

# Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Bestandtheil: Wochenschrift Dresden  
Bismarck-Platz-Nummer: 25841  
Für die Redaktion: Nr. 20011  
Schulstr. 1. u. Hauptgeschäftsstelle:  
Dresden-N. 1. Marienstraße 24/25

Bezugsgebühr vom 16. bis 31. August 1928 bei gleich zweimaliger Zahlung bei 1,70 Mk.  
Wochenschrift für den Monat August 1,40 Mk. ohne Postgebühren. Einzelnummer 10 Pf.  
Kaufpreis 15 Pf. Anzeigenpreise: Die Anzeigen werden nach Gelddauer berechnet:  
die einseitige 80 mm breite Zeile 25 Pf., für auswärts 40 Pf., Familienanzeigen und Stellen-  
angebote ohne Rabatt 15 Pf., außerhalb 25 Pf., bis 90 mm breite Zeile 200 Pf., außer-  
halb 250 Pf. Offertengebühr 30 Pf. Kündigungsgebühren gegen Vorauszahlung

Druck u. Verlag: Meyers & Weichelt,  
Dresden, Bismarck-Platz, 1068 Dresden  
Nachdruck nur mit schriftl. Quellenangabe  
(Dresdn. Nachr.) zulässig. Unveränderte  
Schultheile werden nicht aufbewahrt

**THÜRMER-FLUGEL-PIANOS**  
Kunstspielpianos  
seit 1834 bestbewährte Qualitätsfabrikat  
Meißen in Martinstr. 12 Bautzen in Seminarstr. 8

**Brennabor** der deutsche Qualitätswagen  
Dresden-N. Bautzner Straße 22  
Tel.: 56448/9  
**Arthur Anders & Co.**  
Automobile u. Reparaturwerkstatt

**Café Piccadilly** Vergrößertes Café!  
Noch mehr Tagelicht!  
Mehr Luft! - Mehr Aussicht!  
Ab 17. August neue Kapelle unter Leitung von Theaterkapellmstr. Muge Weickert  
**Noch besser!**

## Hindenburg taucht die „Bremen“

### Glatter Stapellauf auch in Bremen

Bericht unseres nach Hamburg entsandten Dr.-Soh.-Redaktionsmitgliedes

Bremen, 16. Aug. In den Straßen der Hansestadt, die wir bereits berichteten, um 2 Uhr Reichspräsidenten Hindenburg feierlich empfangen hatte, wehen von allen Häusern die Fahnen in den Reichs-, Handels-, Stadt- und Flaggfarben. Vormittags rollte ein Gewitter über die Stadt und reinigte mit starken Regengüssen die schwüle Atmosphäre. Noch größer als gestern in Hamburg ist das Interesse der Bevölkerung, noch größer auch der Zutrom von ausländischen Gästen. Man merkt, Bremen empfindet den Festtag des Lloyd als seine eigene Angelegenheit. Die Freude und der Stolz des Norddeutschen Lloyd ist auch Bremens Freude und Stolz.

#### Unabsehbare Menschenmassen wogen in den frühen Nachmittagsstunden zum Hafen.

Man spricht von 50000 Zuschauern, die sich eingefunden haben. In unendlichen Doppelreihen schlängeln sich Kraftwagen aller Art und Straßenbahnen auf dem langen Weg zur Werft, doch wer vorwärts kommen will, belagt aus und hinter alle Fußgänger aller Verdrängte. Auf dem Platz der Reichsmaschinen herrscht frühlich bewegtes Treiben. Gestopft voll sind die Tribünen, und immer noch drängen sich neue Massen herzu. Das Schiff, die Taufanzel, alles in der gleichen Anordnung wie gestern in Hamburg.

#### Nur das der Eindruck vielleicht noch gewaltiger ist, weil der Platz freier liegt und die Menschenmasse der „Bremen“ damit deutlicher zur Wirkung kommt.

Als Ost der Reichsmarine liegt der kleine Kreuzer „Guden“ neben im Fahrwasser. Marine- und Reichswehroffiziere in großer Uniform befehlen das sommerlichbunte Bild. Während das Publikum geduldig harret, konzertiert eine Marinekapelle lebhafte Weisen. Man hat alle Mühe, die Einzelheiten des Riesenschiffes aus nächster Nähe nochmals zu bewundern. Der „Europa“ gleicht die „Bremen“ wie ein Ei dem andern. Bauart, Ausmaße, alles stimmt überein. Nur der Aufbau ist statt in Rot in Weiß gehalten und stimmt deshalb um eine Nuance freundlicher.

