

40 / 57
Der
POLNISCHE
AUSSENHANDEL



Der
POLNISCHE
AUSSENHANDEL

POLFRACHT

Polnisches Charter- und Schiffsmakler-
unternehmen

GDYNIA, ŚWIETOJAŃSKA 9, POLEN
Postschliessfach 206 • Fernruf 4991/5
Telex. 27202

Drahtanschrift: POLFRACHT-GDYNIA

„POLFRACHT“ ist Generalagent des
polnischen Aussenhandels; im Rahmen
seiner Aufgaben sichert

„POLFRACHT“ die Seetransportmittel
für alle polnischen Ladungen im Ex-
und Import.

„POLFRACHT“ ist gleichzeitig Gene-
ralagent der polnischen Handelsmarine.

„POLFRACHT“ verfügt über das
Alleinrecht bezüglich der Verfrachtung
und Buchung der Ladungen für den
gesamten polnischen Schiffsraum.

„POLFRACHT“ chartert alljährlich
Millionen Tonnen verschiedener Waren,
verfügt also über hochqualifiziertes
Fachpersonal, welches jegliche Arten
des Charters auf Rechnung der aus-
ländischen Auftraggeber erledigt.

P
O
L
F
R
A
C
H
T

VARIMEX

Vermögensrechtlich
Abgesondertes Nationalunternehmen
WARSAWA, WILCZA 50/52
Postschliessfach 263, 264. Fernruf: 8-80-41
Drahtanschrift VARIMEX-WARSAWA

EXPORT — IMPORT :
Apparate u. Geräte für Laboratorien. Optische
und geodätische Geräte. Mess- und Kontroll-
instrumente. Kino- und phototechnische Appa-
rate und Ausrüstung. Waagen aller Art.
Ausrüstung für Feuerwehr; Personen und
Berufsschutz, Rettungsgerät, Werkstattgerät,
Werkzeuge und Lehren. Schleifmittel. Chirur-
gische, zahnärztliche und tierärztliche In-
strumente. Medizinisches Gerät und elektro-
medizinische Apparate. Nähmaschinen für
Industrie und Hausgebrauch. Jagdwehre und
Jagdausrüstung, Fischereigerät. Musikinstru-
mente. Sportgerät für Hochleistung und
Massenbrauch, Galanteriewaren aus Metall,
Kunststoffen, elektrische Geräte für die
Hauswirtschaft. Bürstenerzeugnisse.

EXPORT :
Christbaumschmuck. Spielzeug aus Metall,
Holz, Gummi und Kunststoffen. Künstlerische,
Volkstracht-, Zelluloidpuppen u. a. Erzeugnisse
des Volkskunstgewerbes, Bersteinerzeugnisse
und Juwelierwaren. Gobelins, Kelims, hand-
gewebte Stoffe. Spitzen, Volkstrachten, Strik-
kerelen, Bilderrahmen.

IMPORT :
Anlagen: Volksküchen, Wäschereien, Wasser-
filter zur Reinigung von Kanälen. Herde und
Küchen für Wohn- und Badezimmer. Armatur
für häusliche Installationen, Installations-
armatur. Uhren, einschliesslich technischer
Uhren. Eisschränke für Labor- und Hausge-
brauch. Büromaschinen. Maschinen für Textil-
und polygraphische Industrie.

CEKOP
BIETET SEINE DIENSTE AN
WARSAWA, MOKOTOWSKA 49
POLEN

STAATLICHES AUSSENHANDELSUNTFRNFHMFEN. LIEFERT UND BAUT
INDUSTRIEANLAGEN DES HÜTTENWESENS FÜR EISEN U. EUNTMETALLE

*Erzaufbereitungs- und Agglomerationsanlagen, Kokereien,
Hochofenwerke, Stahlwerke, Aluminiumhütten, Blei-Zink-
Hütten, Zink-Hütten, Dolomitwerke*

FORSCHUNGSARBEITEN • BEARBEITUNG VON ENTWÜRFEN • LIEFERUNG
VON MASCHINEN • EINRICHTUNGEN • BAU • PERSONALSCHULUNG

Ciech

EIN- UND AUSFUHRZENTRALE
FÜR CHEMIKALIEN

WARSAWA 10, JASNA 12 — POLEN
POSTSCHLISSFACH 343 · FERNSPRECHER: 6-90-01
DRAHTANSCHRIFT: CIECH-WARSZAWA

EXPORTIERT:

*Anorganische und organische Chemikalien
Kohlenderivate und Presskohleerzeugnisse
Naphthaerzeugnisse · Jagdmunition · Spreng-
stoffe für den Bergbau · Halbprodukte
Farbstoffe, Pigmente, Farben, Emaillen und
Lacke · Pharmazeutika · Labor-Chemikalien
Ätherische Öle und Aromen · Kosmetika*

IMPORTIERT:

*verschiedene Chemikalien, Pharmazeutika,
Farbstoffe und andere*

WARENPROBEN SOWIE KATALOGE
WERDEN AUF WUNSCH ZUGESANDT

DIE VON DER AUSSENHANDELSZENTRALE
ROLIMPEX
WARSAWA, FILTROVA 61 — POLEN

empfohlenen Produkte sind auserlesen
im Geschmack und bewahren den Nähr-
wert frischer Früchte und Gemüse

FÜR KENNER WERDEN DELIKATESS-
GURKEN — GRÜNE ERBSEN — GRÜNE
BOHNEN — FRUCHTJAMS — OBST-
PUREE — KOMPOTTE EMPFOHLEN



POLNISCHE AUSSENHANDELSGESELLSCHAFT
FÜR ELEKTROTECHNIK

empfehl
APPARATE UND EINRICHTUNGEN
FÜR INDUSTRIE-ELEKTRONIK

ELEKTRIM

WARSAWA, CZACKIEGO 15/17 — POLEN

Nicht alle glauben an Geister, alle jedoch sollten wissen, dass Minexerzeugnisse von bester Qualität sind



“MINEXA“
WARSAWA, ANIEDA
IOWA
Y
O
E

DER POLNISCHE AUSSENHANDEL

ERSCHEINT JEDEN DRITTEN MONAT
IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER,
SPANISCHER UND RUSSISCHER SPRACHE

HERAUSGEBER: DIE POLNISCHE AUSSENHANDELSKAMMER
WARSZAWA · TRĘBACKA 4 · DRAHTANSCHRIFT: „IHAZET“

I	N	H	A	L	T
					Seite
Einige, die Finanzierung des Aussenhandels betref-					5
ffende Probleme					
Der Umsatz von Devisenwerten in Polen					10
Über gewisse charakteristische Aspekte der polnisch-					14
indischen wirtschaftlichen Zusammenarbeit					
Transportversicherungen im polnischen Aussenhandel					18
Im Königreich der Fräser					22
Warszawa lädt Sie ein!					26
Herbstmode					32
Das Schul- und Übungsflugzeug TS-8 „Bies“					34
Neuheiten der polnischen Kraftfahrzeugindustrie					38
Seechronik					42
Polnisch-Chinesische Handelsbeziehungen					44
Polnische Aussenhandelsunternehmungen					56

Nr. 40 (5) 1957

S C H R I F T L E I T U N G U N D V E R L A G
„AGPOL“ WERBEBÜRO UND AUSSENHANDELSVERLAG — WARSZAWA

Ciech

EIN- UND AUSFUHRZENTRALE
FÜR CHEMIKALIEN

WARSZAWA 10, JASNA 12 — POLEN
POSTSCHLISSFACH 343 · FERNSPRECHER: 6-90-01
DRAHTANSCHRIFT: CIECH-WARSZAWA

EXPORTIERT:

*Anorganische und organische Chemikalien
Kohlenderivate und Presskohlenezeugnisse
Naphthaerzeugnisse · Jagdmunition · Spreng-
stoffe für den Bergbau · Halbprodukte
Farbstoffe, Pigmente, Farben, Emaillen und
Lacke · Pharmazeutika · Labor-Chemikalien
Ätherische Öle und Aromen · Kosmetika*

IMPORTIERT:

*verschiedene Chemikalien, Pharmazeutika,
Farbstoffe und andere*

WARENPROBEN SOWIE KATALOGE
WERDEN AUF WUNSCH ZUGESANDT

DIE VON DER AUSSENHANDELSZENTRALE
ROLIMPEX
WARSZAWA, FILTROWA 61 — POLEN

empfohlenen Produkte sind auserlesen
im Geschmack und bewahren den Nähr-
wert frischer Früchte und Gemüse

FÜR KENNER WERDEN DELIKATESSE-
GURKEN — GRÜNE ERBSEN — GRÜNE
BOHNEN — FRUCHTJAMS — OBST-
PUREE — KOMPOTTE EMPFOHLEN



POLNISCHE AUSSENHANDELSGESELLSCHAFT
FÜR ELEKTROTECHNIK

empfehl
APPARATE UND EINRICHTUNGEN
FÜR INDUSTRIE-ELEKTRONIK

ELEKTRIM

WARSZAWA, CZACKIEGO 15/17 — POLEN

Nicht alle glauben an Geister, alle jedoch sollten wissen, dass Minexerzeugnisse von bester Qualität sind



„MINEX“, WARSZAWA, KREDYTOWA 4, POLEN

DER POLNISCHE AUSSENHANDEL

ERSCHEINT JEDEN DRITTEN MONAT
IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER,
SPANISCHER UND RUSSISCHER SPRACHE

HERAUSGEBER: DIE POLNISCHE AUSSENHANDELSKAMMER
WARSZAWA · TRĘBACKA 4 · DRAHTANSCHRIFT: „IHAZET“

I N H A L T		Seite
Einige, die Finanzierung des Aussenhandels betref- fende Probleme	5	
Der Umsatz von Devisenwerten in Polen	10	
Über gewisse charakteristische Aspekte der polnisch- indischen wirtschaftlichen Zusammenarbeit	14	
Transportversicherungen im polnischen Aussenhandel	18	
Im Königreich der Fräser	22	
Warszawa lädt Sie ein!	26	
Herbstmode	32	
Das Schul- und Übungsflugzeug TS-8 „Bies“	34	
Neuheiten der polnischen Kraftfahrzeugindustrie	38	
Seechronik	42	
Polnisch-Chinesische Handelsbeziehungen	44	
Polnische Aussenhandelsunternehmen	56	

Nr. 40 (5) 1957

S C H R I F T L E I T U N G U N D V E R L A G
„AGPOL“ WERBEBÜRO UND AUSSENHANDELSVERLAG — WARSZAWA

*Graphische Mitarbeiter: W. Horn, S. Śledziński,
D. Stachura*

*Photographische Aufnahme: T. Biliński. Cen-
tralna Agencja Fotograficzna (CAF), J. Czarnecki, J. Cze-
ch, L. Dmowski, E. Gorol, K. Komorowski, Sempoliński, Z. Sie-
maszko, Z. Wdowiński, inż. J. Wyszkowski, A. Ulikowski*

Bearbeitet vom Redaktionskollegium

Graphische Gestaltung: Zygmunt Strychalski



03364

~~01124~~

Druck: Drukarnia Narodowa, Kraków



EINIGE, DIE FINANZIERUNG DES AUSSENHANDELS BETREFFENDE PROBLEME

Die polnische Volkswirtschaft ist eine Planwirtschaft. Im System einer Planwirtschaft, welche natürlicherweise die Zentralisierung wichtiger wirtschaftlicher Entscheidungen im allgemeinen und der finanziellen Entscheidungen im besonderen zur Voraussetzung hat, spielt die Finanzplanung der Aussenhandelsumsätze eine wesentliche Rolle. Bei einer ansteigenden Dezentralisierung des Wirtschaftslebens gewinnt die zentrale Vorausplanung der Hauptindexzahlen des Aussenhandelsumsatzes besondere Bedeutung. Als solche sind in dieser Beziehung die Zahlungs- u. Verrechnungsbilanz anzusehen, welche von der Polnischen Nationalbank (Narodowy Bank Polski) aufgestellt werden.

Die Ausglei chung der Zahlungsbilanz erfolgt auf dem Wege entsprechender Veränderungen auf den Nostrokonten in den Auslandsbanken. Der Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben kann im Falle einer passiven

Bilanz vor allen Dingen aus den Guthaben des gegebenen Landes, die es auf Auslandsbankkonten besitzt, gedeckt werden. Eine aktive Zahlungsbilanz findet ihren Ausdruck in dem Anwachsen des Saldos auf den Auslandsbankkonten. Im Falle Polens ist der Auslandszahlungsplan vorwiegend das wertmässige Äquivalent für importierte und exportierte Warenmengen mit gewissen Terminverschiebungen, die sich aus den Kreditoperationen sowie aus den technischen Eigentümlichkeiten der angewandten Zahlungsformen ergeben.

Die Verrechnungsbilanz ist eine Zusammenstellung der Guthaben und Verpflichtungen im Ausland, die im gegebenen Zeitraum — ein Jahr — infolge aller durchgeführten Transaktionen ohne Rücksicht darauf, ob diese Guthaben und Verpflichtungen in diesem Zeitraum geregelt worden sind oder nicht.

Diese Pläne sind im Rahmen des Volkswirtschaftsplans aufs engste mit den Plänen der Unternehmen verknüpft. Es verlohnt darauf hinzuweisen, dass das Finanzsystem der Aussenhandelsunternehmen eine Reihe von Attributen aufweist, die der einschlägigen Organisierung des Aussenhandels günstig sind. Die Vervollkommnung dieses Systems zielt gegenwärtig darauf ab, die Pläne der Zahlungsumsätze noch wesentlich integraler mit den Finanzergebnissen der Aussenhandelsunternehmen zu verknüpfen.

Die polnischen Aussenhandelszentralen haben eine Reihe von Möglichkeiten, eine in finanzökonomischer Beziehung vorschriftsmässige Eigenpolitik zu führen. Die Finanzierung dieser Zentralen stützt sich auf die Eigenfonds und die Verwendung von Krediten der Polnischen Nationalbank. Die Eigenfonds der Zentralen dienen zur Finanzierung ihres ständigen Bedarfs an Umsatzmitteln, der durch die Normativbestimmungen geregelt wird. Überdies wird der gesamte, begründete Wirtschaftsbedarf wie z. B. die Bereithaltung von Reserve- und Interventionswarenvorräten, die Vorbereitung von ökonomischen Exportkosten aus kurzfristigen Bankkrediten gedeckt. Im Zusammenhang damit kann man feststellen, dass die finanzielle Lage der polnischen Aussenhandelszentralen grosse Dauerhaftigkeit aufweist, und es ermöglicht, die vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, günstigste Wirtschaftspolitik zu führen.

Die letzters durchgeführten Änderungen der Verwaltungsmethoden der Volkswirtschaft, die hauptsächlich darauf beruhen, dass die Unternehmen Selbständigkeit erlangten, haben den Aussenhandelszentralen grössere Möglichkeiten der freien Betätigung geschaffen. Die Aussenhandelszentralen können nunmehr, natürlich im Rahmen der verbindlichen Handelsabkommen, Verträge abschliessen.

Die finanziellen Verrechnungsprobleme des Aussenhandels konzentrieren sich in Polen in der Polnischen Nationalbank (Auslandsabteilung) und in der Handelsbank A.G. in Warschau. In dem Masse, wie der internationale Handel sich entfaltet, immer neue Länder, immer mehr Partner und Waren erfasst — wächst auch die Rolle und die Bedeutung der bankmässigen Versorgung dieses Handels.

