Neptun“-Dampfer „Lina“, Kapitän B. Jurisch, am Tage der Eröffnung des Bremer Freihafens mit geladenen Gütern an Bord als erstes Schiff eine Rundfahrt durch den neuen Hafen machte.

Die Früchte, die von der „Neptun“ während der ersten Jahre ihres Bestehens geerntet werden konnten,

sind ihr nicht in den Schoß gefallen. Es bedurfte vielmehr angestrengter, harter Arbeit und unermüdlicher Hingabe, um die zahlreichen Klippen gefährlichen Mißerfolges mit mutiger Entschlossenheit zu umschiffen. Das gelang vor allem einem Mann von dem Range eines H. A. Nolde, der seit dem 1. Februar 1885 die „Neptun“ leitete und eine starke Initiative entfaltete, eine Unternehmer- und Reedereipolitik, dem die bremische Schifffahrt und die „Neptun“ ungeheuer viel verdankt. Als hanseatischer Pionier „entdeckte“ H. A. Nolde den Rhein als Seeschiffahrtsweg, und schon im Jahre 1889 eröffnete die „Neptun“ den Rhein-Seeverkehr mit der Linie Bremen-Rotterdam-Köln, die später als Spezialdienst mit einem dafür besonders geeigneten Typ fahrender Dampfer aufgegeben wurde. „Es ist damit der Anfang eines getrenden Seeverkehrs zwischen Köln und der Nordsee gemacht worden, der voraus-

sichtlich einer großen Entwicklung fähig ist“ — so berichtete die „Kölnische Zeitung“ am 5. April 1889, und die damalige Voraussage hat ihr Recht gegeben.

Am Tage zuvor hatte Dampfer „Arion“ der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ (300 T. Leuchtfähigkeit) — gegenüber den neuen Schnellschiffen des Rhein-Seedienstes der „Neptun“ von etwa 1600 T. Tragfähigkeit ein wenig kleineres Fahrzeug — zum ersten Male in Köln festgemacht. Dieser Dienst der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, der heute auf sein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken kann, bedeutete eine vollkommene Umwälzung in den Verkehrsbeziehungen Westdeutschlands, die Eröffnung einer neuen Zeit und den beginnenden Aufstieg der Rhein-Schifffahrt, für die sich Bremen und vor allem die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ seither mit stärkster Energie eingesetzt haben. Die Reederei hat diesen ihren Spezial-

dienst fortan den gesteigerten Ansprüchen der Verleger entsprechend stetig fortentwickelt, durch Anwesenheit hervorragenden Schiffsmaterials gefördert und im Laufe der Jahre auf alle Höhen der Arbeit und Ehre ausgedehnt. Mit berechtigtem Stolz kann die „Neptun“ heute auf ein halbes Jahrhundert des Aufstiegs und Aufschwunges ihres direkten Rhein-Seedienstes zurückblicken, dessen ununterbrochene Führung sie dank ihrer Seefahrt, dank der Unterstützung durch die Rhein-Städte und dank dem Vertrauen der Verleger seitdem fast in den Händen befallen hat, obwohl die Rhein-Schifffahrt im Verlauf der Jahre nicht ohne neue Wechselwörter geblieben ist. Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhang werden, daß während des halben Jahrhunderts der Aufwärtsentwicklung die „Neptun“ treue und zuverlässige Mäzse in der Firma Gottfr. Steinmeyer & Co., Bremen, gefunden hat, in deren Händen seit 1899 der einflussreiche und ausgedehnte Rhein-Seeverkehr in Bremen ununterbrochen liegt.

