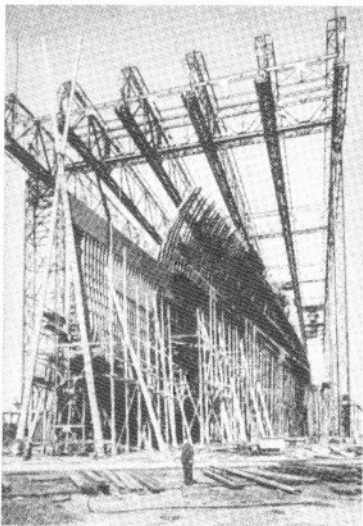


K. J. Baum, Köln

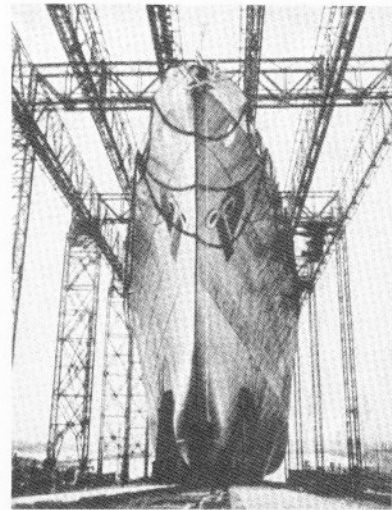
Es gibt Schiffe, mit deren Namen der Kundige und vielfach auch ein breiteres Publikum ganz bestimmte Vorstellungen verbindet. So wurde z. B. die TITANIC gleichsam zum Symbol für den spektakulären Schiffbruch schlechthin, die MAURETANIA dagegen zum Symbol des glückhaften Erfolgsschiffes, das mehr als 22 Jahre lang als der schnellste Dampfer des Nordatlantik galt. Ähnliche Gedanken und Vorstellungen wecken auch die Namen zweier Schiffe, die mit nur einem Tag Unterschied im gleichen Jahr glücklich ihr Element erreichten: nach rund einem Jahr Bauzeit taufte am 15. August 1928 der amerikanische Botschafter Dr. Shurman in Hamburg die EUROPA, zu deren Bau am 23. Juli 1927 bei Blohm & Voss in Hamburg der Kiel gelegt worden war. Einen Tag später vollzog der damalige Reichspräsident v. Hindenburg denselben Akt in Bremen an der BREMEN, mit deren Bau am 18. Juni 1927 auf der A. G. Weser in Bremen begonnen worden war.

Die beiden nur wenig verschiedenen "Schwestern" sollten nun für rund 10 leidlich friedliche Jahre eine kleine "Starrolle" im Nordatlantik-Dienst des NDЛ spielen. Diejenigen, die an der diesjährigen Arbeitstagung in Bremerhaven teilnahmen, werden sich gern des eindrucksvollen Filmdokuments erinnern, dessen Vorführung wir den Bemühungen unseres Präsidenten, Herrn Museumsdirektor Schlechtriem verdanken. Hier wurde wieder einmal heute schon "historisch" gewordener Schiffbau gegenwärtig. In Erinnerung daran soll nun im folgenden die größere der beiden "Bremer Schwestern", eben die BREMEN, und zwar die vierte Trägerin dieses Namens, den Lesern des LOGBUCH in Erinnerung gerufen werden.



Das Schiff im Aufbau (Anbringen der Spanten)

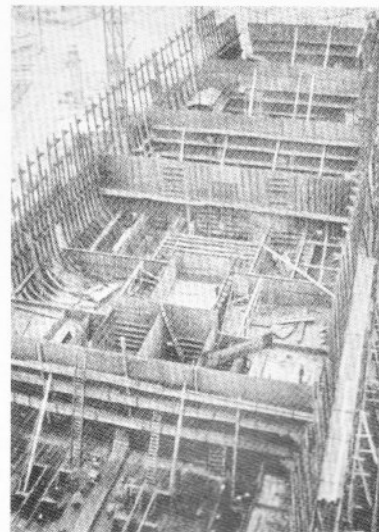
Nach dem oben schon erwähnten glücklichen Stapellauf wurde die Fertigstellung durch einen dreimonatigen Werftarbeiterstreik unterbrochen, so daß sie statt im Frühjahr 1929 erst am 16. Juli 1930 ihre erste, mit großer Spannung erwartete Reise nach New York antreten konnte. Dabei erfüllte sie dann allerdings gleich auf Anhieb voll die recht hohen in sie gesetzten Erwartungen und Hoffnungen; denn kaum sechs Tage nach ihrem Start in Bremerhaven verkündete der Telegraf in aller Welt: "Der Ozeanrekord



Ansicht des bulb förmigen Bugs der BREMEN

geschlagen. BREMEN hat die Strecke von Bishop Rock am Ausgang des Kanals bis zum Ambrose Channel Feuerschiff unmittelbar vor der Einfahrt in die Hudsonbay in vier Tagen, siebzehn Stunden und 42 Minuten zurückgelegt und damit das 22 Jahre lang von dem englischen Dampfer MAURETANIA geführte und ehrenvoll verteidigte BLAUE BAND DES OZEANS für Deutschland wiedergewonnen. Höchstgeschwindigkeit vorübergehend 29,6 Knoten, Durchschnittsgeschwindigkeit 27,83 Knoten".

Worin bestand nun - neben dem erzielten, allerdings nur kurz zu haltenden Geschwindigkeitsrekord - das Besondere, das Neue, das eigentlich Charakteristische der BREMEN und auch ihres Schwesterschiffes, der EUROPA, das die Zeitgenossen damals so beeindruckte und auch heute noch diese beiden Schiffe als einen markanten Punkt in der Schiffbaugeschichte und - so darf man hier auch einmal sagen - in der Schiffbaukunst erscheinen ließ. Sicher war es einmal der Umstand, daß das deutsche Reich sich mit diesen beiden Schiffen wieder einen eindrucksvollen Repräsentanten seiner Ansprüche in der Weltschiffahrtsgeltung verschafft hatte. Indes, lassen wir einen Zeitgenossen die oben gestellte Frage beantworten, Wilhelm L. Eh-



Einbau der Schotten