Die Besprechung der Banktätigkeit auf dem Gebiet des Aussenhandels bedarf einführender Angaben über gewisse grundsätzliche rechtlich-ökonomische Beziehungen. Kraft verfassungsrechtlicher Bestimmungen besitzt der polnische Staat das Aussenhandelsmonopol. Das Aussenhandelsmonopol bedeutet, dass der Staat das ausschliessliche Recht besitzt, sämtliche Im- und Exporttransaktionen durchzuführen, und es ermöglicht seinerseits dem Staat, deren Art und Umfang — in Korrelation mit den Voraussetzungen des nationalen Wirtschaftsplans — in Übereinstimmung mit dem konkreten Bedarf zu gestalten. Dieses Monopol wird vom Minister für Aussenhandel und von den von ihm beauftragten Aussenhandelszentralen ausgeübt. Gestützt auf das Aussenhandelsmonopol übt das Devisenmonopol des polnischen Staates seine Tätigkeit aus. Dieses Monopol beruht auf der Konzentrierung der Kontrolle aller Devisenvorräte sowie der Gesamtheit an ausländischen



Zahlungsmitteln in der Polnischen Nationalbank. Im Sinne des Devisengesetzes vom 27. März 1952 (Gesetzblatt Nr. 21 Position 133) ist der Handel mit Devisenwerten nur dann ohne Genehmigung zulässig, wenn als Subjekt die Polnische Nationalbank oder behelfsmässig tätige Institute wie die Handelsbank A.G. in Warszawa, die Polnische Hilfskassenbank und das Polnische Reisebüro „Orbis“ auftreten.

Die Polnische Nationalbank ist also das zentrale Institut für die Verrechnung von Auslandszahlungen auf Grund von Warenumsätzen und Dienstleistungen sowie zur Durchführung von Verrechnungen mit anderen Staaten im Rahmen entsprechender Zahlungsabkommen. Schliesslich ist auch die Polnische Nationalbank das Institut, das ausschliesslich zur Festsetzung und Bekanntgabe der Kurse von Devisen und ausländischen Zahlungsmitteln berufen ist.

Die Banken spielen eine grosse Rolle bei den auf Grund realisierter Import- und Exportverträge entstandenen Verrechnungen und nehmen bei der Festlegung entsprechender Klauseln in diesen Verträgen tätigen Anteil.

Eine überragende Stellung nehmen bisher in unseren internationalen Verrechnungen die zweiseitigen Clearing-Zahlungsabkommen ein. Diese Abkommen, gestützt auf Handelsverträge und mit diesen integrierend verbundene Warenbriefe, sehen grundsätzlich in zahlungstechnischer Hinsicht eine Kompensierung und Bilanzierung der gemeinsamen Umsätze voraus. Den unentbehrlichen Elastizitätsgrad dieser Abkommen sichern während ihrer Erfüllung die „Swings“ genannten, technischen Kredite, die sich die Partner gegenseitig bis zur Höhe eines dem Gesamtumsatz entsprechenden Prozentanteils gewähren, zur Ermöglichung der Abzahlung vorübergehender, zeitweiliger Verschuldung, die infolge unregelmässiger Lieferung, saisonbedingter Umstände usw. entstehen kann.

Die Clearingverträge zwischen den sozialistischen Ländern haben ebenfalls vielseitigen Charakter. Die Transaktionen werden im dreiseitigen und vielseitigen Clearing durchgeführt und verrechnet. Auf der III. und IV. Tagung des Komitees für die Entwicklung des Handels (Sekretariat der Europäischen Wirtschaftskommission) diskutierte man über die Zweckmässigkeit vielseitiger Verrechnungen beim Ost-West Handel und bereitete ein Projekt für die gegenseitige Verständigung der Emmissionsbanken der interessierten Länder in Sachen der Anwendung einer vielseitigen Inzidenzkompensation der im Rahmen der bilateralen Zahlungsabkommen entstandenen Salden.

Es gibt zahlreiche Verrechnungsformen auf Grund von Export- und Importverträgen.

Was die Zusammenarbeit der Nationalbanken der Länder der Volksdemokratien anbelangt, die zugleich die Aufgaben von Verrechnungsinstituten erfüllen, so wenden diese Banken, gestützt auf die Zusammenarbeit-franco, fast allgemein die Form des Dokumenteninkassos, meistens automatisches, an. Vom Standpunkt der Banktechnik aus betrachtet, vereinfacht die beim Inkasso angewandte Automatik wesentlich die Manipulationen und beschleunigt die endgültige Verrechnung.

Eine andere Zahlungsform ist das sog. generelles Akkreditiv. Es beruht auf einer Absprache unter den Banken, die im Clearingverkehr stehen, welche die Partner gegenseitig berechtigt das Clearingkonto schon in dem Augenblick zu belasten, wenn die durch den Exporteur erfolgte Vorlage von im Vertrag generell festgelegten Papieren, die den erfolgten Versand der Ware feststellen, in der Bank seines Landes stattfindet.

Die neueste Zahlungsform bei zwischen den sozialistischen Ländern stattfindenden Umsätzen ist die sog. Sofortzahlung. Das Wesen dieser Form besteht darin, dass die Landesbank des Exporteurs nach Erhalt der Versandpapiere, die den Kontraktbedingungen entsprechen, die Rechnung des Lie-



feranten als Äquivalent der Inkassoforderung anerkennt, und gleichzeitig das Konto des ausländischen Korrespondenten in der Clearingsvaluta belastet und ihm mit der Debetnota die für den Abnehmer der Ware bestimmten Papiere übermittelt.

Bei Verrechnung mit den kapitalistischen Ländern verwenden die Banken am häufigsten die Form des domizilierten Dokumentakkreditivs. Das Dokumentakkreditiv ist die schriftliche Verpflichtung der Bank gegenüber, dem Zahlungsempfänger — Exporteur eine bestimmte Geldsumme auszuzahlen, unter der Bedingung, dass die im Akkreditiv verlangten Dokumente in der Bank deponiert werden. Das Akkreditiv gewährt dem Exporteur die Sicherheit, die Bezahlung in möglichst kürzester Zeit zu erlangen. Dieses Ziel erlangt man durch Verwendung eines Akkreditivs — durch Einführung ausser der vertraglichen Bindung zwischen Verkäufer und Käufer — der sich aus ihm ergebenden jedoch selbständigen Bankverpflichtungen im Verhältnis von Verkäufer zu Käufer.

Das Dokumentakkreditiv kann widerruflich (revocable) oder unwiderruflich (irrevocable) sein.

Das widerrufliche Akkreditiv kann jeden Augenblick annulliert oder geändert werden, ohne den Zahlungsempfänger termingebunden (preklusiv) zu benachrichtigen. Dieses Akkreditiv schafft also keine rechtliche Verpflichtung zwischen Bank und Zahlungsempfänger. Die Angelegenheit betreffend die Sicherheit, Bezahlung zu erlangen, gestaltet sich verhältnismässig am einfachsten mit Rücksicht darauf, dass die Ausstellung eines unwiderruflichen Akkreditivs durch die Bank, von Seiten der Bank eine unwiderrufliche und selbständige Verpflichtung bildet.

Eine besondere Akkreditivform ist das sog. erneuerbare Akkreditiv (revolving).

Diese Form, die übrigens in begrenztem Umfang vorkommt, wird sowohl beim Umsatz von Waren als auch von Dienstleistungen bei ständig sich wiederholenden Transaktionen angewandt. Für gewöhnlich räumt der Importeur ein Akkreditiv auf eine Globalsumme für Lieferungen ein, in Wirklichkeit stellt er jedoch nur einen bestimmten Teil davon zur Verfügung des Lieferanten. Wenn der zur Verfügung gestellte Teil des Akkreditivs verbraucht ist, wird der Rest automatisch bis zu seiner vorigen Höhe aufgefüllt, bis das Limit des Akkreditivs völlig erschöpft ist. Die polnischen Banken wenden noch andere Arten von Akkreditiven an, wie bestätigte, unbestätigte, Kreditbriefe, L/c, Remboursakkreditive usw.

Vorstehend wurde die Banktätigkeit im Bereich der Verrechnungen auf Grund von Im- und Exportverträgen geschildert.

Die Banken sind jedoch nicht nur in finanziellen Verrechnungsoperationen, im Kredit-, Überweisungs-, Akkreditiv-, und Inkassowesen spezialisierte Unternehmen. Die Banken, besonders die Handelsbank A.G. in Warszawa, spielen im internationalen Handel noch eine andere, sehr bedeutende Rolle, und zwar erteilen sie gegenseitige Auskünfte über aus- und inländische Kontrahenten. Die Sache der Auskunftserteilung über die finanzielle Lage und die Kreditwürdigkeit der Kontrahenten ist heute im Zusammenhang mit dem ständig wachsenden, internationalen Handel, zu einem der wichtigsten Faktoren des Warenumsatzes geworden. Der Wert und die Zuverlässigkeit der Auskünfte hängt in hohem Masse von der gesetzmässigen Regelung der Verantwortlichkeit der Auskunftsteilen für die erteilten Auskünfte ab. Die Handelsbank in Warschau sowie die Polnische Nationalbank, welche die Zuvorkommenheit von ausländischen Banken bei Auskunftserteilung an polnische Industrie- und Handelsunternehmen in Anspruch nehmen, erteilen ihrerseits eingehende Auskünfte und Gutachten über die wirtschaftlichen Produktionsverhältnisse unserer Wirtschaftseinheiten.



Die seit 1870 bestehende Handelsbank in Warszawa spielt eine grosse Rolle bei der Organisierung von Handelsbeziehungen mit dem Ausland. Die Handelsbank in Warszawa übt ihre Tätigkeit in Form einer Aktiengesellschaft in einem durch das Finanzministerium bestimmten Ausmass, in enger Zusammenarbeit mit der Polnischen Nationalbank aus. Die Handelsbank verfügt über weit verzweigte wirtschaftliche Beziehungen zu den ausländischen Banken. Es genügt darauf hinzuweisen, dass die Hauptkorrespondenten in New York folgende Banken sind: „Chase Manhattan Bank“, First National City Bank c/New York, „Irving Trust Co“. Die Hauptkorrespondenten in London sind z. B.: „Midland Bank Ltd“, „Westminster Bank Ltd“, „Lloyds Bank Ltd“, „Barclays Bank Ltd“, „Australia and New Zealand Bank Ltd“ u. ä. m. Das Haupttätigkeitsgebiet dieser Bank auf dem Abschnitt der Auslandsbankoperationen beruht auf der Bedienung von ausländischen Aussenhandelsunternehmen, die ihren Sitz in Warszawa und Łódź haben. Die wichtigsten Tätigkeitsgebiete dieser Bank beruhen auf:

1. der Ausstellung von Garantien und Erteilung von Wechselbürgschaften in Bezug auf alle Länder.
2. der Durchführung der Devisenkontrolle bei Auslandstransaktionen, deren Verrechnung und Auslandsbankdienst durch sie erfolgt.
3. der Durchführung treuhänderischer Nachforschungen bei privatrechtlichen Vermögensforderungen im Verhältnis zu Deutschland.
4. der Eintreibung von Auslandsguthaben aus der Vorkriegs- und Okkupationszeit.
5. der Registrierung von polnischen Auslandsguthaben und -verpflichtungen privater, öffentlicher und rechtlicher Natur aus der Vorkriegs-, Kriegs- und Nachkriegszeit.
6. der Sammlung von Auskünften über ausländische Devisenvorschriften.
7. der Sammlung und Erteilung von Handelsauskünften über in- und ausländische Kontrahenten des polnischen Aussenhandels.

Schliesslich bedarf die Kreditfähigkeit der Handelsbank einer besonderen Hervorhebung. Das Kreditvolumen der Handelsbank ist sehr ausgedehnt. Im Bereich der Kreditfähigkeit führt die Handelsbank in Übereinkunft mit der Polnischen Nationalbank eine selbständige Kreditpolitik, indem sie im Ausland Verpflichtungen eingeht, sowie andererseits indem sie die Transaktionen ausländischer Firmen kreditiert. Diese Tätigkeit hat jetzt eine äusserst grosse Bedeutung erlangt und bildet die Hauptaufgabe der Handelsbank.

Die Wirtschaftsaufgaben ergeben sich aus den Voraussetzungen des Fünfjahrplans und richten ihr Augenmerk neben einem ständigen Produktionsanstieg auf die Korrektur der in Polen entstandenen Missverhältnisse sowie eine Besserung auf den Gebiet der Rohstoff- und Warenreserven herbeizuführen. Diese Aufgaben hängen in hohem Masse mit der Problematik des Aussenhandels zusammen. Die finanzielle Lage des polnischen Aussenhandels bessert sich, trotz der devisenmässig angespannten Lage, ständig. Dazu trägt vor allem der polnische Export bei, der einen günstigen Einfluss auf unsere Zahlungsbilanz ausübt.

Der Fünfjahrplan setzt einen Anstieg der Aussenhandelsumsätze um etwa 25% voraus. Dieser Anstieg der Umsätze wird zweifellos nach einer entsprechenden Gestaltung der Finanzbeziehungen verlangen, in deren Rahmen, wie die jetzige Praxis zeigt, verschiedene Arten von Beziehungen zur Anwendung gelangen, von den Kreditbeziehungen angefangen, bis zu den unmittelbaren devisengeplanten. Bei der Entwicklung der Umsätze mit dem Ausland werden die polnischen Banken, und zwar die Polnische Nationalbank und die Handelsbank in Warszawa, eine grosse, selbständige Rolle spielen. Schon jetzt sind sie die Garanten für die günstigen, öffentlich zur Kenntnis gegebenen Umsätze des Auslands mit dem internationalen Handel Polens.





DER UMSATZ VON DEVISENWERTEN IN POLEN

In letzter Zeit läßt sich in Polen ein beträchtlich wachsender Zustrom von Besuchern aus dem Ausland beobachten. Sie kommen in Handels- oder politischen Angelegenheiten, aus Anlaß von sportlichen oder kulturellen Veranstaltungen, im Rahmen von Gesellschaftsreisen oder einfach, um Familienangehörigen einen Besuch abzustatten.

Es erscheint daher zweckmäßig, mit einigen Informationen über den Umsatz von Devisenwerten in Polen zu dienen. Außer einer allgemeinen Schilderung des polnischen Devisensystems wollen wir einige praktische Ratschläge erteilen, welche vor allen Dingen für Ausländer bestimmt sind, die die Absicht haben, unser Land zu besuchen.

Devisenbeschränkungen traten in Polen, ähnlich wie in anderen Ländern, zu Zeiten von Wirtschaftsschwierigkeiten auf. So bestanden derartige Beschränkungen nach dem ersten Weltkrieg in den Jahren 1923—1927. Übrigens waren sie recht milde und nicht besonders weitreichend. Die Weltwirtschaftskrise, die um das Jahr 1930 einsetzte, blieb nicht ohne Einfluß auf das wirtschaftliche Leben in Polen. Sie rief die Notwendigkeit hervor, bei uns im Jahre 1936 eine Devisen-Reglementierung einzuführen. Der Erlaß, der diese Reglementierung einführte, blieb, nachdem einige unbedeutende Änderungen formeller Natur vorgenommen wurden, bis 1952 in Kraft. Das auf diesem Erlaß basierende Devisensystem machte selbstverständlich eine Evolution durch, um im Einklang mit den Veränderungen zu stehen, welche nach dem zweiten Weltkrieg mit der Errichtung einer sozialistischen Wirtschaftsordnung in Polen eingetreten waren.

Das jetzige Devisensystem, das sich auf das Gesetz vom März 1952 stützt, ist das Ergebnis von Erfahrungen der vergangenen Jahre und ist in der Tat an die grundlegenden Voraussetzungen unserer Wirtschaftsordnung gebunden, besonders aber an den verfassungsmäßigen Grundsatz, der dem Staat das Außenhandelsmonopol einräumt. Kennzeichnend für dieses System ist es, daß die Devisenbehörde nicht nur ihre Genehmigung zur Regelung einer im Umsatz mit dem Ausland fälligen Zahlung erteilen, sondern vor allen Dingen alle Vereinbarungen, aus denen derartige Zahlungsverpflichtungen hervorgehen, ratifiziert.