Es könnte vielleicht die Frage aufgeworfen werden, ob genügend Anlaß besteht, einem der vielen Dienste des weitausgeweiteten Unternehmens der „Neptun“ aus Anlaß seines fünfzigjährigen Bestehens besonders hervorzuhohen und den Tag der Eröffnung der Rhein-Seeschifffahrt vor einem halben Jahrhundert durch eine Feiertag zu begehen. Mit dem Aufwachen einer solchen Frage ist diese selbst jedoch auch schon befaßt, denn der Rhein-Seedienst von und nach deutschen Häfen, der von 548 684 T. im Jahre 1934 auf 1 262 245 T. im Jahre 1938 gestiegen ist — der Gesamtverkehr 1938 betrug 1 425 022 T. —, ist aus dem heutigen deutschen Verkehrsleben überhaupt nicht mehr vorstellbar. Er ist ein beachtlicher Zweig unserer innerschiffligen Verkehrsbeziehungen geworden und erhöht deshalb, zumal am heutigen Tage, öffentliche Aufmerksamkeit, nicht etwa nur vom Standpunkt Bremen oder von den Rhein-Städten aus, sondern auch wegen seiner hervorragenden Bedeutung für die Verkehrsbedürfnisse Großdeutschlands, die eine völlige Verlagerung erfahren haben. Die Annahme des Güterumschlages in den deutschen Ostseehäfen, die nicht zuletzt auf den Rhein-Seeverkehr der „Neptun“ zurückzuführen ist, sprechen in dieser Hinsicht gleichfalls eine berechtigte Sprache. Wir haben auch früher in anderem Zusammenhang schon einmal darauf verwiesen, wie wertvoll die Dienste der „Neptun“ mit ihren Rhein-Schiffen geteilt hat, als die Gefahr bestand, daß Abtreiben von allen direkten Verbindungen auf dem Vandeeweg mit dem übrigen Reich abgegründet wurde. Nicht zuletzt ist aber das goldene Jubiläum des Rhein-Seedienstes der „Neptun“, das heute in Köln gefeiert werden soll, zugleich die Geburtsstunde der Rhein-Seeschifffahrt überhaupt! Es besteht daher kein Anlaß, die Bedeutung dieses Tages für Bremen, die Rhein-Städte, die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ und das deutsche Verkehrsleben etwa als geringfügig abzutun.

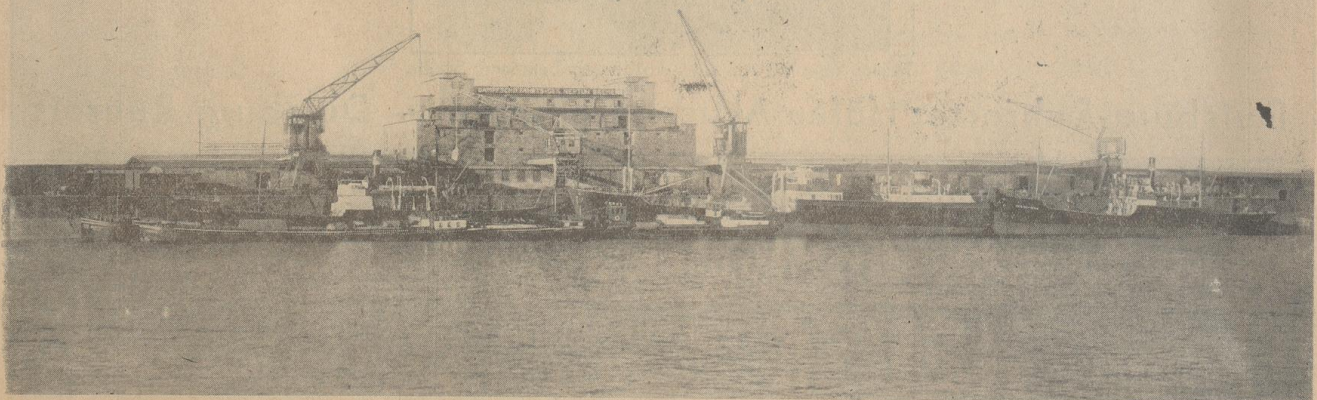
Schließlich kennzeichnet die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ selbst den 4. April 1939 als einen wich-