#### Schon erscheinen die Flieger am Himmel

und stehen immer enger werdende Schichten um das Schiff und den Festplatz. Da plötzlich, kurz vor der festgesetzten Zeit, prasselt ein Platzregen hernieder. Das bunte Bild verfliehet und ein Wall von Regenschirmen taucht auf. In wenigen Minuten ist alles durchdrückt. Schon fürchtet man das Schlimmste für die Taufzeremonie, aber in dem Augenblick, da Hindenburg mit seinem Wagen in den Platz einfährt, bricht die Sonne durch und ganz plötzlich bricht die Sonne durch. Unter ungeheurem Jubel der Menge steigt der Reichspräsident die Treppe zur Tribüne empor, während die Präsidentenflagge am Mast in die Höhe fliehet. Alles Volk um Haupttribüne überreicht, eine Gelbheit, wie aus Erz gemeißelt, steht jetzt der Reichspräsident auf der Kanzel und grüßt freundlich in die lauchende Menge. Dann tritt er vor das Mikrophon und spricht mit seiner schallenden Kommandostimme die Taufrede.

#### Die Rede des Reichspräsidenten

Als vor 70 Jahren der damals noch junge Norddeutsche Lloyd seinen ersten für den transatlantischen Verkehr bestimmten Dampfer vom Stapel ließ, gab er ihm in treuer Anhänglichkeit an die heimatische, altherwürdige Hansestadt den Namen „Bremen“ und mit ihm das Bremer Wappen: den Schlüssel, den der Anker kreuzt und ein Eichenkranz umschließt. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd geleitete ihn auf seine Probefahrt mit dem Worte: „In dem Anker halten wir die Hoffnung fest, daß der Schlüssel uns die Verkehrswege öffnen wird, die wir mit deutscher Manneskraft, Ausdauer und Treue festhalten wollen.“ — Dieses Sinnbild und dieses aufrichtige Wort, in den Anfangsjahren deutscher Seeschifffahrt für die erste Fahrt eines kleinen Ueberseedampfers gesprochen, kann heute auch als Leitwort über die Geschichte des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege stehen.

Als die harten Bestimmungen des Vertrags von Versailles Deutschland seiner gesamten Uebersee-Flotte beraubten, ging die deutsche Schifffahrt, vom Reichesopferwillig unterstützt, mit ungebrochenem Mut und im festen Glauben an die Zukunft an den Wiederaufbau dessen, was hier zerstört und genommen war.

Trotz schwerem Druck von außen, trotz wirtschaftlicher Nöte und Schwierigkeiten im Innern ist es dieser gläubigen Zuversicht und diesem ungebrochenen Arbeitswillen gelungen, in wenigen Jahren eine neue Handelsflotte entstehen zu lassen, die auf leistungsfähigen, musterartigen Fahrzeugen wieder die deutsche Flagge auf den Meeren zeigt. Die deutsche Schifffahrt hat auch in den schwersten Tagen den Glauben an eine neue deutsche Zukunft auf See nicht verloren; gab deutsche Kraft, hanseatischer Unter-

nehmungsgelbst und treue Ausdauer haben festgehalten und wieder erneuert, was einst unser war am Seeverkehr. Im Wiederaufbau unseres zusammengebrochenen Vaterlands nach dem unglücklichen Kriege war die

#### Schaffung der neuen Handelsmarine eine wirtschaftlich wie politisch besonders wichtige Leistung.

auf die alle, die an ihr mitgewirkt haben, Reedere, Ingenieure und Arbeiter, mit ehrlicher Befriedigung zurückblicken können.

Der heutige Tag ist für den deutschen Schiffbau wie für die deutsche Seeschifffahrt von besonderer Bedeutung. Wir wollen heute als neuestes und größtes Fahrzeug der wiedererstandenen deutschen Handelsflotte dieses stolze Schiff seinem Element übergeben. Erbaut nach den neuesten Erfindungen deutscher Schiffbau- und Maschinenbauingenieure, ausgestattet durch Geist und Hand erster deutscher Rührer, soll dieses neue Schiff zusammen mit einem Schwestereschiff dem schnellen transatlantischen Verkehr dienen und ein neues Bindeglied zwischen Europa und Amerika, zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten darstellen; es soll zugleich ein Zeichen der unzerstörbaren deutschen Arbeitskraft und ein Muster deutscher Leistungsfähigkeit sein

#### und künden, daß das deutsche Volk nach wie vor mit seiner besten Kraft in friedlicher Arbeit dem Verkehr zwischen den Völkern, die Meere trennen, zu dienen gewillt ist.

Es ist mir in dieser Stunde ein aufrichtiges Bedürfnis, allen denen, die mit Kopf und Hand an diesem Werke mitgewirkt haben und noch weiter arbeiten werden, aber darüber hinaus zugleich auch allen, die seit dem Kriege wieder eine deutsche Handelsflotte geschaffen haben, namens des Reichs wie eigenen Namens warme Anerkennung und herzlichsten Dank zu sagen. Sie alle haben zur Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft, zur Wiedererlangung deutscher Weltung im Auslande ein wertvolles Stück beigetragen. Dir aber, du stolzes Schiff, geben wir den Namen, den vor 70 Jahren der erste transatlantische Norddampfer erhielt, den Namen „Bremen“, und mit ihm das Wappen, das die Hoffnung und die Treue wie den Willen, die Wege zwischen den Völkern zu erleichtern, verkörpert.