Dies ist für alle Einheiten der volkseigenen Wirtschaft oder für andere, an der Erfüllung der staatlichen Wirtschaftspläne Mitwirkende von besonderer Bedeutung. Dem Auslandszahlungsplan können nämlich nur diejenigen Zahlungsverpflichtungen eingefügt werden, welche auf Grund genehmigter Abkommen fällig sind. Die Bewilligung zur Entrichtung einer solchen Zahlung beschränkt sich in jenem Fall auf die bloße Feststellung, daß diese Zahlung in einem entsprechenden Plan vorgesehen ist. Einheiten, die nicht als Mitwirkende bei der Ausführung von staatlichen Wirtschaftsplänen anzusehen sind, müssen vorerst, ehe sie eine finanzielle Verpflichtung in Beziehung zum Ausland eingehen, um eine Genehmigung der Devisenbehörde für eine solche nachsuchen.

Das Außenhandelsmonopol wird durch entsprechende staatliche Handelsfirmen ausgeübt, die ihre Tätigkeit unter der Kontrolle des Ministers für Außenhandel entfalten. Deshalb hat dieser Minister in unserem Devisensystem eine besonders wichtige Rolle zu erfüllen. Vom Entscheid des Ministers für Außenhandel hängt der Abschluß von Handelsverträgen bezüglich Warenaustausch mit dem Ausland und den damit verbundenen Dienstleistungen ab. Zahlungen, die sich aus den derartig akzeptierten Handelsabkommen ergeben, bedürfen ebenfalls der Genehmigung des Ministers. Selbstverständlich wird der Warenimport, welcher auf Betreiben von Privatpersonen zustande kommt und rein persönlichen Zwecken dient (also keinerlei Handelsgegenstände umfaßt, wie z.B. Arzneimittel, Bücher und dergleichen) in den gesamten Warenumsatz mit dem Ausland miteinbezogen.

Die zur Zeit in Polen verbindliche Gesetzgebung erwähnt in keiner Weise die Tatsache eines Valuta-Monopols; in Wirklichkeit besteht jedoch ein derartiges Monopol. Es wird durch die Polnische Nationalbank unter Mitwirkung von anderen Banken und den dazu berechtigten Institutionen ausgeübt.

Das Devisen-Gesetz von 1952 führt eine Reihe neuer Begriffe ein, die einer näheren Erläuterung bedürfen. Unter anderem sind das solche Bezeichnungen, wie die eines Devisen-Ausländers und Devisen-Inländers sowie der Begriff des Umsatzes von Devisenwerten.

Als Devisen-Ausländer wird diejenige physische oder Rechtsperson bezeichnet, deren Wohnsitz oder Niederlassungsort sich im Ausland befindet, unabhängig von ihrer Staatsbürgerschaft oder Staatszugehörigkeit. Man nimmt dabei an, daß der Wohnsitz der gegebenen Person identisch mit dem Ort ihres ständigen Aufenthaltes ist. Zu den Devisen-Ausländern werden überdies fremde diplomatische Vertretungen, Konsularstellen und andere, die in Polen tätig sind und denen das Auslandsrecht zusteht, gezählt. Die Funktionäre solcher Vertretungen, welche im Zusammenhang mit ihrer Anstellung in diesen Vertretungsstellen in Polen wohnhaft sind, werden gleichfalls als Devisen-Ausländer betrachtet.

Das Devisen-Gesetz bezeichnet als einen Devisen-Inländer diejenige physische oder Rechtsperson, auf die der Begriff eines Devisen Ausländers nicht zutrifft. Diese Bezeichnung jedoch ist nicht ausreichend, um festzustellen, wann die gegebene Person ihren Charakter als Devisen Ausländer einbüßt und sie Rechte eines Devisen-Inländers erwirbt. Aus diesem Grunde wurde ein Rundschreiben erlassen, welches die folgende Bestimmung enthält: ein fremder Staatsbürger wird zum Devisen-Inländer nach Ablauf von sechs Monaten, die er ohne Unterbrechung in Polen zubringt unter der Bedingung, daß er hier eine feste Einkommensquelle besitzt. Ein in die Heimat zurückkehrender polnischer Staatsbürger erwirbt wiederum die Rechte eines Devisen-Inländers im Moment, da er die Landesgrenze überschreitet (z.B. als Rückwanderer). Ähnlich gestaltet sich diese Angelegenheit im Falle von Angestellten polnischer Ämterstellen im Ausland, die nach Polen zurückberufen werden.

Eine interessante Einrichtung der polnischen Gesetzgebung ist der Umsatz von Devisenwerten. Um diesen Begriff zu erläutern, müssen wir vorerst klar zum Ausdruck bringen, was mit der Bezeichnung Devisenwerte gemeint ist.

Das Devisen-Gesetz unterscheidet zwei Kategorien dieser Werte. Zu der ersten zählt man auswärtige Zahlungsmittel (Banknoten und Münzen, die im Ausland im Umlauf sind, weiterhin: Wechsel, Schecks, Zahlungsanweisungen, Akkreditive und Zahlkarten, die auf Auslandsvaluta ausgestellt sind), Gold und Platin (mit Ausnahme von Gebrauchsgegenständen, die aus diesen Metallen hergestellt sind), Sparkassenbücher, Bankeinlagen sowie Wertpapiere, die im Ausland emittiert worden sind. Es muß hier hinzugefügt werden, daß den Gebrauchsgegenständen aus Gold und Platin, Münzen, die einen Sammelwert besitzen, gleichgestellt sind, ferner auch Halbfabrikate, die in der Zahnheilkunde zur Anwendung gelangen, und Bruchstücke von Gebrauchsgegenständen.

Der zweiten Kategorie von Devisenwerten wurden solche Werte eingereiht, welche zu Devisenwerten werden, nachdem ihre Einfuhr nach Polen erfolgt ist, oder auch nach erfolgter Ausfuhr ins Ausland, während ihres Transports durch polnisches Staatsgebiet oder schließlich als Gegenstand von Umsatztransaktionen mit Ausländern. Darunter versteht man die in Polen im Umlauf befindlichen Geldscheine und Münzen, Schecks, Wechsel, Akkreditive, Zahlkarten und Zahlungsanweisungen, die in polnischer Währung ausgestellt worden sind, Sparkassenbücher und Bankeinlagen sowie Wertpapiere, welche in Polen ausgestellt wurden.

Der Umsatz von Devisenwerten beruht vor allen Dingen darauf, daß Verträge geschlossen und durchgeführt werden, denen zufolge Eigentumsrechte übertragen werden oder übertragen werden sollen und somit Änderungen im Besitz von Devisenwerten erfolgen. Hinzu kommen noch andere Vorhaben, die das Übertragen des Eigentums oder des Besitzes solcher Werte verursachen, ferner Tätigkeiten, die eine Translokation dieser Werte über die Grenzen des polnischen Devisengebietes hinaus, welches übrigens mit dem polnischen Zollgebiet übereinstimmt, nach sich ziehen.

Zu den wichtigsten Leistsätzen der polnischen Devisenrechtsordnung gehört die Bestimmung, daß Zahlungen, die an das Ausland oder an Devisen-Ausländer für Dienstleistungen aller Art erfolgen, grundsätzlich mit ausländischen Zahlungsmitteln erfolgen sollen.

Eine derartige Angelegenheit ist einfach, wenn die Zahlung durch das Ausland mittels Banküberweisung erfolgt. In solchen Fällen werden auswärtige Zahlungsmittel auf das entsprechende Konto der Polnischen Nationalbank oder anderer polnischer Banken überwiesen und eine entsprechende Summe in Zlotys an die polnischen Zahlungsempfänger ausgezahlt. Auf welche Weise soll jedoch ein Devisen-Ausländer seinen Zahlungsverpflichtungen den Devisen-Inländern gegenüber für Waren und Dienstleistungen, die er an Ort und Stelle in Polen empfängt,

nachkommen? Hier ist die Bankvermittlung allzu langwierig. Andererseits besteht in Polen ein Verbot des Umsatzes von Devisenwerten, falls der Devisen-Ausländer nicht eine Bank oder eine dazu berechnete Institution zum Kontrahenten hat. Deshalb sieht die Devisenrechtsregelung die Möglichkeit vor, daß alle Devisen-Ausländer frei und unumschränkt über polnische Devisenwerte verfügen dürfen, in deren Besitz sie in Übereinstimmung mit den Devisenvorschriften gelangt sind. Im Zusammenhang damit nehmen Deviseninländer die in Polen an Ausländer Dienstleistungen und Waren liefern, ihr Entgelt in polnischer Währung ohne irgendwelche Formalitäten entgegen.

Nun aber bedarf es der Erläuterung, auf welche Weise man polnische Devisenwerte erhalten kann, ohne dabei mit den Devisenvorschriften in Konflikt zu geraten, welches also die legalen Wege sind, die man dabei zu beschreiten hat. Es kommt hier zuallererst und grundsätzlich der Verkauf von auswärtigen Zahlungsmitteln an Banken oder die dazu berechtigten Institutionen in Frage.

Der Ausländer, der nach Polen einreist, kann die in seinem Besitz befindlichen fremden Valuta-Werte schon an der Grenze im Zollamt veräußern.

Außerdem kann der Umtausch von auswärtigen Zahlungsmitteln in polnischer Währung, die Zlotys, in allen Zweigstellen der Polnischen Nationalbank (Narodowy Bank Polski) getätigt werden, ferner in der Handelsbank A.G. (Bank Handlowy S.A.) in Warszawa, durch die PKO-Bank S. A., in allen Niederlassungen des Polnischen Reisebüros „Orbis“, in den Kassen der Polnischen Luftfahrtlinien „LOT“ sowie den Kassen unserer Schiffahrtlinien. Der Austausch von fremden Valutawerten erfolgt zu Kursen, die in den Aufstellungen der Polnischen Nationalbank veröffentlicht werden. Devisen, die für den Lebensunterhalt und andere mit dem Aufenthalt in Polen verbundenen Kosten bestimmt sind, werden zur Zeit zu einem sogenannten Spezialkurs ausgetauscht, welcher auf dem Verhältnis von 1 \$ — 24 Zloty basiert. Der Spezialkurs kommt jedoch nicht in Anwendung im Falle von Valuten derjenigen Länder, mit denen Polen Verrechnungen in Rubelwährung führt. Jedoch wird bei nicht handelsmäßigen Umsätzen mit der Sowietunion ein Zuschlag von 0,50 Zl zu jedem Rubel erhoben. Es muß noch hinzugefügt werden, daß ähnlich wie in allen anderen Ländern der Kurs, der nach dem Wechselkurs im Falle eines Ankaufs von fremden Valuten durch die Banken berechnet wird, niedriger ausfällt als der Verkaufskurs dieser Valuten; dies trifft auch im Falle von Banknoten zu, deren Kurs in der Regel niedriger ist als der Kurs aller anderen Devisen (Wechselnoten, Schecks, Überweisungen, Akkreditive usw.).

Eine andere Möglichkeit, in den Besitz von Zlotys zu gelangen, ist, sie von Devisen-Inländern zu bekommen. Es muß jedoch betont werden, daß ein Verbot besteht, polnische Valutawerte



Ausländern ohne Genehmigung der Devisenbehörde zur Verfügung zu stellen. Eine Genehmigung der Devisenbehörde ist auch in dem Falle erforderlich, wenn Institutionen Ausländern Honorare für Vorlesungen, Presseartikel und dergleichen auszahlen: sie muß eingeholt werden, ehe dies erfolgt. Transaktionen, die in Zloty beglichen werden, auf Grund deren Eigentum von Ausländern erworben wird, wie Liegenschaften, Autos, verschiedene Güter und Waren, gilt als Nichtbeachtung der Devisenvorschriften, falls ihr Abschluß nicht vorher bewilligt wurde, da diese Transaktionen eine Art von Devisenwertumsatz bilden.

Die Einfuhr von Devisenwerten nach Polen stellt ebenfalls einen Umsatz von Devisenwerten dar.

Das Einfuhrverbot bezieht sich ausschließlich auf Gold und Platin in Münzen und Stäben sowie auf polnische Geldmittel mit Ausnahme derjenigen Zlotys, die durch Devisen-Inländer mitgeführt werden, und welche bei der Ausfuhr gemeldet wurden. Die Einfuhr von anderen Devisenwerten wird in keinerlei Weise beschränkt.

Die Ausfuhr von Devisenwerten ist hingegen nur auf Grund einer Erlaubnis der Devisenbehörde möglich. Ausländer vermögen jedoch Devisenwerte aus Polen mitzunehmen, und zwar in denselben Mengen, in welchen sie sie bei der Einreise mitgeführt und in der den Zollbehörden abgelegten und durch sie bestätigten Deklaration angegeben haben. Wir möchten hier darauf aufmerksam machen, daß auch die Ausfuhr von Gold und Platin sowie von Edelsteinen und Perlen mit Ausnahme von persönlichen Schmuckgegenständen verboten ist. Um also Unannehmlichkeiten bei der Ausreise aus Polen zu vermeiden, müssen Ausländer daran denken, auf dem Hinweg mitgeführte Devisenwerte, Schmuckstücke und andere Gegenstände aus Gold und Platin zu melden.

Ähnlich können auch nicht eingelöste Postanweisungen aus dem Ausland auf Verlangen des Ausländers, auf den sie sich bezogen, dem Absender ohne jegliche Formalitäten zurückerstattet werden. Hingegen dürfen rückzuerstattende Geldanweisungen in Zlotys, die durch das Einlösen von Schecks, Akkreditiven oder in fremden Währungen ausgestellten Anweisun-



gen erhalten wurden, nur nach Einholung einer Ausfuhrerlaubnis getätigt werden. Bewilligungen für dieser Art Rücktransfer nach dem Lande der Herkunft werden im allgemeinen erteilt.

Das Erstellen von Fahr-, Flug- und Schiffskarten für Auslandsstrecken ist den Geldüberweisungen nach dem Ausland gleichgestellt, denn die Inanspruchnahme von Dienstleistungen der auswärtigen Transportgesellschaften zieht Verrechnungen in fremden Devisen nach sich. Aus diesem Grunde können die Ausländer diese Fahrkarten in Polen nur für Zlotys erstellen, die aus dem Verkauf von fremden Valuten an Banken und die dazu berechtigten Institutionen stammen.