### Zum Geleit!

Die 50jährige Geschichte der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen, ist zugleich die Geschichte der technischen Entwicklung unserer Schiffe und unserer Seewasserstraßen. Wenn auch die technischen Spitzenleistungen im Groß-Schiffbau stärker ins Auge fallen, so ist die Bedeutung der modernen Technik für die Entwicklung des Rhein-Seedienstes doch besonders kennzeichnend. In der überseeischen konnte sich das Segelschiff lange Zeit neben dem Dampfschiff bewähren. Im Rhein-Seedienst ist aber das Segelschiff auch vor der Zeit der Dampfschiffahrt kaum über gewisse Ansätze hinausgekommen. Erst die Aufnahme des Rhein-Seedienstes durch die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ mit Dampfschiffen schuf die enge und tragende Verbindung mit dem deutschen industriellen Westen und den deutschen Nord- und Ostseehäfen auf dem Wasserweg. In den fünfzig Jahren des Bestehens des Rhein-Seedienstes hat die „Neptun“ zur Zusammenarbeit zwischen dem Rhein und den deutschen Seehäfen (soweit beigegeben, daß man versucht ist zu sagen, dieser Dienst hat in seiner Art die Idee des hanseatischen in tätiges Leben verwandelt).

Koenigs

Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium



Der Hansa-Kai in Köln mit eigenen Lagerhäusern, an dem die Rhein-Seeschiffe der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ anlegen.

tigen Tag in der Geschichte ihres Baues; falls doch an diesem Tage auch der direkte Rhein-Seeverkehr von Köln nach nordspanischen Häfen zunächst nach Gijónes und Bilbao aufgenommen werden, ein Unternehmen, das von neuem hohe Achtung gebietet vor dem Wagemut, der die Betriebsführung unserer fremdschifflichen Reederei kennzeichnet. Die 1884 die Internationale Verkehrs-Ausstellung in Köln im Jahre 1900, hat sich zweifellos ebenfalls von solchen Gedanken tragen lassen, als sie Direktor Franz Sidan-Bremen, den Betriebsführer der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, als Vornamen des Ausschusses der 1884 für die Rhein-Seeschiffahrt beauftragte, eine Ehrung und Anerkennung der Leistung und Leistung dieses Mannes, die wir Bremer in vollem Umfange zu schätzen wissen.

Es sind aber nicht ausschließlich laudable Erwähnungen und Gründe, die uns bewegen, das ehemalige Erscheinende der »Neptun«-Flagge auf dem Rhein vor fünfzig Jahren zu würdigen und die lehrreiche Aufbaugeschichte der »Neptun« für den Rhein-Seeverkehr heranzuziehen. Als Nationalsozialisten müssen wir auch die Frage aufwerfen, aus welcher Wirtschaftsgewinnung heraus die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« ihren Rhein-Seeverkehr betreiben und in den fünfzig Jahren ausgeübt hat. Die Bezeichnung Rhein-Seedienst gibt schon unambigüös das Gemeinwirtschaftliche des Dienstes an Verkehr, am Verlade wie am Empfänger, zu erkennen. Es ist allein ausschlaggebend gewesen bei dem Aufbau dieser Linie. Wir erinnern ferner daran, daß im Mai 1888 die Kölner Zweigniederlassung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, die am 1. September 1920 eröffnet wurde und über ein eigenes Kontorhaus sowie ein Lagerhaus verfügt, im Leistungstempel der deutschen Betriebe wegen hervorragender Leistungen das Goldplaket erhielt.

Schließlich sind die Räume für die Beladung an Bord der neuen Motorschiffe des Rhein-Seedienstes der »Neptun« so hervorragend ausgestattet und eingerichtet, daß das Amt »Schönheit der Arbeit« die »Bremer Zeitung« ermächtigt, zu erklären, daß hier Vorbildliches für die gesamte deutsche Handelsflotte geleistet ist. Bei Andienstellung des Motorschiffes »Münchener« Ende Januar dieses Jahres wurde leitens des Gausverordneten des Amtes »Schönheit der Arbeit« sogar zum Ausdruck gebracht, daß die »Neptun« die erste Reederei gewesen ist, die für die Forderungen des Amtes »Schönheit der Arbeit« Verständnis aufgebracht habe. Maßnahmen dieses Schiffes und der Räume für die Beladung sollen auf der Reifeausstellung in Rom gezeigt werden.