Möge dies Schiff, in reich glücklichen Fahrten die See durcheiland, den deutschen Willen zur friedlichen Mitarbeit unter den Völkern über die Meere bringen, möge es ein Glied mehr sein, das uns mit den Ländern jenseits des Ozeans verbindet und möge es uns mahnen, daß nur zusammengefaßte Kraft und einiges Wollen uns den Wiederaufstieg und die Selbstbehauptung in der Welt verbriefen! Mit diesem Wunsch taufe ich dich Bremen!

#### Der feierliche Taufakt

und der Stapellauf folgen hierauf wie gestern in Hamburg. Alles geht heute noch schneller und glatter vonstatten als gestern. Allreud geräuselt die flache deutsche Schaumweins am Bug der „Bremen“, worauf spontan das Deutsche Lied angestimmt wurde. Ein Klingelzeichen ertönt und schon rückt der Bug des Schiffes langsam von der Taufanzel ab. Immer schneller gleitet der Kolos unter dem Jubel der Menschenmassen die Weite hinab in die gewaltig aufschäumende Flut.

#### 30 Sekunden nur, dann schwimmt das stolze Schiff flott in seinem Element.

kaum, daß das Holzgerüst unter der gewaltigen Reibung etwas in Rauch und Qualm gehüllt worden ist. 21 Salutische Schüsse dröhnen durch die Luft. Das kein Ende nehmen wollende Jubeln der Menge wird von drei Hurras aus die „Bremen“ und den Reichspräsidenten unterbrochen. Gleich wie gestern in Hamburg ertönen die Sirenen der zahlreichen Dampfer und Fahrzeuge, und abermals steigt das Deutschlandlied empor. Braufende Hochrufe und Fischerhaken begleiten das Schiff auf seinem Wege.

#### Freudlich bewegt winkt auch Reichspräsident v. Hindenburg dem abgleitenden Schiffe und verläßt dann unter immer neuen Hochrufen die Tribüne.

Dann unterhält er sich noch lange mit Veteranen und Arbeitern der Werft. Ueberall wohin er kommt, wird der Landesherr immer wieder mit brausenden Hurraufen begrüßt, unermüdet freundlich nach allen Seiten dankend, während ein Kreuzfeuer von Photographen und Filmoperatoren um ihn herum knipst und blinkt. — Hindenburg begab sich darauf zur festlich hergerichteten

#### Montagehalle der Werft, wo ein Imbiß-Restaurant, zu dem 750 Personen geladen waren.

Hierbei nahm Präsident Heinke das Wort, um im Namen des Norddeutschen Lloyd zunächst dem Reichspräsidenten

aufrichtigen und wärmsten Dank für die Vollziehung der Taufe zum Ausdruck zu bringen. Dr. Heinke gedachte dann der dem Versailer Vertrag folgenden Jahre harter und schwerer Arbeit. Dienst am Volke sei der Gesellschaft die Richtschnur bei allem ihrem Handeln gewesen. Dienst am Volke sei auch dieses neue Erzeugnis deutscher Schiffbaukunst, deutscher Wissenschaft und Technik und deutschen Arbeitsfleißes. Der Präsident dankte allen, die daran mitgearbeitet haben und schloß mit einem Hoch auf das deutsche Vaterland.

Die „Bremen“ schwimmt jetzt im Hafen und wird mit Schleppern nach dem Abrüstungskal gebracht, wo sie den Rest der Maschinen- und Innenausrüstung erhält. Dem Stapellauf der beiden Riesendampfer ist eine besondere Bedeutung beizumessen, weil er einen bemerkenswerten Abschnitt des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte darstellt, die damit nach der für nächstes Frühjahr zu erwartenden Inbetriebstellung über die größten Dampfer verfügen wird, die in der Nachkriegszeit erbaut wurden.