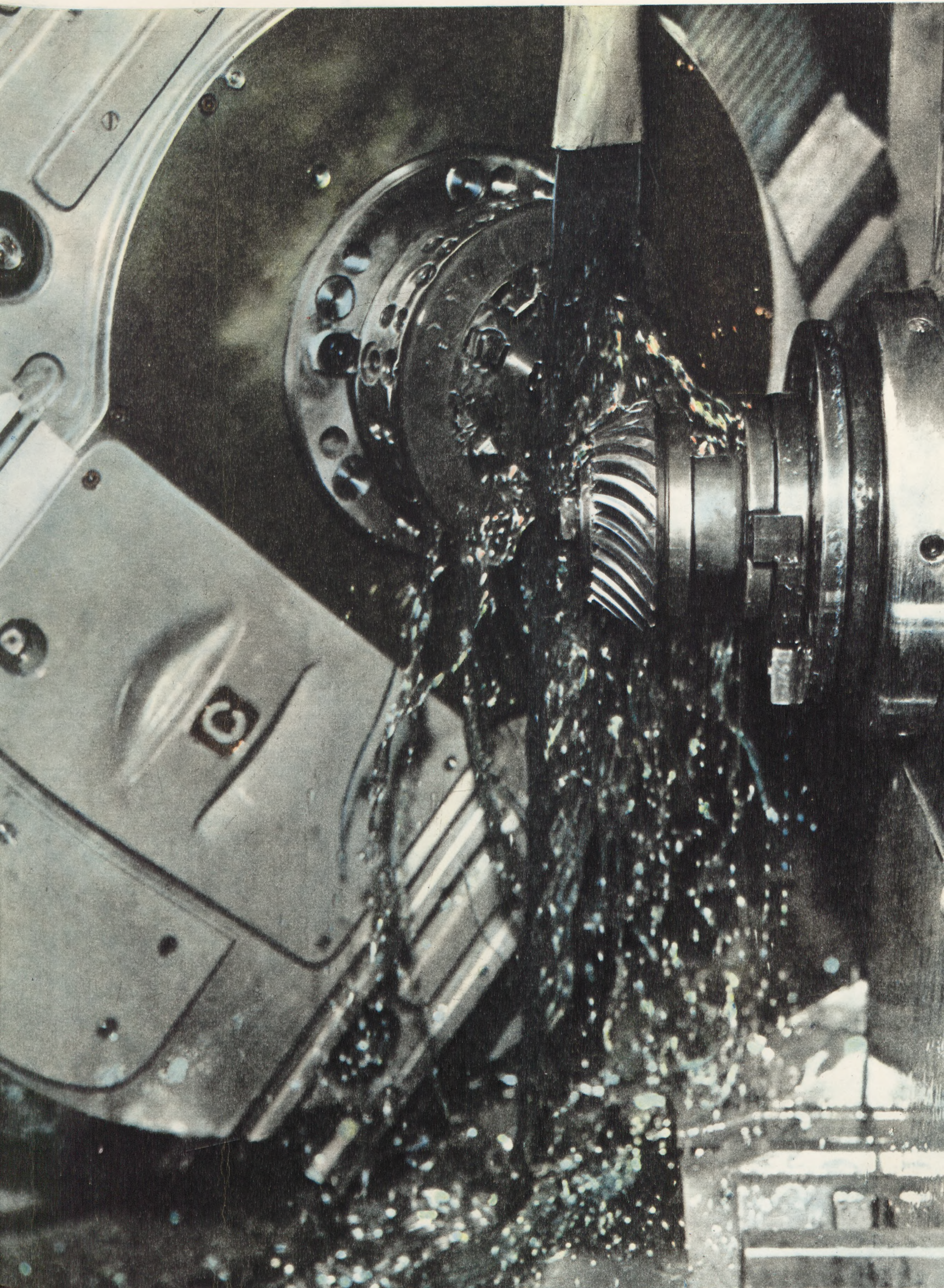
Noch in der jüngsten Vergangenheit war das Besitzen von fremden Valuten, Gold und Platin in Gestalt von Münzen und Stäben verboten. Unlängst wurde dieses Verbot aufgehoben, was aber nicht bedeuten soll, daß somit die Einschränkungen hinsichtlich des Übertragens von Eigentums- oder Besitzrechten von dieser Art Werten automatisch aufgehoben wurden.

Unter anderen Vorschriften, die Gegenstand unserer bisherigen Betrachtungen waren, sollen folgende, nebenbei bemerkt, Devisen-Ausländer nicht berührende, kurz erwähnt werden, und zwar: das Verfügungsverbot über im Ausland befindlichen Besitz, die Pflicht, die aus laufenden Operationen herrührenden Guthaben nach Polen abzuführen, die Pflicht, Angaben über sämtliche Guthaben und Verpflichtungen dem Ausland gegenüber zu erstatten.

Ein Gesetz, das Verbote oder Verpflichtungen einführt, muß zugleich die Behörde namhaft machen, die imstande ist, diese Verpflichtungen und Verbote zu lockern. Als die zuständige Behörde bezeichnet das Devisengesetz in erster Linie den Finanzminister, welcher anhand seiner Verordnungen die Reichweite der durch das Gesetz eingeführten Beschränkungen bestimmt, und außerdem individuelle oder generelle Bewilligungen zu erteilen imstande ist (für bestimmte Personengruppen oder auch für die Ausführung bestimmter Operationen). Indem er von einer diesbezüglichen Vorschrift des Devisengesetzes Gebrauch machte, trat der Finanzminister das ihm zustehende Recht auf Erteilung von individuellen Genehmigungen zur Ausübung von durch das Devisengesetz verbotenen Tätigkeiten an die Polnische Nationalbank ab, behielt sich jedoch das Recht vor, generelle Entscheidungen sowie Entscheidungen über Fragen aus dem Bereich der Tätigkeit des Finanzministeriums und der ihm untergeordneten Stellen zu fällen. Das Devisengesetz bezeichnet den Minister für Außenhandel nicht als Devisenbehörde, nichtsdestoweniger räumt es ihm alle Befugnisse einer solchen Behörde ein.

Die Devisenbeschränkungen haben, nebenbei bemerkt, keineswegs den Charakter eines Privilegs, welches ausschließlich nur für die Volksrepublik Polen in Betracht käme. Sie bestehen vielmehr in zahlreichen reicheren Ländern. Ungeachtet der im Jahre 1946 in Bretton Woods unterzeichneten Verträge, die eine allmähliche Aufhebung dieser Beschränkungen vorsehen, erscheint es nicht wahrscheinlich, daß diese Vorsätze in nächster Zukunft verwirklicht werden können.





ÜBER GEWISSE CHARAKTERISTISCHE ASPEKTE DER POLNISCH-INDISCHEN WIRTSCHAFTLICHEN ZUSAMMENARBEIT

Die polnisch-indischen Handelsbeziehungen haben sich in den beiden letzten Jahren sichtlich entwickelt, und zur Zeit schliesst das Handelsabkommen beiderseits mit einer Summe von ungefähr 5 Millionen £ ab. Von grosser Bedeutung für die Entwicklung dieser Beziehungen war der Besuch des Ministerpräsidenten Nehru in Polen im Juni 1955 sowie der Besuch des Ministerpräsidenten Cyrankiewicz in Indien im März dieses Jahres.

Da wir an der Ausfuhr elektrotechnischer Artikel nach Indien lebhaft interessiert sind, haben wir einen grosszügig angelegten Aktionsplan entworfen, wodurch unseren Waren der Weg auf den indischen Markt gebahnt werden soll. Unser Plan, polnische elektrotechnische Artikel in Indien einzuführen, fusst auf gesunden Prinzipien; unsere Aussenhandelsunternehmen haben in Indien ihren entsprechenden Partner in der State Trade Corporation, die so wie unsere Unternehmen in den einzelnen Branchen des Handels das Monopol besitzt. Unseren Plan, mit polnischen elektrotechnischen Artikeln auf dem Markt zu erscheinen, gründen wir vor allem auf eine genaue Kenntnis der aktuellen Bedürfnisse des indischen Marktes. Ganz abgesehen davon stellen wir — auf Grund eingehender Prüfung — fest, welche Anforderungen die indischen Kunden an uns stellen. Diese Anforderungen beziehen sich sowohl auf die tropensichere Ausführung der elektrotechnischen Installationen, die nach Indien geliefert werden, wie auch auf die besonderen Wünsche der direkten Abnehmer.

Was die klimatischen Verhältnisse Indiens betrifft, so ist zu berücksichtigen, dass sie in den einzelnen Gegenden dieses Landes hinsichtlich der Temperaturhöhe, der Amplitude der Temperaturschwankungen, der Feuchtigkeit, des Staubes, der Schmarotzereinwirkung völlig voneinander verschieden sind. Zwischen Kaschmir und Pandschab, zwischen Kerala und West-Bengalen herrscht ein beträchtlicher Klimaunterschied. Diese extremen Unterschiede des indischen Klimas liessen in unseren Wirtschaftskreisen den Gedanken aufkommen, — einen Gedanken, der zur Zeit sehr ernsthaft erwogen wird — ob es nicht der Mühe wert wäre, in Indien ein besonderes wissenschaftliches Institut zu gründen, dessen Aufgabe es wäre, zu untersuchen, auf welche Weise

für die Arbeit in tropischem Klima bestimmte elektrische Maschinen und Installationen diesen klimatischen Verhältnissen angepasst werden könnten. Die Gründung eines solchen Instituts wäre für beide Länder, d.h. für Indien sowohl wie für Polen von grossem Vorteil. Ein solches Institut wäre imstande, den wissenschaftlichen Instituten Indiens bei der Festlegung entsprechender Normen, solcher, die den tropischen Verhältnissen des indischen Klimas angemessen wären, behilflich zu sein.

Die Ergebnisse, die wir auf Grund unserer Untersuchungen an unseren elektrotechnischen Maschinen und Einrichtungen in tropischem Klima — und nicht in Laboratorien, unter künstlich geschaffenen Bedingungen — erzielen würden, würden zugleich wertvolle Unterlagen liefern für die Produktion von Maschinen und Einrichtungen, die auch für andere Länder mit Tropenklima ausgeführt werden. Aus den bisherigen Erwägungen, die in polnischen Wirtschaftler- und Technikerkreisen angestellt wurden, geht hervor, dass ein solches Institut in einem Gebiet Indiens entstehen müsste, in dem die durchschnittliche Temperatur, Feuchtigkeit und Staubbichte extrem schwierige klimatische Bedingungen schafft. Der Meinung polnischer sowie indischer Ingenieure zufolge erfüllt die Gegend von Kalkutta, d.h. das Gebiet von West-Bengalen in der Nähe des Ganges- und Brahmaputradeltas alle diese Bedingungen.

Das geplante Institut würde zu einer Keimzelle der polnisch-indischen technischen Zusammenarbeit werden, die u.a. mittels Schulung indischer Ingenieure in unseren Industriebetrieben und wissenschaftlichen Instituten weitergeführt werden könnte. Polen wäre bereit, indische Staatsbürger in seinen technischen Hoch- und Fachschulen aufzunehmen.

Zahlreiche polnische Ingenieure haben während ihres Aufenthalts in Indien bei verschiedenen Gelegenheiten Gespräche über technische Fragen mit ihren indischen Kollegen geführt.

Die ersten Kontakte auf dem Gebiet der technischen Zusammenarbeit sind bereits angeknüpft worden. Ingenieur Jakubowski, Professor der Technischen Hochschule in Warszawa, hat in dem Verband indischer Elektroingenieure einen Vortrag gehalten. Auf indischer Seite hat eine Reihe von Wissenschaftlern und Ingenieuren in Gesprächen mit unseren Ingenieuren den letzteren wertvolle Auskunft erteilt und ihnen Material über die Anpassung elektrischer Anlagen an die Bedingungen des Tropenklimas und die Anforderungen der indischen Abnehmer zugänglich gemacht. Direktor Mukherjee von dem Government Test House, Alipore, und Herr Melhotra von der Indian Standards Institution, New Delhi, haben die polnischen Ingenieure in überaus freundlicher Weise über die Fragen der in Indien geltenden technischen Normen unterrichtet. Die sich so entfaltende technische Zusammenarbeit ist von grosser Wichtigkeit, da sie die Grundlage bildet für die Entwicklung noch festerer und ausgedehnterer Handelsbeziehungen. Und man darf nicht vergessen, dass in den Jahren 1953—56 die Handelsumsätze um das Sechsfache



Präsident Prasad besichtigt den Stand der
Ausserhandelszentrale „ELEKTRIM“



Ministerpräsident Józef Cyrankiewicz im Gespräch mit Ministerpräsident Nehru während seines Besuches in Indien

gestiegen sind. Zwecks einer weiteren Steigerung dieser Umsätze empfiehlt es sich, alle Möglichkeiten der Entwicklung einer noch engeren Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Technik und des Handels in Erwägung zu ziehen. Diesem Zwecke könnten z. B. gemischte indisch-polnische Gesellschaften, die unter beiderseitigem Einvernehmen ins Leben gerufen werden müssten, dienen. Dieser Gedanke tauchte in den Gesprächen zwischen indischen und polnischen Partnern, in denen die Frage der Lieferung kompletter Industrieobjekte von Polen nach Indien erörtert wurde, immer wieder auf. Angesichts der Tatsache, dass die indischen Banken keine Industrieunternehmungen finanzieren und einzig und allein der indische Staat durch die Industrial Financing Corporation einzelne Unternehmungen indischer Industrieller finanziert, sind die letzteren lebhaft daran interessiert, von Ausland finanzielle Hilfe zu erhalten.

Die organisatorischen Grundsätzen zufolge können höchstens 49% der Anteile einer solchen Gesellschaft in fremden Händen sein, was volle Gewähr dafür gibt, dass die indischen Teilhaber — da sie im Besitz des überwiegenden Teils dieser Art von Gesellschaften sein werden — hierbei ein entscheidender Faktor sein und auf die regelrechte Entwicklung dieser Art von Gesellschaften achten werden. Für die indische Wirtschaft ist dieser Gedanke um so interessanter, als von polnischer Seite sich an dieser Art von Unternehmungen nicht private Firmen, sondern staatliche Unternehmen beteiligen würden. Angesichts der Tatsache, dass hier und da gewisse sozialistische Momente zum Durchbruch kommen, (vertreten durch die staatliche Industrie, resp. durch den staatlichen Handel oder die Staatsbanken) würde es sich empfehlen, in sehr eingehender und sorgfältiger Weise die Möglichkeit der Gründung einer gemischten indisch-polnischen Gesellschaft für die Produktion genau zu bestimmender Artikel in Erwägung zu ziehen. Teilhaber wären von indischer Seite ein Staatsunternehmen in der Art der staatlichen Handelsgesellschaft State Trade Corporation, resp. die zentrale Regierung der Indischen Union, oder auch zu diesem Zweck durch die Regierung eigens ins Leben gerufene staatliche Institutionen, eventuell aber auch die Regierung eines

der 16 Staaten Indiens. Von polnischer Seite wäre auch eines der staatlichen Unternehmen Teilhaber, vertreten entweder durch eine staatliche Handelszentrale oder auch direkt durch unseren staatlichen Handel. Dieser Gedanke könnte entweder ausschliesslich für Industrieunternehmen, resp. für Industrie- und Handelsunternehmen verwirklicht werden. Da bei Industrieunternehmen Polen an den künftigen Ergebnissen der Produktionsarbeit des Unternehmens interessiert wäre, würde es technische Hilfe mittels polnischen technischen Ingenieur- und Technikerpersonals gewährleisten, andererseits würde es — zwecks schnellerer Schulung indischer Techniker eine solche Schulung in polnischen Industriebetrieben oder polnischen wissenschaftlichen Instituten ermöglichen. Sollte in der Zwischenzeit ein Institut für Tropenforschung auf indischem Gebiet gegründet werden, könnte es in hohem Masse der Entwicklung der polnisch-indischen technischen Zusammenarbeit, der Popularisierung des polnischen technischen Denkens förderlich sein.