Ob die »Neptun« also auch in dieser Hinsicht eigene, höherwertige Wege gegangen, so hat sie den modernen Rhein-Seeschiffahrt mit Motorschiffen von 12 Seemeilen Geschwindigkeit mit der Auftragsvergabe für jedes Schiff im Jahre 1938 eingeleitet, denen später weitere folgten. Diese Motorschiffe von je 1600 Tonnen Tragfähigkeit über See haben nicht zuletzt wegen ihrer Geschwindigkeit, die es ermöglicht, die Reisedauer um rund ein Drittel gegenüber den bisherigen Schiffen abzukürzen, wegen ihrer Sicherheitseinrichtungen, Unfallabwehrmaßnahmen und Vorkehrungen für die ver-

schieden Güter großen Beifall der Verlade gefunden. Es sind hervorragende Verkehrsmittel, die beispielgebend für die gesamte Rhein-Seeschiffahrt geworden sind, ja den Typ des modernen Rhein-Seeschiffes erst geschaffen haben.

Dieser großartige Leistungswille der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« zum technischen Fortschritt wie zum Ausbau und zur Veredelung der Verkehrsbeziehungen berechtigen die Bremer Reederei, an der Entwicklung der Rhein-Seeschiffahrt wie der europäischen Fahrt uns bisher an führender Stelle mitzuarbeiten. Sie kann sich dabei auf das Vertrauen der Verlade stützen, die Gelegenheit hatten, das Wirken der Bremer Reederei im Rhein-Seeverkehr während eines halben Jahrhunderts unmittelbar zu verfolgen. Der Wille zur eigenen Leistung hat die »Neptun« immer von neuem angeporrt; die Achtung vor der Leistung des andern hat sie aber vor Uebertreibungen in die Fahrtgebiete fremder Reedereien bewahrt. Das kennzeichnet die einseitige Einstellung dieser fremdschifflichen Reederei zu unserer heutzutageigen Wirtschaft und zu den Problemen, die noch ihrer endgültigen Lösung harren.

Die weitere Entwicklung der Rhein-Seeschiffahrt geht unter einem günstigen Stern. Erst neuerdings hat das Reichsverkehrsministerium angeordnet, daß der Rhein auf der Strecke von Emmerich bis Köln befahrt werden soll. Damit wird der Strom zu einem echten Seeverkehrsweg, der erhebliche Erleichterungen der Handelsfahrt mit sich bringt. Ein neuer Abschnitt gesteigerten Verkehrszuwachses wird damit beginnen. Diesem hat

die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, wie wir zu wissen glauben, schon Rechnung getragen, indem sie weitere, schnelle, neuzeitliche Motorschiffe für den Rhein-Seedienst in Auftrag und Bau gegeben hat. Der Gedanktag am den 4. April 1889, der so bedeutungsvoll für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« und den Rhein-Seeverkehr werden sollte, wird in Köln gefeiert, dem Ausgangs- und Endpunkt der Rhein-Seeschiffahrt der »Neptun«, die mit ihren Linien jetzt den Westen und Osten des europäischen Kontinents umfassen. Bremen hat von jeher Wert auf enge, freundschaftliche Verbindungen mit dem deutschen Westen gelegt und diese nicht nach ihrem Können und Vermögen getrennt. Die beiden Städte Köln und Bremen können sich an dem für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« so ereignisreichen und bedeutungsvollen Tage erneut in fruchtbarer Zusammenarbeit finden. Dazu verpflichtet uns eine große, gemeinsame Aufgabe im Dienste am deutschen Vaterlande.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, die vor nun 50 Jahren einen kleinen Dampfer nach Köln schickte und heute schon 38 Schiffe in diesem Verkehr beschäftigt, soll uns Bürgen dafür sein, daß gemeinsame handeltliche Tradition bindet, befruchtet und fördert. In solchem Vertrauen befehlen wir uns zu dem Tage, an dem der Grundstein gelegt wurde für den Rhein-Seedienst der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, und zu den Männern, in deren Händen heute die Fortentwicklung des Rhein-Seeverkehrs liegt.