#### Im Hause des Reichspräsidenten Dr. Heinke fand um 8 Uhr abends ein Abendessen im kleinen Kreise

Ratt, zu dem sich mit Hindenburg und den Herren seiner Begleitung etwa 30 Personen vereinigt, darunter der Präsident des Senates, Bürgermeister Dr. Donandt, Bürgermeister Deichmann, die Senatoren Böhmers und Dr. Apel, die Vizepräsidenten des Aufsichtsrates des Lloyd, Hofmann und Strube, ferner von der Leitung des Lloyd Geh. Rat Stimming und Generaldirektor Kläffel, vom Aufsichtsrat und der Leitung der Reichsmarine der Bankiers Schröder und v. Schabach, sowie Generaldirektor Stapelfeld, die Tochter und der Schwiegerohn des Herrn Dr. Heinke, Herr und Frau v. Hiesfeld, der Wehrkreiscommandeur, der Chef der Marineleitung der Nordsee sowie die Präsidenten des Landesfinanzamtes, der Reichsbahndirektion und der Oberpostdirektion. Bei Tisch nahm Präsident Dr. Heinke das Wort. Er dankte dem Reichspräsidenten nochmals herzlich für seinen Besuch und überreichte ihm einen silbernen Pokal zur Erinnerung an den heutigen Tag.

#### Hindenburg

erwiderte: „Haben Sie, Herr Präsident Heinke, herzlichsten Dank für Ihre freundlichen Worte und diese schöne Gabe der Erinnerung, mit der Sie mich erfreuten. Ich werde den heutigen Tag mit seinen großen Eindrücken nicht vergessen. Er zeigte mir, welche starke Wille zur Arbeit und zur Wiedererlangung deutscher Weltgeltung hier in Bremen und besonders beim Norddeutschen Lloyd schaffte und wirkt. Das zu erleben war mir eine große Freude, und ich bin Ihnen und allen, die hier mithalfen, dafür dankbar. Ich erhebe mein Glas auf eine glückliche Weiterentwicklung des Norddeutschen Lloyd und auf Ihr und Ihres Hauses Wohlergehen.“

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, hat an den Norddeutschen Lloyd folgendes Telegramm geschickt: „Dem Norddeutschen Lloyd spreche ich zu den Stapellaufen der neuen Riesendampfer „Europa“ und „Bremen“ zugleich namens der Deutschen Reichsbahngesellschaft wärmste Glückwünsche aus. Möge den beiden stolzen Schiffen, die wuchtiges Zeugnis für deutsches Können und Wollen ablegen, stets glückhafte Fahrt beschieden sein.“

#### Das Echo aus England

London, 16. August. Der Stapellauf der beiden 46000-Tonnen-Dampfer des Norddeutschen Lloyd findet in England große Beachtung. In ausführlichen Sonderberichten wird auf die luxuriösen und allen Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen der beiden Schiffe hingewiesen. Der „Evening Standard“ sagt u. a., dadurch, daß man Deutschland seine Handelsflotte weggenommen habe, habe man es gezwungen, eine neue zu bauen. Die Alliierten hätten geglaubt, die deutschen Schiffswerften lahmzulegen, während sie sie in Wirklichkeit gerettet hätten. Als England die britische Schiffbauindustrie zu schützen geglaubt habe, hätte es ihr in Wirklichkeit den Todesstoß gegeben. Die heutige deutsche Handelsmarine, obwohl noch weit hinter der Vorkriegszeit zurückstehend, sei die jüngste und modernste der Welt und sicherlich nicht die am wenigsten erfolgreiche.

#### Die Reichsbahn im Juli

Berlin, 16. August. Nach dem Bericht der Deutschen Reichsbahngesellschaft für den Monat Juli waren die Gesamteinnahmen mit 44 882 000 Mk. um rund 25,5 Millionen Mk. höher als im Juni, während sich die Gesamtausgaben gegenüber dem Vormonat um rund 15 Millionen auf 42 600 000 ermäßigten. Davon entfielen auf Ausgaben für den Betrieb und Unterhaltung 30 871 000 Mk. für Erneuerungen 5 146 000 Mk. für Veranlagung der Reparationsausführung 4 567 000 Mk. Der Ueberschuß von 15 Millionen Mark wird für die verkehrswirtschaftlichen Monate zurückgestellt. Der Personalbestand erhöhte sich im Berichtmonat infolge Einstellung von Mitarbeitern bei der Bahnunterhaltung um etwa 8000 Köpfe.

15. 7,45  
16. 7,45  
17. 7,45  
18. 7,45  
19. 7,45  
20. 7,45  
21. 7,45  
22. 7,45  
23. 7,45  
24. 7,45  
25. 7,45  
26. 7,45  
27. 7,45  
28. 7,45  
29. 7,45  
30. 7,45  
31. 7,45  
1. 7,45  
2. 7,45  
3. 7,45  
4. 7,45  
5. 7,45  
6. 7,45  
7. 7,45  
8. 7,45  
9. 7,45  
10. 7,45  
11. 7,45  
12. 7,45  
13. 7,45  
14. 7,45  
15. 7,45  
16. 7,45  
17. 7,45  
18. 7,45  
19. 7,45  
20. 7,45  
21. 7,45  
22. 7,45  
23. 7,45  
24. 7,45  
25. 7,45  
26. 7,45  
27. 7,45  
28. 7,45  
29. 7,45  
30. 7,45  
31. 7,45