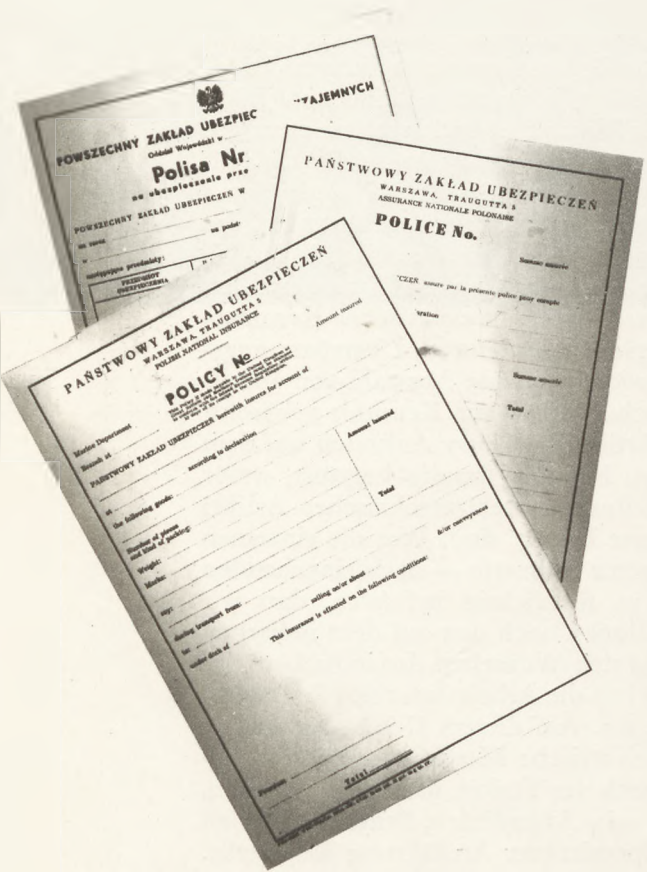
Im Gegensatz zu Konkurrenzfirmen wären die polnischen Unternehmen — als staatliche Unternehmen — ebensowohl wie ihr indischer Partner an der Entwicklung des indischen Handels interessiert, da Polen als Staat nicht nur ausschliesslich an der Ausfuhr nach Indien, sondern auch an der Einfuhr aus Indien interessiert ist. Auf diese Weise könnte der aus den gemischten polnisch-indischen Gesellschaften erzielte eventuelle Gewinnanteil von polnischer Seite in Form der Einfuhr indischer, für die polnische Volkswirtschaft notwendiger Waren realisiert werden. Eine günstige Voraussetzung für eine eventuelle Zusammenarbeit wäre der Umstand, dass sich beide Seiten von den Grundsätzen der Planwirtschaft leiten lassen. Ein entscheidendes Moment für die Gründung dieser Art von Gesellschaften muss die Anpassung unseres Ausfuhrsortiments auf dem Gebiet der kompletten Industrieinrichtungen sowie der elektrotechnischen Artikel an die Bedürfnisse der indischen Volkswirtschaft nach den Richtlinien des Zweiten Fünfjahrplans sein. Bis zum Jahre 1955 war Polen als Exporteur elektrischer Maschinen und Installationen auf dem indischen Markt wenig bekannt. Ein entscheidendes Datum für die polnisch-indischen Handelsbeziehungen war das Jahr 1955, als Polen gleichsam seine Visitenkarte in Indien hinterliess, indem es seine Ausfuhrartikel im Stand des „Elektrim“ auf der Internationalen Messe in New Delhi (29. X. 55 — 31. XII. 55) ausstellte. Die auf der Messe in New Delhi ausgestellten Gegenstände wie: Motoren, Akkumulatorenwagen, ein elektrischer Kammerofen, eine feuersichere Apparatur für Bergwerke, Isolatoren, Überspannungsschutzvorrichtungen, Telephonanlagen sowie eine grosse Auswahl von Installationsgeräten haben weiten indischen Besucherkreisen zur Kenntnis gebracht, dass Polen Exporteur elektrotechnischer Artikel ist. Unser Auftreten auf dem indischen Markt wurde von den indischen Kunden freudig begrüsst, wofür die während der Messe erhaltenen Bestellungen elektrotechnischer Artikel im Gesamtwert von ca. 100.000 £ der beste Beweis sind. Was die einzelnen Artikel anbelangt, haben die Vertreter unserer Industrie — nach eingehenden Untersuchungen auf diesem Gebiet — es für richtig befunden, dass wir elektrotechnische Maschinen und Installationen nach den auf dem indischen Markt bestehenden Normen, entsprechend den Wünschen der indischen Abnehmer, produzieren, und dass diese Artikel an die Arbeit unter den Bedingungen des Tropenklimas angepasst sein müssen. Auf diesem Gebiet hat unsere Industrie schon viel geleistet: wir führen elektrische Maschinen und Installationen nach vielen Ländern aus, wie z.B. nach der Türkei, nach dem Libanon, Syrien, Pakistan, Indonesien, Ägypten, Tunis, Argentinien, Brasilien. Für all diese Länder wurden diese Artikel in tropischer Ausführung hergestellt.

Die auf zahlreichen in Indien bekanntgegebenen Ausschreibungen angebotenen elektrischen Maschinen und Installationen haben hinsichtlich Preise, Lieferungstermine und anderer Ausschreibungsbedingungen den Kampf mit den Konkurrenten aus Westeuropa und Japan erfolgreich bestanden. So z.B. waren die von uns gebotenen Preise für Ein- und Dreiphasenzähler, die um die Wende des Jahres 1956/57 durch die Staaten Pandschab, Bihar, Madras, Bombay und D.G.S. u. D. ausgeschrieben wurden, die billigsten und machten es möglich, dass wir eine Reihe wertvoller Bestellungen von den Elektrizitäts-Verwaltungsorganen (Electricity Boards) der einzelnen Staaten erhielten. Bei diesen Ausschreibungen wurden viele bekannte westeuropäische und japanische Firmen, die eine langjährige Ausfuhrtradition nach Indien aufzuweisen hatten, geschlagen. Bei den Ausschreibungen betreffend Aluminium- und Stahl-Aluminiumkabel, die von den Regierungen der Staaten

Madras und Bombay bekanntgegeben wurden, waren wir imstande, bei konkurrenzfähigen Preisen die Lieferung einiger Ausschreibungsposten ab Lager anzubieten. Die niedrigsten Preise boten wir bei Ausschreibungen von Hilfs- und Verteilerstationen an, die von den Regierungen der Staaten Rajasthan, Bombay und dem ehemaligen Staat Madhya Pradesh bekanntgegeben wurden. Bei vielen dieser Ausschreibungen waren wir die einzigen, die die fertigmontierte, betriebsbereite Anlage anboten. Unsere Preise sind auch für diejenigen Artikel konkurrenzfähig, die nicht im Rahmen von Ausschreibungen verkauft werden, was die ständig einlaufenden Bestellungen elektrischer Motoren einschl. Apparatur, die sich auf dem indischen Markt grosser Beliebtheit erfreuen, aufs deutlichste beweisen. Hierbei ist noch der Umstand von besonderem Interesse, dass unsere elektrischen Motoren in feuerfester Ausführung einen höheren Sicherheitsgrad aufweisen als es die in Indien verbindliche BSS-Norm erfordert sowie auch einen höheren Sicherheitsgrad als ihn die von anderen Firmen gelieferten Motoren besitzen.

So können die Produkte der polnischen elektrotechnischen Industrie für die indischen Abnehmer in vieler Hinsicht grosse Zugkraft besitzen.

Auf Grund der in dem vorliegenden Artikel angeführten Beobachtungen kann man feststellen, dass die Entwicklung der polnisch-indischen Handelsbeziehungen sich auf guten Bahnen bewegt.



TRANSPORTVERSICHERUNGEN IM POLNISCHEN AUSSENHANDEL

Die Warentransportversicherungen spielen im internationalen Handel eine bedeutende Rolle und bilden ein unentbehrliches Element bei jeder Transaktion. Im Kontrakt werden die Versicherungspflichten der Vertragspartner genau formuliert.

Polen ist ein industrialisiertes Agrarland mit günstigen Bahn- und Seeverbindungen, das im regen Handelsverkehr mit fast allen Ländern der Welt steht.

Die Bedeutung des Seetransportes im polnischen Aussenhandel nimmt ständig zu und zwar dank der Tatsache, dass immer neue Schiffe den Bestand der Handelsflotte vergrössern. Als Ausgangspunkte dieser Flotte dienen die drei grossen Ostseehäfen: Gdańsk, Gdynia und Szczecin. In den letzten Jahren finden polnische Waren steigenden Absatz auf den ausländischen Märkten, besonders in Übersee. Die immer grössere Zahl der in der Staatlichen Versicherungsanstalt abgeschlossenen Transportversicherungen steht mit der steigenden Ausfuhr in engem Zusammenhang.

In Polen werden die Transportversicherungen sowie sämtliche andere Versicherungsarten ausschliesslich bei der Staatlichen Versicherungsanstalt (PZU) durchgeführt, die dem Finanzministerium der Polnischen Volksrepublik untersteht. Die PZU führt ihre Tätigkeit bereits seit 150 Jahren; die Transportversicherungen (Kargo und Kasco) werden hier seit dem Ende des II. Weltkrieges geführt. Gegenstand der Versicherung sind Güter, die mit Land-, Fluss-, Luft- und Seeverkehrsmitteln befördert werden sowie die Transportmittel selbst. Es werden auch Ausstellungsgegenstände für internationale Messen sowie Reeder gegen Zivilhaftung (Protection and Indemnity) versichert.

Die Staatliche Versicherungsanstalt ist Mitglied der Internationalen Seeversicherungsunion (International Union of Marine Insurance), die ihren Sitz in Zürich hat. Die PZU unterhält ausserdem ausgedehnte Beziehungen zu dem britischen Versicherungsmarkt, den anderen staatlichen Versicherungsanstalten in den volksdemokratischen Ländern und den Versicherungsgesellschaften in den kapitalistischen Ländern.

Im Dienste des polnischen Aussenhandels unterhält die PZU eigene See-Versiche-

rungszweigstellen in Warszawa, Gdynia, Szczecin und Łódź sowie ein Netz eigener Havarie Kommissare in Ländern, mit denen Polen umfangreiche Handelsbeziehungen unterhält. In Grossbritannien ist die PZU durch die „Gdynia-America Shipping Lines“ in London vertreten. Diese Firma leistet ebenfalls Dienste als Havariekommissar und „Claim Settling Agent“ die in Schadensfällen kleinere Entschädigungen auf Grund der durch die PZU ausgestellten Versicherungspolicen auszahlt.

Auch den ausländischen Kaufleuten, die mit den polnischen Aussenhandelszentralen in Geschäftsverbindung stehen, bietet die PZU die besten Versicherungsmöglichkeiten und zwar mittels Seetransport-Versicherungspolicen, die entweder auf Grund der allgemein bekannten englischen Klauseln der Institute of London Underwriters ausgestellt werden, oder auch anderen, auf den Versicherungsmarkt akzeptierten Versicherungsbedingungen entsprechen.

Die Transportversicherung der in Polen angekauften Güter erfolgt auf einen an die PZU gestellten Antrag. Falls die Versicherungspflicht auf dem Verkäufer ruht (d.h. auf der polnischen Aussenhandelszentrale bei einem cif-Verkauf), so stellt diese Zentrale einen entsprechenden Antrag — im Rahmen einer Generalpolice — an die PZU und gibt ihr die nötigen Angaben für die Ausstellung einer Seetransportpolice an.

Auf die in Polen gekaufte Ware erhält dann der ausländische Kaufmann seine Versicherungspolice durch die Banken, welche an der Geschäftsfinanzierung beteiligt sind, was meistens in Form einer Akkreditive, die durch den polnischen Exporteur gegen Aushändigung der Verladedokumente in der Bank realisiert wird, geschieht. Auf besonderen Wunsch

des ausländischen Geschäftspartners, kann die PZU die Transportversicherung direkt bei der Lloyd Corporation in London oder bei anderen erstklassigen englischen Versicherungsgesellschaften durchführen, bezw. in ihrem Auftrag — auf Grund abgeschlossener Verträge — die gewünschte Police ausstellen.

Die PZU stützt sich in ihren Seetransportpolicen vorwiegend auf folgenden englischen Warenklauseln (Institute Cargo Clauses): F.P.A. (Free from Particular Average), W.A. (With Average) und A.R. (All Risks). Es wird auch von den allgemein bekannten „Branchenklauseln“ Gebrauch gemacht. Diese Klauseln sind ebenfalls von dem „Institute of London Underwriters“ akzeptiert worden. Hier gehören u.a. die „Timber Trade Federation Insurance Clauses“ — für den Holztransport, die „Corn Trade F.P.A. Clauses“ — für den Getreidetransport, die „Alexandria Cotton Tariff“ — für Baumwolle und die „Rubber Clauses“ — für den Kautschuktransport.

Sowohl in den Institute-Warenklauseln, als auch in den Branchenklauseln ist die Verantwortung der Versicherungsgesellschaft in Fällen der Grossen Havarie klar umrissen. Beide Versicherungstypen unterscheiden sich jedoch grundsätzlich in der Verantwortungsfrage in Fällen der Kleinen Havarie (Particular Average) voneinander.

Als ein typisches Beispiel der Grossen Havarie kann der Fall gelten, wenn während eines das Schiff gefährdenden Sturmes, ein Teil der Ladung über Bord geworfen wird, um das Schiff und den Rest der Ladung zu retten. Die Versicherungsklausel F.P.A. (frei von Beschädigung ausser im Strandungsfall) wonach die Versicherungsgesellschaft für Teilschäden nur dann verantwortlich ist, wenn das Schiff aufgelaufen, sinkt oder verbrennt — kann um zusätzliche Risiken erweitert werden (z.B. um Nichtlieferung, Total- oder Teildiebstahl, Beschädigung durch Regenwasser, wenn dies ausdrücklich im Kontrakt erwähnt ist. Die Erweiterung erfolgt gegen Zahlung eines zusätzlichen Versicherungsbeitrages. Die Versicherungsgesellschaft haftet — laut W. A. Klausel — nicht nur für die in der oben genannten F. P. A. Klausel angeführten Schäden, sondern auch für die durch Sturm entstandenen Teilschäden.

Die W. A. Klausel kann ebenfalls verschiedene andere Risiken umfassen, wie z.B. Beschädigung durch anderes Frachtgut, Bruch, Auslauf — (Leckage), Verdunstung im Schiffinneren usw. Die W.A.-Klausel sieht grundsätzlich Versicherung mit Franchise vor, die den Anteil des Versicherten an solchen Gütern

bezeichnet, die gewöhnlich gewisse geringe Verluste während des Transports erleiden.

Je nach Vereinbarung mit der Versicherungsgesellschaft, kann in der Police entweder eine Reduktionsfranchise, die immer von dem Entschädigungsbetrag in vereinbarter Höhe abgezogen wird, oder auch eine integrale Franchise eingetragen werden, die nur dann in Abzug kommt, wenn der Schaden die in der Police festgesetzte Norm nicht überschreitet.

Die grösste Sicherheit gibt dem Interessierten die A. R.-Klausel (All Risks), die ausser der Verzögerung in der Warenlieferung, den natürlichen Mängeln der Ware und den sog. Handelsverlusten (trade losses) alle Risiken umfasst.

Die mit den natürlichen Eigenschaften der Waren verbundenen Risiken, wie z.B. Ranzigwerden von Fetten, Verderb von Obst und Fleisch, Selbsterhitzung von Mais und Sojabohnen, Bruch von Glas usw., werden auf Wunsch des Kunden von der PZU gegen Zahlung gewisser Zuschläge versichert. In letzter Zeit verlangen viele ausländische Kaufleute eine zeitliche Ausdehnung der Subklausel „Warehouse to warehouse“. Diese Nebenbestimmung ist ein Bestandteil aller wichtigeren Kargo-See-Transportversicherungsklauseln und sieht vor, dass die im Bestimmungshafen ausgeladenen Güter während 15 bzw. 30 Tagen zusätzlich versichert bleiben und zwar je nach dem, ob das Lager des Empfängers innerhalb oder ausserhalb des Hafens gelegen ist.

In diesen Fällen werden von der PZU die sog. „Extended Cover Clauses“ angewandt; eine Verlängerung der in diesen Klauseln vorgesehenen Lagerfrist im Bestimmungshafen kann in gewissen Fällen gegen Zahlung eines Sonderbetrages gewährt werden.

Auf ausdrücklichen Wunsch des ausländischen Handelspartners und auf Grund der üblichen Handelsbräuche, versichert die PZU gegen Kriegsgefahr. Die durch das „War Risks Rating Committee“ festgelegten Versicherungssätze umfassen ebenfalls Streik- und Unruhenrisiken (civil commotions).

Die Versicherungssumme der Ware wird allgemein in derselben Währung bezeichnet, wie es im Kontrakt der Fall ist. In der Seetransportpolice kann ausser des Fakturenwertes der Ware auch der Gewinn des Käufers (z.B. 10% laut „Incoterms 1953“) und — auf besonderen Wunsch des Kunden — auch der im Bestimmungshafen fällige Eingangszoll in Betracht gezogen werden. Unter den verschiedenen im Aussenhandel angewandten Kontrakttypen, werden meistens cif-Kontrakte

auf fremden Bestimmungshafen abgeschlossen. Sie gelten allgemein als die bequemste Lieferungsform und legen dem Verkäufer die Pflicht auf, die Ware zu verladen und sie zu versichern.