Dr. H. Brinkmann

# Rhein- und Seehafen Düsseldorf

einer der bedeutendsten und modernsten Binnenhäfen Deutschlands

verfügt rechts- und linksrheinisch über 6 Hafenecken und 3 Werfte mit großen Lagerhäusern und 70 elektrisch betriebenen Kränen mit 1 1/2 bis 25 Tonnen Tragfähigkeit

Güterumschlag über 3 Millionen Tonnen im Jahr

Schiffsverkehr über 18000 Schiffe im Jahr

Auskünfte über Anstellungen erteilt die

## Städtische Hafenverwaltung Düsseldorf

Hafenamtstraße 3 (Fernruf 10411)

**50 Jahre Agent**  
der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« Bremen

# L. W. Cretschmar • Düsseldorf

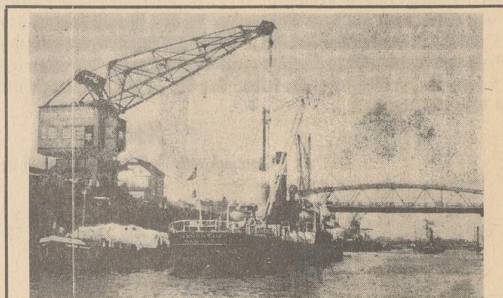
Gegründet 1836 • Drahtanschrift: Cretschmar

Zweigniederlassungen: Neuß, Remscheid, W.-Barmen, Hamburg

- Schiffahrt
- Spedition
- Lagerung
- Versicherung
- Zubringerdienst durch
- Lastkraftwagen

# DUISBURG-RUHRORTER HÄFEN

Größter Flußhafen der Welt und bedeutendster Rhein-Seehafen



Täglich über 90 An- und Abfahrten beladener Schiffe

Unmittelbarer Seeschiffsverkehr mit allen Nord- und Ostseehäfen

## Duisburg-Ruhrorter Häfen Aktiengesellschaft – Duisburg-Ruhrort

### C. Engelhardt • Duisburg-Ruhrort

Neptun -Agentur für direkte Verschiffung nach Nord- und Ostsee, Spanien aus rhein.-westf. Industrie-Bezirk

SPEDITION  
SCHIFFAHRT  
KRANBETRIEB

## Bremer Zeitung

Führendes Handels- und Schiffsabblatt im Gau Weser-Ems

Rhein- und Seehafen

# NEUSS

## der niederrheinische Industriehafen

Industriegelände • Lagerhäuser • Lagerplätze • Getreidespeicher • Silos  
Güterumschlag  
Auskünfte: Städtische Hafenverwaltung

1889

50 JAHRE

1939

NEPTUN

Rhein-See-Verkehr

**Wilhelm Ludolph • Nautisches Institut**

BREMEN • Hafenstraße 118 • Fernruf: 8 17 41

**Nautische Instrumente**

Feldstecher Kompensieren Manometer

Herstellung und Reparatur

**Kupferschmiede  
Rohrleitungsbau  
Klempnerei**Verzinnung sämtl. Geschirre  
für Schiffsküchen, Hotels, Molkereien usw.  
Spezialität: **Schiffsreparaturen**  
Komplettes Lager sämtlicher von der See-  
warte geprüfter Schiffslaternen.  
Eigene Anfertigung**Otto Hayen • Bremen**  
Hafenstraße 104, Fernruf 82354Verladet ab BREMEN nach dem RHEIN  
nur mit dem regelmäßigen und schnellen Dienst der  
**Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“**

Vertretung in Bremen:

**Gottfr. Steinmeyer & Co.**

\*Fernspr.: Sammel-Nr. 22061

**L. F. Mathies & Co., Hamburg**

gegr. 1846

**Reederei • Schiffsmakler • Spedition**

gegr. 1846

Telegrammadresse: Lefmaties

Schiffsmakler für:

**Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“**

von Hamburg nach dem Rhein und Riga

**Mathies-Reederei Komm.-Ges.**

von Hamburg nach Ostseehäfen und Schweden

**Hermann Gehrke Nachfolger**

Seit 1906

Wilhelm Jordan, Kommanditgesellschaft

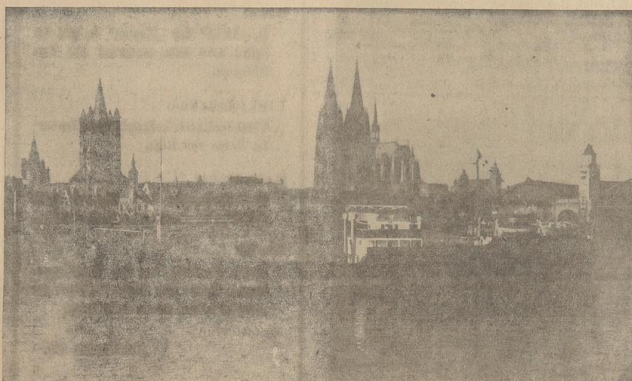
Seit 1906

Drahtschiff: Hagehrke  
Fernruf: S-Nr. 35301**Stettin****Bollwerk 4-5  
(Oderhof)****Spedition • Schiffahrt • Lagerung • Versicherung • Internationale Transporte • Massengutumschlag**

Umschlag von englischen, westfälischen, schlesischen Kohlen sowie sonstigen Brennstoffen, Erzen, Neuelsen, A'treisen, Düngemitteln, Mühlenfabrikaten, Getraide, Futtermitteln, Zucker, Holz, Sand, Ton und anderen Massengütern

**Fachmännische Beratung in allen Speditionenfragen**

Befrachtung von Dampf- und Segelschiffen sowie Beschaffung von Seeschiffs- und Kahnraum jeder Art und Größe zu günstigsten Bedingungen, M/S. „Wilhelm Jordan“

**Rhein- und Seehafen der Hansestadt Köln**

der Mittelpunkt des westeuropäischen Eisenbahn- und Wasserstraßen-Verkehrs, Endpunkt der Rhein-See-Schiffahrt, die westdeutsche Handels- und Industrie-Metropole mit 32 km Rheinfront, die Stadt mit den neuzeitlichen Hafenanlagen, zahlreichen großen Lagerhäusern für zollpflichtige Güter und Güter des freien Verkehrs, modernen Verladevorrichtungen aller Art, einer Kohlenkipperanlage neuesten Systems, die Stadt mit den günstigsten Umschlagsmöglichkeiten für das Siegener Land, das Bergische Land, den Westerwald und den Aachener Industriebezirk, die Stadt mit einem vollkommen hergerichteten Industriegelände von 550 ha, der geeignete Platz Westdeutschlands für Industrie- und Handelsniederlassungen

*Auskunft:*

Städtische Hafenverwaltung \* Ruf: 90071

# Vom Dampfer zum Motorschiff

## Die technische Entwicklung der Rhein-Seeflotte der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“

Das Besondere der unmittelbaren Rhein-Seeschiffahrt liegt bekanntlich darin, daß die von See kommenden Schiffe den Rhein möglichst weit hinauffahren, ohne ihre Ladung an einem Küstenplatz ganz oder teilweise gelöst zu haben. Die Vorteile, die für die Verlagerung dazwischen entstehen, sind einleuchtend: Kosten- und Zeitersparnis sowie Verringerung der Gefahr einer Ladungsschädigung durch Verfall eines Ladungsumschlages. Die hierzu benutzten Fahrzeuge müssen also sowohl den Erfordernissen der Seeschiffahrt als auch denen der Binnen-Schiffahrt entsprechen. In vollem Umfang wird dies niemals möglich sein, denn die Bestimmungen, die die Seeschiffahrt an diese Fahrzeuge stellt, sind zum Teil denen der Binnen-Schiffahrt gerade entgegengesetzt gelagert.