Wenn der ausländische Käufer in den cif-Kontrakt die „Incoterms 1953“ (International Commercial Terms) als Versicherungsbasis vermerkt, so muss er genau bezeichnen, in wieweit die Versicherung gehen soll, z.B. „Incoterms 1953“ mit W.A. und Leckage (leakage); anderfalls könnte man annehmen, dass er nur die begrenzte Versicherungsform d.h. die F.P.A. wünscht. Falls die Versicherung (Kargo) den ganzen Weg der beförderten Güter (vom Lager zum Lager) umfasst, so ist es zu verstehen, dass die Versicherungsgesellschaft für den Eisenbahntransport (z.B. aus dem Werk zum Hafen) für das Lagern in Häfen, die Verladung, Umladung und Ausladung der Ware die Verantwortung trägt.

In der Landtransportversicherung, z.B. bei der Bahnbeförderung erstreckt sich die Versicherung auf Elementarschäden wie: Brand, Beschädigung des Transportmittels, Naturgewalt und Forcemajeure. Je nach der Warenart, dem Bestimmungshafen, der Jahreszeit und anderen Gegebenheiten, die auf die Entstehung von eventl. Schäden Einfluss haben könnten, werden die Güter gegen zusätzliche Transportrisiken extra versichert.

Auf der Rückseite der Versicherungspolicen, die von der PZU in englischer und französischer Sprache ausgestellt werden, befinden sich praktische Hinweise. Hier sind auch die Havariekommissare genannt, denen der Policenbesitzer das Ausmass, den Charakter, die Ursachen und Umstände sowie die Verantwortung dritter Personen für den entstandenen Schaden melden soll.

In Häfen, in denen es keine Havariekommissare der PZU gibt, können an deren Stelle Lloyd's Agenten entsprechende Havarieatteste ausstellen.

Sämtliche Entschädigungsansprüche, die durch die Versicherungspolice gedeckt sind, werden seitens der PZU, im Inn- und Ausland prompt erledigt.

Dank der engen Zusammenarbeit mit der polnischen Zentralbank (Narodowy Bank Polski) werden die Entschädigungen in der in der Versicherungspolice bezeichneten ausländischen Währung sofort ausgezahlt.

Es muss zuletzt erwähnt werden, dass die PZU in einigen Ländern ihre „Claims Settling Agents“ besitzt, die im Rahmen der ihnen erteilten Vollmachten an die Besitzer der PZU-Policen Entschädigungen für kleinere Schäden direkt auszahlen.



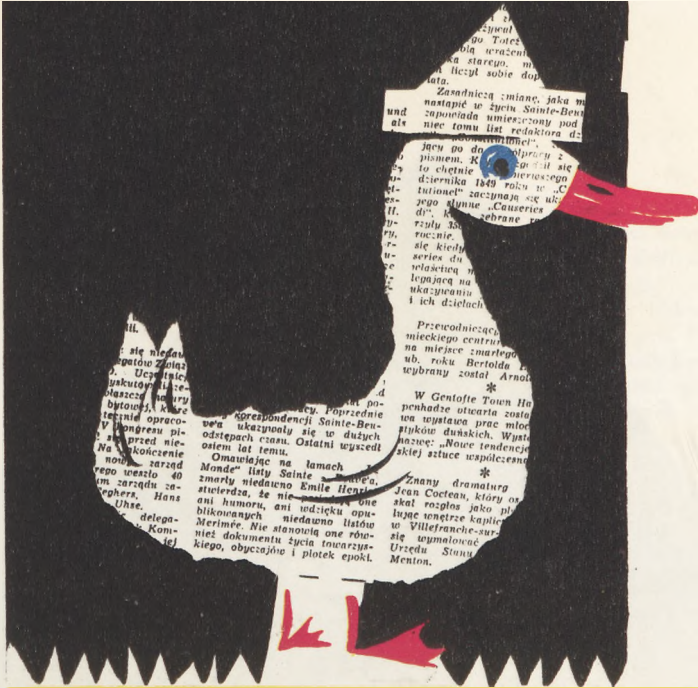
Eine Luftreise gefällig? dann bitte nur mit dem Flugzeug der polnischen Fluglinien
Auslandsvertretungen: BELGRAD — „JAT“ B. Revolucije 17 • BERLIN —
Deutsche Lufthansa — Strausbergerplatz • MOSKAU — „AEROFLOT“ Gastinica
„METROPOL“ • PARIS — „LOT“ 23, rue Taitbout (IX-e) • WIEN — Öster-
reichisches Verkehrsbureau Friedrichstrasse 7

LOT
WARSAWA,
HOZA 39, POLEN

DIE SCHIFFE DER POLNISCHEN OZEANLINIEN UNTERHALTEN STÄNDIGE VERBINDUNG MIT DEN HÄFEN
WESTEUROPAS, DES NAHEN UND FERNEN OSTENS, DES SCHWARZEN MEERES, SÜD- UND NORDAMERIKAS

POLNISCHE OZEANLINIEN

GDYNIA, UL. 10 LUTEGO 24 POLEN



DIE ZEITUNGSEINTE MACHT SICH HÄUFIG ÜBER DIE ÖFFENTLICHE MEINUNG LUSTIG, SIE IST JEDOCH MIT DER ANSICHT DER ALLGEMEINHEIT EINVERSTANDEN, DASS

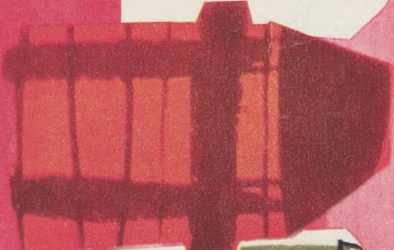
- ZEITUNGSPAPIER ·
- SCHREIBPAPIER · (holzfrei)
- HEFTE ·

AM VORTEILHAFTESTEN IN DER AUSSENHANDELS-ZENTRALE ZU HABEN SIND

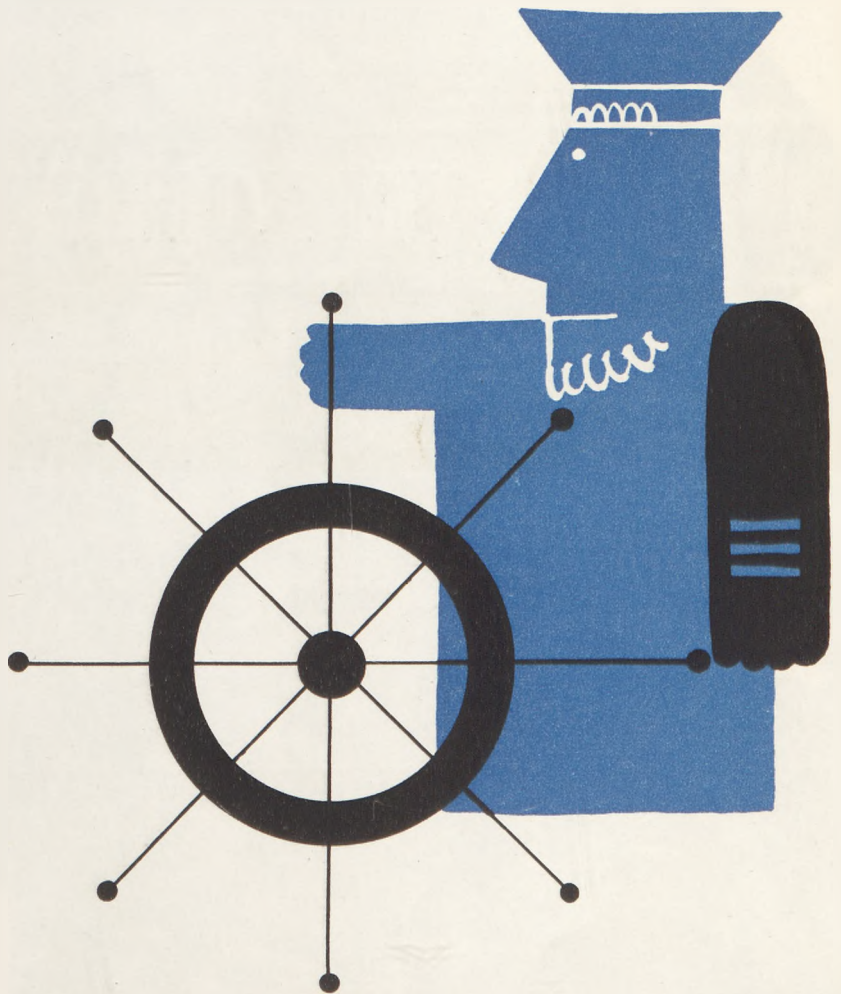
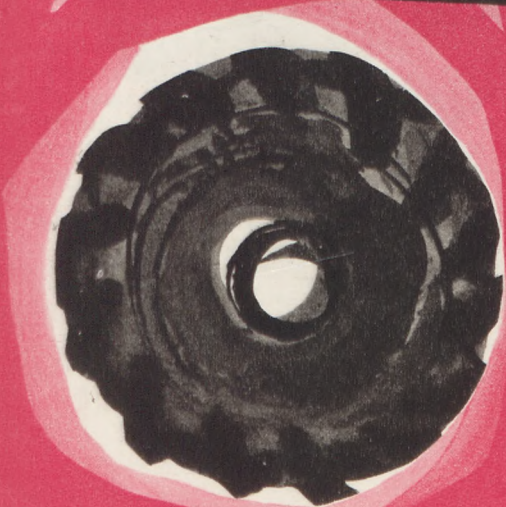
PAGED

WARSAWA,
PLAC TRZECH KRZYZY 18,
POLEN - EINZUKAUFEN

99
JAHRE
IM DIENSTE DER
INTERNATIONALEN
S P E D I T I O N
C. HARTWIG
S. A.
HAUPTVORSTAND
WARSAWA,
PRZEMYSŁOWA 26
POLEN



C-HARTWIG



CENTROMOR ist Alleinexporteur von Schiffen für Warentransport, von Fischkuttern, Flusschiffen, Schiffsmaschinen und -ausrüstung • „CENTROMOR“ ist Alleinvertreter der polnischen Werftindustrie, der Überholungswerften und des polnischen Schiffrettungswesens, Vorstand Warszawa, Mokotowska 49, Polen, Fernruf: 8-61-21, 8-15-85, Drahtanschrift: Centromor-Warszawa
Niederlassungen: GDANSK/GDYŃIA und SZCZECIN





IM KÖNIGREICH DER FRASER

Wir fahren kaum zwanzig Minuten mit der Vorortbahn und befinden uns in Pruszków, dem Industriezentrum in der Umgebung von Warszawa. Von der Bahnstation sind es nur noch fünf Minuten Weg und schon ist unsere nur aus zwei Personen bestehende Mannschaft am Ziel ihrer Reise: im „Industriebetrieb 'Erster Mai' in Pruszków“. So lautet — etwas feierlich — der volle Name der Fabrik, die dank der Arbeit ihrer tüchtigen Fachleute Polen in aller Welt Ruhm bringt. In der Sprache des Alltags heisst sie einfach — weniger ehrwürdig — „Werkzeugmaschinenfabrik Pruszków“. Es ist ein Betrieb, wie es deren Hunderte bei uns gibt: gross, mit Elan gebaut, und dabei gleichzeitig mit der Perspektive weiteren Ausbaus, worauf das Gelände, das das Werk umgibt, bereits zu warten scheint. Aber nicht die Grösse des Betriebes allein ist der Quell seines Ruhmes, sondern letzten Endes die Menschen selbst, ihre Vorbereitung, ihre Traditionen, ihre Anhänglichkeit an das Werk. So wollen wir denn die Menschen kennenlernen.

Wir stellen uns dem technischen Direktor vor, dem Ingenieur Nehawiczka, dem „ersten nach Gott“ in Fragen der Technik und Produktion. Nach einem kurzen Gespräch, das kaum einige Minuten dauert, und das er mit den Worten beschliesst: „Besuchen Sie mich bitte später wieder, um nach beendetem Studium in unserem Betrieb eine Prüfung abzulegen“, vertraut er uns seinem Bevollmächtigten in Exportangelegenheiten an, dem Ingenieur Aleksandrowicz. Wir erfahren jetzt, dass der technische Direktor ein Kind des hiesigen Betriebes ist. Hier hat er seine Erziehung genossen (natürlich als Fachmann), er kennt alle Arbeiter und Angestellten mit Namen und beherrscht die ganze Produktion völlig. Auch unser Führer und vorläufiger Betreuer in diesem Königreich der Werkzeugmaschinen ist ein Zögling dieses Betriebes. Er ist es, der unsere Neugierde mit der Genauigkeit und Allseitigkeit eines Handlexikons vollauf befriedigt.

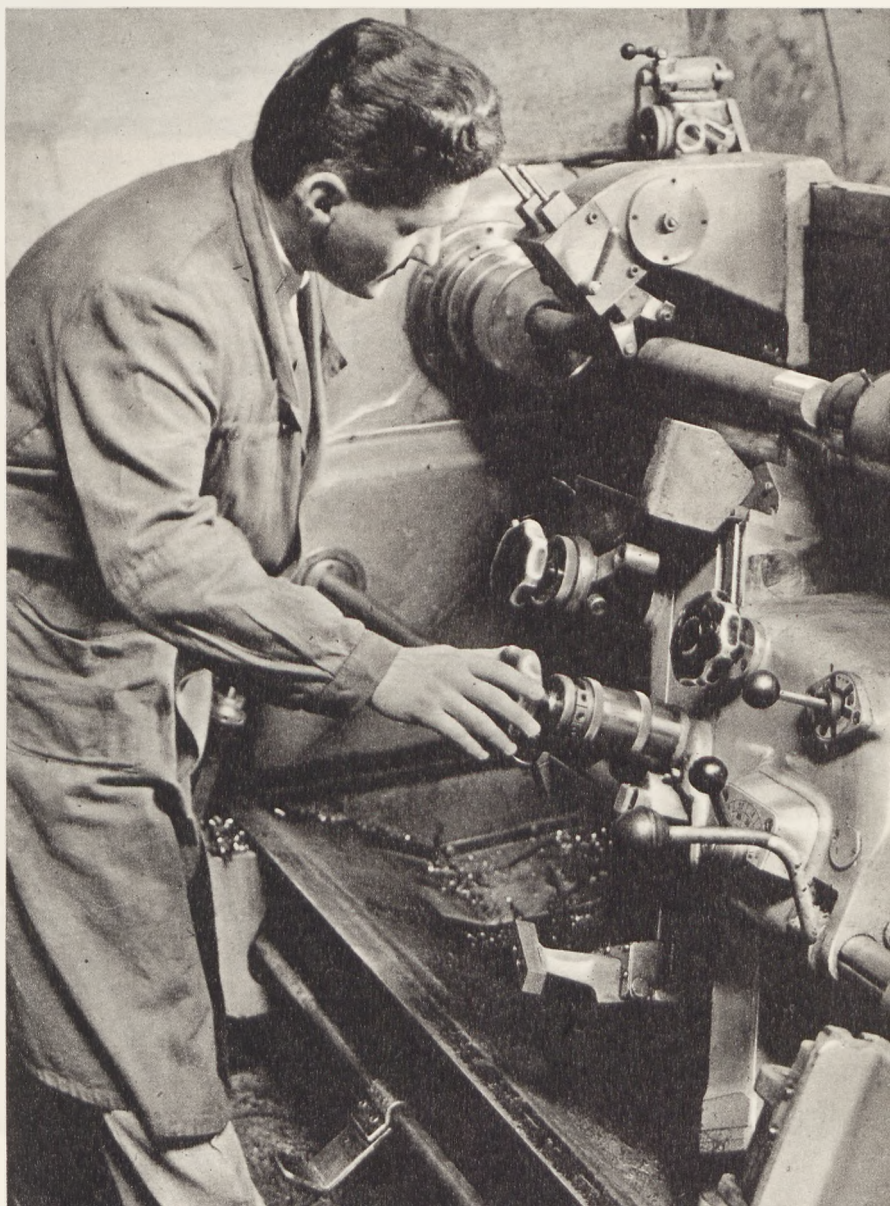
Wir gehen durch einen langen, breiten Gang und steigen eine Treppe hinunter, um in die erste Produktionshalle zu gelangen. Die ca. 15 m hohe Halle verbirgt ihre Ausmasse hinter den Reihen von Arbeitsplätzen und einer langen Wand, hinter der sich der Werkzeugbau befindet. Hier eben, in dem Werkzeugbau, beginnt die Herstellung, ohne die eine Produktion überhaupt undenkbar ist. Hier ist die grösste Präzision erforderlich. Die zulässige Toleranz wird in Mikron ausgedrückt, womit die meisten Menschen glücklicherweise nicht alle Tage zu tun haben.