Das erste Schiff der D. G. „Neptun“, das im Jahre 1889 auf dem Rhein erschien, war der Dampfer „Arion“, ein gewöhnliches Seeschiff wie die übrigen Dampfer der Reederei. Es war nur mit einem umlegbaren Schornstein und mit Klappmasten versehen. Man hatte für diesen Verluh, einen der kleinsten Dampfer genommen. „Arion“ hatte 325 PS, und eine Maschine

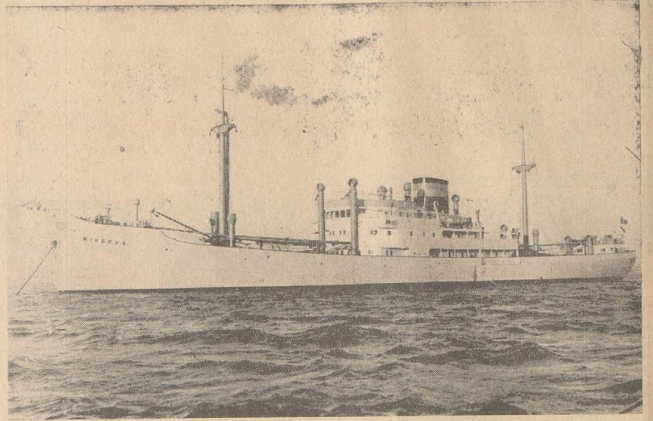
für die Abführung der Heißeiten war nicht nur notwendig, die Geschwindigkeit zu erhöhen, es mußten auch die Riegezeiten in den Häfen abgefrist werden. Aus diesem Grunde wurden die Schiffe mit neuesten Lade- und Löscheinrichtungen versehen. Auf einigen wurden elektrische Wipplärre aufgestellt, die die Umschlaggeschwindigkeit je nach Art der Ladung um 50 bis 70 Prozent erhöhten und das Laden und Löschen von langem Eisen erleichterten.

Alle neuesten Einrichtungen für die Schiffsführung wurden vorgezogen: Ferntelegraphie, um auf See die Verbindung mit dem Lande aufrechtzuerhalten, Scheinwerfer, um Nachtfahrten auf dem Rhein zu erleichtern, Stabilitätsmesser zur Überwachung der Schiffstabilität.

Ein Stromlinienruder mit einer elektrischen Druckstoßsteuerung in Verbindung mit dem Doppelschraubenantrieb geben den Schiffen eine vorzügliche Steuer- und Manövrierfähigkeit.

Die Beladung ist in hellen, luftigen Räumen auf Oberdeck untergebracht. Eine Gemeinschaftsrundfunkanlage sorgt für ihre Unterhaltung in der Freizeit.

Hier bzw. fünf geschmackvoll eingerichtete, mit fließend kaltem und Warmwasser sowie elektrischer Heizung versehene Kabinen dienen zur Unterbringung von 8 bis 10 Fahrgästen. Ferienfahrten vom Rhein nach Ostpreußen sind mit diesen Schiffen sehr beliebt geworden. Sicher werden die Fahrgasteinrichtungen auch auf der neuen Linie Köln-Spanien, die am 4. April eröffnet wird, regen Zutpruch finden.



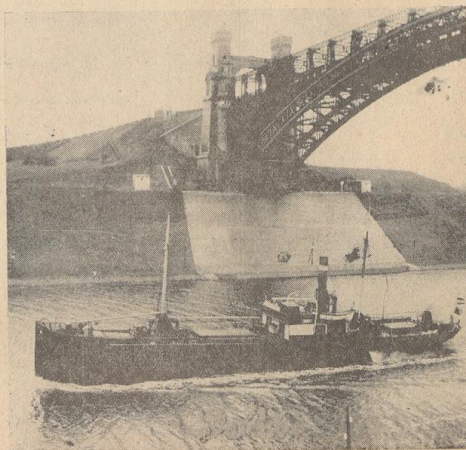
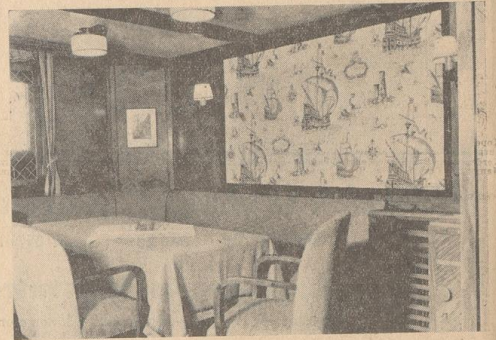
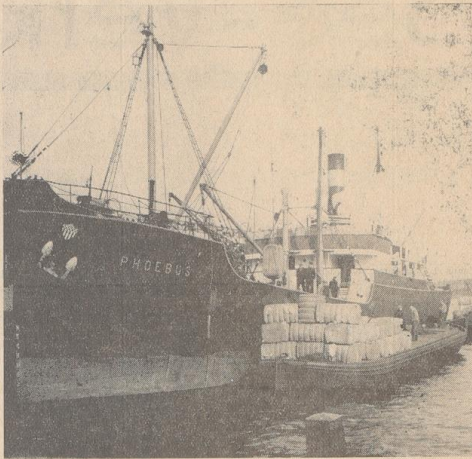
Oben: MS „Minerva“, das neueste, i. J. 1939 in Dienst gestellte Materformschiff der „Neptun“.  
Links: Rhein-Seedampfer „Phoebus“ der „Neptun“ ladet in Bremen Baumwolle für die westdeutsche Textilindustrie.  
Unten: Gesellschaftszimmer eines der modernen Motorschiffe des Rhein-Seedienstes der „Neptun“.



von rund 120 PS. Da der Verluh gelang, und auch die weiteren Fahrten des kleinen Dampfers erfolgreich waren, ging man daran, auf weiteren Schiffen Masten und Schornsteine klappbar zu machen und die löstigen Riemer umzubauen, die für die Rheinfahrt erforderlich sind, wie Anordnung von besonderen Fallschläufen für die Ladelufen usw., vorzunehmen. Die ersten Neubauten für den Rhein-Seedienst, die ab 1892 in Auftrag gegeben wurden, waren in ihrer Bauweise reine Seeschiffe. In den Jahren 1900 bis 1912 wurde dann eine Serie von 14 fast gleichen Schiffen in Auftrag gegeben, die lange Zeit das Rückgrat der Rhein-Seeflotte der Neptun bildete. Es sind Dampfer von etwa 300 Tonnen Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 3,9 Meter (12%). Sie haben eine dreifache Expansionsmaschine von 350 PS, die den Schiffen auf See eine Geschwindigkeit von 25 Knoten erteilt. Wegen ihrer Handlichkeit und vorzüglichen See-Eigenschaften sind die Schiffe noch heute in Betrieb und sehr beliebt.

Die Neubautätigkeit für den Rhein-Seedienst ruhte dann, da die Gesellschaft für den Ausbau des Spanien- und Portugaldienstes in Anspruch genommen war. Um die Leistung und Wirtschaftlichkeit des vorhandenen Schiffsmaterials im Rhein-Seedienst zu erhöhen, wurde eine Anzahl von Dampfern in dieser Zeit so weit wie möglich modernisiert. In Anbetracht der immer größer werdenden Ladungsmenge wurden die Ladelufen vergrößert, so daß sie jetzt Schienen und Träger von 15 bis 21 Meter in den Gerüstraum nehmen können. Alle erhielten moderne Stromlinienruder und Bronze-propeller, wodurch die Geschwindigkeit erhöht wurde.

Trotz dieser Verbesserungen konnten diese Dampfer aber den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht mehr genügen, so daß die Reederei sich entschloß, neue Spezialschiffe für den Rhein-Seedienst in Bau zu geben. So entstanden die neuen Motorschiffe für den Rhein-Seedienst. Acht von ihnen befinden sich bereits in Fahrt, eine Anzahl ist noch in Bau. Sie sind nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd für Große Küstenfahrer gebaut und können, also nach allen europäischen Häfen angeleiert werden. Ihre Geschwindigkeit beträgt 12 Seemeilen pro Stunde.



Oben: D. „Arion“ der „Neptun“ kommt im Jahre 1889 zum erstenmal auf dem Rhein an.  
Links daneben: Vereister Rhein-Seedampfer der „Neptun“ im Hafen von Riga.  
Ganz links: Rhein-Seedampfer der „Neptun“ ladet Zellulose in einem schwedischen Hafen.  
Links: Durch die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals erfuhr der Rhein-Seedienst der „Neptun“ einen neuen Aufschwung.  
„B.Z.“-Archiv (7).