Während unserer Wanderung kommen wir an Dutzenden von Arbeitsplätzen, den Arbeitsbrigaden, vorbei. Jeder Arbeitsplatz begrüsst uns mit der ihm eigenen Melodie: hier schrumpft ein über ein Gusstück gebeugter Arbeiter irgendeinen Werkteil mit der Feile, dort, leistet eine in die Einspannvorrichtung einer Werkzeugmaschine geklemmte Büchse der gegen sie andrängenden Schleifscheibe Widerstand. In der Halle hört man Dröhnen, Knarren, taktmässiges Schlagen, verschiedenartige Töne, die beim Arbeitsprozess entstehen. Wie gebannt stehen wir vor einer der Arbeitsbrigaden. Wir sehen dem Arbeitsvorgang beim Schleifen einer Keilwalze zu. In der Spannvorrichtung befestigt, gleitet sie unverrückbar längs ihrer Achse — hin und zurück, hin und zurück — wobei sie jedesmal ein Funkenfeuerwerk aufsprühen lässt. Der neben der Maschine stehende schlanke Arbeiter drückt mit fast unmerklichen Bewegungen von Zeit zu Zeit die Schleifscheibe gegen die Walze, wodurch er die Schleiffurchen vertieft. Das Tempo ändert sich nicht, nur die Funkengarben werden dichter, und einen Augenblick lang ertönt die von der Maschine erzeugte Tonreihe. Die Funken haben etwas ganz Ungewöhnliches an sich, sie erinnern unwillkürlich an jene Zauberkunststücke, die man manchmal im Zirkus zu sehen bekommt, und wäre nicht der strenge Hintergrund der Fabrikhalle, wäre ich versucht, zu glauben, dass ich den Darbietungen eines Zauberkünstlers beiwohne.

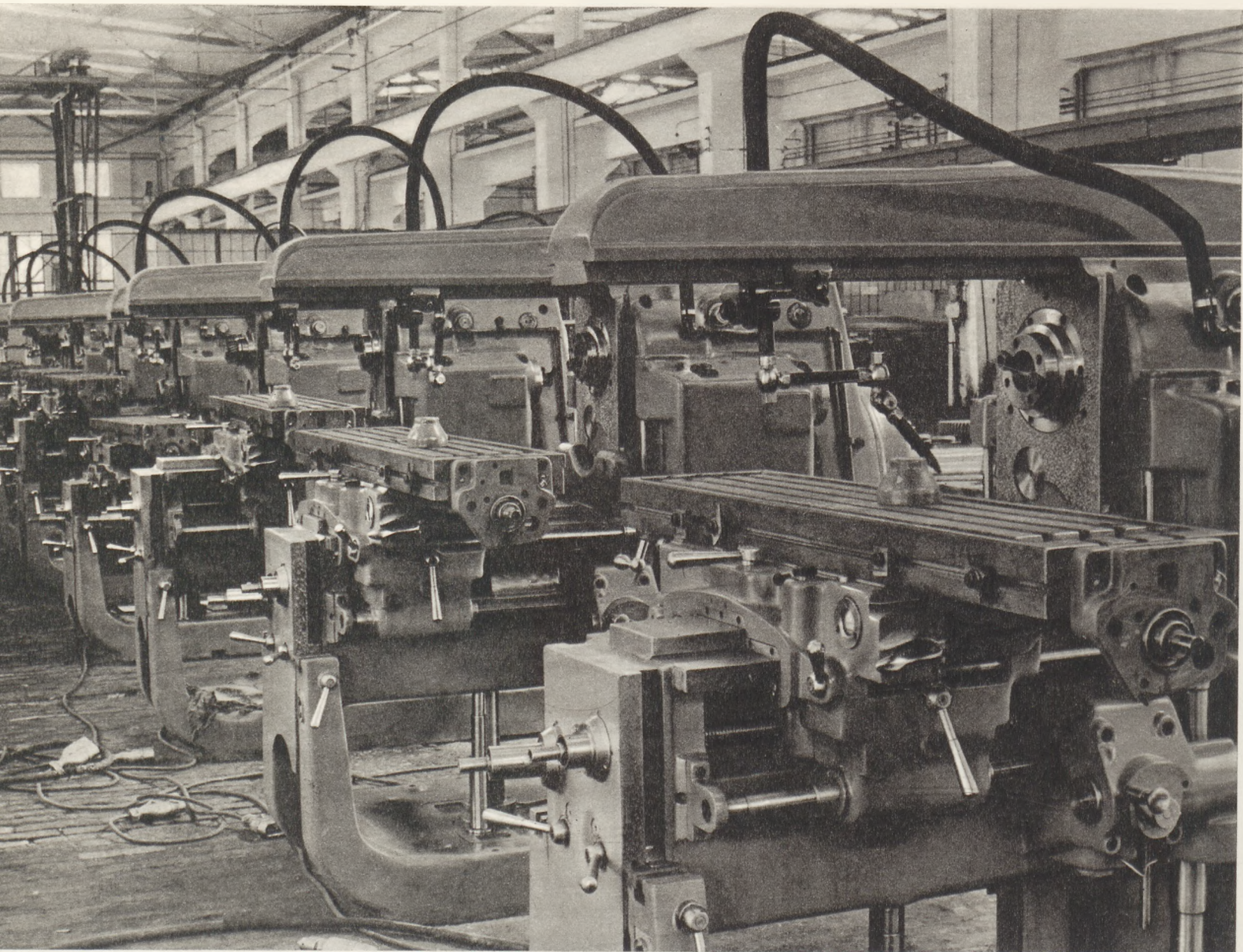
Den nächsten Aufenthalt bestimmt unser Führer: „Diese relativ kleine Maschine, die Sie vor sich sehen, ist in allen Stücken ein Produkt unseres Betriebes. Sie ist aus dem Bedürfnis heraus entstanden: das Fehlen eines Automaten zum Ausschneiden sechseckiger Schraubenöffnungen setzte uns hart zu. Es musste unbedingt etwas erfunden werden, und hier, meine Herren, sehen Sie das Resultat! Einer unserer Ingenieure erdachte die Konstruktion, andere stellten die Maschine her...“ Ich musste zugeben, dass die Maschine wirklich handlich ist,

besonders bei der Arbeit: eine dicke, wagerechte Scheibe mit entsprechenden Öffnungen bewegt sich um ihre Achse, wobei die Schraubenköpfe der Reihe nach bearbeitet werden. „Der Mensch — das klingt stolz“, schrieb der grosse Gorki. Allerdings! Zu einem solchen Schluss muss man schon bei einer solchen Wanderung gelangen. Er ist imposant, dieser schöpferische Kraftaufwand des Menschen, der in verschiedenen Formen, an verschiedenen Orten und zu verschiedener Zeit ein so ausgezeichnet eingespieltes und sicher funktionierendes Ganzes hervorgebracht hat. Ein Ganzes, das — trotz seines Ausmasses — mit grösster Präzision arbeitet.

Unsere nächste Etappe ist die Montagehalle. Ihr Charakter ist von dem der zuvor besichtigten völlig verschieden; vor allem ist es hier viel stiller und irgendwie geräumiger. Mehr als ein Dutzend fertiger — nein, Verzeihung! — noch nicht fertiger Fräsmaschinen. Denn fertig werden sie ja erst sein, wenn sie die „Prüfstation“ passiert haben. Die Prüfstation ist das hiesige „Nadelöhr“, in welchem der Hauptteil der Fräsmaschine, der Vorschubtriebekasten, einer eingehenden und genauen Kontrolle unterzogen wird. Auf diesem Arbeitsplatz erfolgt das endgültige Einspielen der Maschinenteile und eine genaue Prüfung sowie die Feststellung, ob die Maschine das Schild „Made in Poland“ zu Recht tragen kann. Bisher ist es noch keiner der Maschinen, die nach dem Ausland wollte, gelungen, die Prüfstation zu täuschen. Die Arbeiter, die hier beschäftigt sind, erzählen mit vorgespigelter Bescheidenheit, wie die ausländischen Gäste aus allen Teilen der Welt bei der Besichtigung vor Erstaunen und voller Anerkennung mit der Zunge schnalzten oder auch die Brauen hochzogen, dass sich der Betrieb etwas so einfallsreiches und sinnvolles geschaffen hat. Die Fräsmaschinen, die siegreich aus allen Prüfungen hervorgegangen sind, stehen in Reih und Glied da und leuchten in ihrer hell-stahlgrauen Farbenfrische. Neben diesen schon geprüften und exportfertigen Maschinen hat man eine Reihe anderer aufgestellt, die noch einer gewissen Verschönerung bedürfen. Ich sehe einen Maler mit einer Spritzpistole in der Hand, der die auf dem Boden liegenden Gusstücke mit Farbe bespritzt. Gleich neben dem Eingang ist ein charakteristisches Kettengerassel vernehmbar; die Monteure heben mit Hilfe eines Krans einen Teil des Stahlgehäuses der Fräsmaschine empor. Nach der technischen



die Leistungspräzision der Maschine erfordert höchste Konzentration



Fragment der Arbeitsweise

Kontrolle bleiben nur noch ein paar „kosmetische“ Eingriffe übrig: die Befestigung der Schilder, das Einfetten einiger Maschinenteile; dann folgt die Verpackung in eine Kiste. Manchmal tritt noch eine Zwischentappe ein, etwas, was man hier wie ein Mysterium feiert. Das ist die sogen. „Verpuppung“. Der Ausdruck „Verpuppung“, gebraucht im Zusammenhang mit einer schweren Maschine aus Stahl und Eisen, scheint zuerst etwas seltsam, ist aber für diesen Vorgang äusserst treffend. Dieser Operation werden alle Maschinen unterzogen, denen eine längere Seereise bevorsteht. Also, nach allen Verschönerungsmassnahmen wird die Maschine mit einem Gespinst aus Kunstfasser überzogen, das sie am sichersten vor Korrosion schützt. Die Maschine, die luftdicht mit Kunststoff überzogen ist, bietet einen nicht alltäglichen Anblick. Sie erinnert irgendwie an ein altes, mit Spinnweben bedecktes Kunstwerk, das nach Jahren vom Boden heruntergeholt wurde. Eine so eingehüllte Fräsmaschine verliert zwar während der Reise ihre anmutige Gestalt, aber dafür büsst sie hierbei ihr frisches Aussehen nicht ein und gelangt in die Hände des Abnehmers frisch wie am ersten Tag. Professor Bartel, Spezialist auf dem Gebiet der Verpackungstechnik, beaufsichtigt und betreut den ganzen Verpuppungsvorgang auf das genaueste und sorgfältigste.

Das rechts gelegene Ende der Montagehalle wird von dem Packraum abgeschlossen, der ein eigenes Leben führt. Eine riesengrosse Kiste mit der Aufschrift „Stockholm“ springt zunächst in die Augen. Die längs der Wand aufgestellten Deckel

mit den in schwarzer Farbe gemalten Adressen der Empfänger erwecken den Eindruck von Wegweisern in die Welt: PARIS, NEW DELHI, LEIPZIG. Hier ist deutlich die Atmosphäre der weiten Reiserouten zu spüren, die unsere Werkzeugmaschinen zurückzulegen haben. Sie gelangen in die Überseeländer; sie repräsentieren dort vielfach das polnische technische Denken, wo man von Polen kaum etwas weiss.

Unser Führer macht uns auf einen älteren Mann aufmerksam, der sich einer Maschine zu schaffen macht: „Das ist Serafin, einer unserer besten Monteure. Vor kurzem erst ist er von einer Auslandsdienstreise zurückgekehrt“. Ich benutze die Gelegenheit, um etwas über unsere ausländischen Ausstellungen in Erfahrung zu bringen, darüber, wie andere Fachleute unsere Errungenschaften einschätzen, und wie er selbst die Produktion seines Betriebes im Vergleich mit den Erzeugnissen ausländischer Konkurrenzfirmen beurteilt. Bekanntermassen erscheinen uns die Dinge in fremden Ländern in anderem Licht. Herr Serafin denkt einen Augenblick nach und fasst seinen im Ausland gesammelten Gesamteindruck in wenigen Sätzen zusammen: „... als ich das letzte Mal auf einer Industrieausstellung in Paris war, kamen mehrmals Besucher an mich heran und fragten mich, ob wir tatsächlich polnische Fräsmaschinen ausstellen. Als ich dies bejahte, schüttelten sie etwas misstrauisch die Köpfe und wunderten sich, dass wir fähig sind, solche Maschinen zu bauen. Ob ich wohl bessere als unsere gesehen hätte? Es fällt mir schwer, zu antworten, ob sie in der Tat besser waren; ich

habe andere gesehen, die vielleicht modernere Formen aufwiesen, gewiss, aber es ist doch nicht die Linie das Wesentliche an einer Maschine, sondern ihre Leistung. Ich bin nie auf die Ansicht gestossen, unsere Maschinen seien unpraktisch oder gar schlecht; nein, das habe ich nie gehört. Auch in der Türkei in Ismir und Istanbul ist mir aufgefallen, dass man den polnischen Fräsmaschinen viel Interesse entgegenbrachte. In kürzester Zeit werden wir mit einem neuen Typ, der Werkzeug-Fräsmaschine



„kokonartig“ eingehüllte Fräsmaschine

maschine FNA-26, auf dem Markt erscheinen. Das ist eine ausgezeichnete, reich ausgerüstete Maschine, sie hat einen Kopf zum Senkrechtfräsen, sie eignet sich zum Meisseln. Eine solche Fräsmaschine kann in jedem Werkzeugbau gute Dienste leisten.“

Ich danke meinem Gesprächspartner für diese Mitteilungen. Ich möchte jetzt einen historischen Rückblick tun — natürlich auf die Geschichte dieses Betriebs. Herr Antoni Boczun, einer der Pioniere technischen Denkens auf dem Werksgelände, der Mitbegründer der Fabrik, erweist sich als eine lebendige Chronik des Betriebs. Das ist ein älterer, rotbackiger, lebhafter Mann von rüstigem Aussehen, dem man seine mehr als sechzig Jahre kaum ansieht. „...Gleich nach dem Ersten Weltkrieg bin ich aus den Vereinigten Staaten hierhergekommen. Es waren unser mehr als zehn. Wir hatten eine Menge Dollars heimgebracht, die wir in der „Neuen Welt“ verdient hatten. Wir hatten auch einige Maschinen mitgebracht, denn als wir ankamen, hatten wir einen fertigen Plan: die Gründung einer Fabrik. Nun, und wir haben sie gegründet. Wir begannen unter der Firma „Verband polnischer Mechaniker aus Amerika“ zu arbeiten. Hier, in Pruszków, kauften wir ein Gebäude an, in dem wir unsere Maschinen in Betrieb setzten, und so entstand unsere Fabrik. Beim Werk eröffneten wir eine Schule. Heute besitzt diese Schule

polnische Maschine — reisefertig

bereits einen Namen: Technische Schule für Werkzeugmaschinenbau. Anfangs mussten wir uns mit einem einzigen Gebäude begnügen; allmählich brachten wir es zu einem zweiten und einem Lagerhaus. Bis zum Jahre 1923 stellten wir nur Werkzeuge her, aber nach 1923 versuchten wir unsere Kräfte an Werkzeugmaschinen. Das gelang uns recht gut, und schon ein Jahr später stellten wir uns auf andere, neuere Typen um, und vom Jahre 1928 an machten wir uns an Karusselldrehmaschinen, ganz und gar polnischer Produktion. Es stellte sich heraus, dass wir gute Fabrikanten waren, wofür die für die damaligen Verhältnisse grossen Auslandsbestellungen der beste Beweis sind. Es war das Jahr 1935, als wir eine Bestellung aus der Sowjetunion bekamen. Bis zum Jahre 1939 waren wir buchstäblich mit Bestellungen überhäuft. Das war eine Zeit der „prosperity“ für unseren Betrieb. Ich muss hinzufügen, dass sich unsere Fabrik vom Jahre 1935 an in eine Aktiengesellschaft umgewandelt hatte, in welcher der Staat die meisten — nämlich 80% — der Aktion besass.

Dann kam der Zweite Weltkrieg, die Produktion nahm weiter zu, aber — wie immer zu Kriegszeiten — wurde sie teilweise Kriegszwecken dienstbar gemacht. Die letzten Wochen, in denen die Okkupanten noch in Pruszków waren, haben uns am meisten Schaden zugefügt: auf ihrem Rückzug haben die Truppen die Maschinen ausgeraubt, die Bombardements haben die Gebäude zerstört. Aber — wie Sie sehen — ist es uns gelungen, uns wieder emporzuarbeiten, und wir stehen jetzt noch fester und sicherer da als vor dem Kriege. Es sind uns eine Menge Menschen geblieben, viele haben die unentbehrlichen Fachkenntnisse erworben, und es geht nun immer aufwärts mit uns. Es ist mir nicht möglich, das alles so aus dem Gedächtnis wiederzugeben, aber wenn Sie Lust haben, kann ich Ihnen über alles in allen Einzelheiten Auskunft erteilen, denn ich habe mir das alles von Anfang an aufnotiert: welche Typen von Maschinen wir auf den Markt gebracht haben und wann, und an wen wir sie geliefert haben. All das steht in meinem in Leder gebundenen Buch!“

Dieses Zeichen der Anhänglichkeit an das, was der Mensch mit eigenen Händen gebaut hat, ist wahrhaft rührend. Dieses Gefühl wirkt als Triebkraft bei all denen, die die eingestürzten Mauern der Produktionshallen wieder emporgerichtet, bei all denen, die aus Schutt und Asche die noch gebrauchsfähigen Werkzeuge hervorgezogen haben, Werkzeuge, die sie in der folgenden, günstigeren Zeit gegen neue eintauschen sollten.

Wir danken unserem Gesprächspartner für die Bereitschaft einer so getreuen, weil auf das eigene Tagebuch gestützten Darstellung der Geschichte dieser Fabrik.

Man hätte gern noch die übrigen Hallen besichtigt. Leider ist das nicht möglich, denn der Arbeitstag geht zu Neige, und man muss sich mit dem erlangten Material zufriedengeben.

Wir entschlossen uns also zu dem Abschiedsbesuch beim technischen Direktor. Wir plaudern miteinander wie alte Bekannte, wozu wir uns durch die „Bekantschaft“ mit dem Betrieb gewissermassen berechtigt fühlen. Der Direktor hat das Wort: „Sie haben sich sicher überzeugt, dass schon dies und jenes auf unserem Guthaben verzeichnet ist. Wir haben die nötigen Maschinen, gute Fachkräfte, eine gute Tradition, wir sind schon bekannt in der Welt. Sie fragen, meine Herren, wohin wir unsere Produkte senden? Ohne im geringsten zu übertreiben, kann man sagen: an die entlegensten Stellen der Welt. Wohin Sie auch immer Ihren Blick auf der Landkarte schweifen lassen,



überall arbeiten unsere Fräsmaschinen oder werden demnächst arbeiten, da sie bereits bestellt sind. Wir schicken sie nach Schweden, in die Deutsche Demokratische Republik, in die Deutsche Bundesrepublik, nach Belgien, Oesterreich, Jugoslawien, Nordkorea, dem nördlichen Vietnam, Indien, Brasilien, Argentinien, Australien, Südafrika, China... das genügt wohl! Wir arbeiten ständig an neuen Typen; gerade jetzt haben wir die Arbeit an einem neuen Modell beendet, dessen Prototyp wir auf die Ausstellung in Poznań schicken werden. Nächstes Jahr lassen wir einen völlig neuen Typ anlaufen, und gegenwärtig sind die Arbeiten an dem Typ FYC weit vorgeschritten. Es ist wichtig, zu betonen — und bitte notieren Sie sich das! — dass wir gewisse Rechte erlangt haben, die es uns ermöglichen, mit dem ausländischen Abnehmer in direkte Verbindung zu treten. Wie bekannt, ist die Aussenhandelszentrale „Metalexport“ der ausschliessliche Vertreter unserer Erzeugnisse. So unterzeichnen wir vom Beginn des laufenden Jahres an die Handelsverträge über die Zustellung von Fräsmaschinen gemeinsam mit der Zentrale „Metalexport“. Damit nehmen wir die Verpflichtung auf uns, die Ware fristgemäss zu liefern. Wir sind uns darüber klar, dass es bisher damit nicht allzu gut bestellt war, aber es ist uns gelungen, diesen wunden Punkt dank der engen Zusammenarbeit mit unserem Handelsvertreter zu überwinden. Noch eins: es macht uns grosse Freude, wenn uns ausländische Abnehmer besuchen. Durch nichts wird die Zusammenarbeit so erleichtert wie durch die unmittelbare Fühlungnahme mit den künftigen Benutzern. Hier am Ort können sie die Sätze von Einrichtungen besichtigen und auswählen, die ihren Bedürfnissen

am meisten entsprechen. Sie können hier gut beraten werden, welcher Typ unter den örtlichen Bedingungen am ergiebigsten arbeiten und von längster Lebensdauer sein wird. Denn anders werden die Maschinen für Länder mit Tropenklima, wieder anders für Länder auf dem Festland ausgerüstet sein müssen. Immer werden wir bereitwillig technische Hilfe erteilen. Das ist der Entwicklung von Handelsbeziehungen, besonders in unserer Branche, sehr förderlich. Ich darf wohl annehmen, dass die ausländischen Gäste, die unseren Betrieb besichtigt haben, einen günstigen Eindruck von ihrem Aufenthalt in der Fabrik von Pruszków gewonnen haben. Und wir hatten hier Kontrahenten aus Indien, der Deutschen Bundesrepublik, Jugoslawien bei uns zu Besuch. Auch der Minister für Maschinenindustrie der Tschechoslowakei hat uns besucht. Im laufenden Jahre erwarten wir weitere Besuche. Wir haben viel zu zeigen: ausser den neuen Typen, die gerade bearbeitet werden, haben wir folgende Fräsmaschinen: 2-3-4 FWA, FWB (beides Universalmaschinen), 2-3-4 FXA, FXB-25, FBB-45, FYA. Alle besitzen grosse Leistungsfähigkeit und arbeiten präzise.

Wir danken für die Auskunft, für die gewährte Hilfe bei der Besichtigung (leider, nur eines Teiles!) des Betriebes, und wir nehmen uns vor, bei nächster Gelegenheit unsere Kenntnisse über diesen Betrieb zu ergänzen. Wir fahren zurück. Die Fahrt von Pruszków nach Warszawa mit der Vorortbahn dauert rund 20 Minuten. Und trotzdem kann man mit Überzeugung sagen, dass das Sprichwort „Wer einmal eine Reise tut, der kann gar viel erzählen“ auch dann seinen Sinn nicht verliert, wenn es sich nur um so kurze Reisen handelt wie diese.

stadt, der Stadt, die jedem Polen am meisten ans Herz gewachsen ist.

Die Geschichte Warszawas reicht mit ihren Anfängen bis ins X. Jahrhundert zurück, obwohl es als Stadt erst in den ersten Jahrzehnten des XV. Jahrhunderts Bedeutung erlangt. Da es günstig an der Kreuzung von Handelswegen gelegen war, entwickelte sich Warszawa sehr rasch, Handel und Gewerbe blühten auf.

Am Ende des XVI. Jahrhunderts wird Warszawa zur Hauptstadt des Landes (vorher Kraków) und somit zum Mittelpunkt des politischen und kulturellen Lebens in Polen. Hier wirkten die hervorragendsten Geister Polens auf dem Gebiet politischen Ideenguts sowie die grossen Reformatoren des Gesellschaftslebens.

Warszawa wurde im Laufe des Zeitgeschehens auch zum Zentrum der nationalen Befreiungskämpfe. In der Periode der Teilungen Polens gab die Bevölkerung Warszawa unzählige Beweise von Hingabe und Vaterlandsliebe, indem sie den Kampf gegen die fremde Oberherrschaft eröffnete. Die grössten Opfer jedoch musste unsere Hauptstadt während des letzten Weltkrieges bringen. Der Aufstand von Warszawa im Jahre 1944 hat 250 000 Opfer gefordert. Ungeheure Bombenangriffe, die die Stadt grösstenteils zugrunde richteten, haben die materiellen und kulturellen Errungenschaften vieler Generationen vernichtet.

Nach der Befreiung lösten Patriotismus und Opferbereitschaft des Volkes sowie seine Verbundenheit mit der heldenmütigen Stadt Begeisterung und Energie von seltener potentieller Intensität aus, mit denen man daran ging, die tote Stadt ins Leben zurückzurufen. Neue Wohnviertel entstanden, neue Fabriken und

Industrieobjekte nahmen ihre Tätigkeit auf. Heute ist Warszawa ein grosses Zentrum des Maschinenbaus und besonders der Kraftfahrzeug-, der präzisions-optischen, elektrotechnischen und der radiotechnischen Industrie. Es entstanden grosse pharmazeutische Industriewerke, ein mächtiges Elektrofernheizwerk und ein grosses Hüttenwerk für Edelstahl wurden errichtet. Mit nicht minder grosser Pietät trat man an die Rekonstruktion von historischen Gebäuden und vernichteten Kunstdenkmälern heran. Zahlreiche Kirchen wurden aus Schutt und Trümmern wiederaufgebaut. Heute ist Warszawa — die aus Ruinen zu neuem Leben erstandene Hauptstadt der Volksrepublik Polen — mit ihrer Einwohnerschaft, die bereits eine Million überschritten hat, der Stolz und der Ruhm des ganzen polnischen Volkes.

Warszawa hat direkte Flugverbindungen mit London, Paris, Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen, Stockholm, Wien, Rom, Prag, Budapest, Sofia, Moskau und Peking. Es bestehen von hier aus verschiedene günstige Zugverbindungen.

Wenn Sie Ihre Reise mit dem Flugzeug gemacht haben, so findet die Landung auf dem Flugplatz Warszawa-Okęcie statt. Nach einer kurzen Pass- und Zollabfertigung (welche letzters sehr vereinfacht wurde) gelangen Sie in das Stadtzentrum entweder mit den Autobussen des „LOT“ oder mit Autobussen oder Autos des polnischen Reisebüros „Orbis“. Die Hotels, in denen Sie Logis nehmen werden — „Bristol“, „Warszawa“, oder „Polonia“ — sind vorzüglich ausgestattet und sichern dem Gast das Maximum an Bequemlichkeit.

Sollten Sie am frühen Morgen ankommen, so ist es wahrscheinlich, dass



FREMDENUVERKEHR

*Warszawa
lädt Sie ein!*

In der vorhergehenden Nummer unserer Zeitschrift haben wir in kurzen Umrissen die touristischen Möglichkeiten unseres Landes geschildert, Angaben über die Bedingungen, unter denen unser Land besucht werden kann, gemacht und einige Hinweise auf Verkehrsverbindungen mit Polen erteilt.

Angenommen, Sie haben sich entschlossen, Polen zu besuchen. Fangen wir also mir Warszawa an, unserer Haupt-

Sie Lust zu einem kurzen Spaziergang durch die Stadt haben werden. Ein Fremdenführer wird zu Ihrer Verfügung stehen, er wird Ihnen die interessantesten Sehenswürdigkeiten und deren Geschichte erzählen. Falls Sie jedoch vorziehen, die Stadt auf eigene Faust zu besichtigen, so wollen wir Ihnen einige Informationen über die interessantesten Sehenswürdigkeiten Warszawas erteilen. Also, wir wollen die Wanderung von der Altstadt aus beginnen. Die Altstadt ist das älteste Viertel von Warszawa, wo zahlreiche Altertümer vorzufinden sind, die den Nachlass von Jahrhunderten und Generationen bilden. Der letzte Krieg hat hier schrecklich gewütet und furchtbare Zerstörungen zurückgelassen. Die Altstadt prangt jedoch wieder in voller Schönheit ihrer historischen Baukunst, wobei Einzelheiten mittelalterlicher Gebäudeplanung und alte Architekturformen bei der Rekonstruktion gewahrt blieben. Die meisten der wiederaufgebauten Häuser stammen aus dem XVI., XVII. und XVIII. Jahrhundert. Die Besichtigung der Altstadt beginnen wir mit den mittelalterlichen Festungsanlagen, die zur Verteidigung der Stadt bestimmt, ganze Jahrhunderte hindurch gebaut und unablässig geändert wurden, um sie den Ansprüchen der zeitgenössischen Kriegskunst anzupassen. Der rekonstruierte Barbakan war ein Bestandteil der alten Festungswerke, die in den Anfängen des XVI. Jahrhunderts errichtet worden sind und der ein ungewöhnlich interessantes Beispiel der mittelalterlichen Festungsbaukunst bildet. Er besteht aus einem mächtigen halbrunden Festungsturm und einer gemauerten Brücke, die einst den Turm mit dem eigentlichen Stadttor verband.

Durch den Barbakan gelangen wir auf den Marktplatz der Altstadt, der durch die Schönheit der alten Bürgerhäuser und einen Reichtum an zierlichen Attiken, Portalen, Vergoldungen und Ornamentik bezaubert. Sie werden hier Baudenkmäler im gotischen, Renaissance- und Barockstil vorfinden. Die Skulpturen an den Häusern werden Ihnen verraten, womit sich ihre früheren Bewohner und Eigentümer beschäftigten. So zum Beispiel wird im Hause 27, wo sich nun eine stilgetreu eingerichtete Weinstube befindet, eine 400-jährige Tradition fortgesetzt. Um die Mitte des XVI. Jahrhunderts liess sie der Weinschenk Gregor Korb erbauen, sie verblieb lange Zeit im Besitz der berühmten Familie Fukier, welche hier von Generation zu Generation diese Weinstube geführt hat.

Wenn Sie den Marktplatz besuchen, besichtigen Sie auch das Historische Museum von Warszawa und das Mickiewicz-Museum.

In den Andenken-Verkaufsstellen sind schöne Geschenke, die Sie Ihren Angehörigen mitbringen können, erhältlich.

Vom Marktplatz gehen Sie den Dunaj-Weg entlang und gelangen so zur Piwna-Strasse, an die sich weiter die Świętojańska anschliesst. Dort befindet sich die St. Johannes-Kathedrale, die aus der zweiten Hälfte des XIV. Jahrhunderts stammt und nun in gotischem Baustil rekonstruiert wurde. Mit dieser Kirche sind viele historische Begebenheiten verbunden. Hier wurden jedesmal feierliche Andachten vor der Eröffnung der früheren Sejm-



Ruinen des Alten Marktes — Jahr 1945

wiederaufgebauter Altmarkt — Jahr 1953



Aussicht auf die Ost-West-Achse



Maskaron über der Sonnenuhr der Altstadt

Sitzungen zelebriert, hier hielt der hervorragende Prediger Piotr Skarga seine berühmten Predigten, hier wurden die polnischen Könige gekrönt, hier wurde am 3. Mai des Jahres 1791 der Eid auf die Konstitution abgelegt. In den unterirdischen Gewölben, die den Besuchern zugänglich gemacht wurden, befinden sich die Grabstätten vieler hoher kirchlicher und weltlicher Würdenträger. In zwei abgesonderten Krypten befinden sich die Gräber des bekannten polnischen Dichters Henryk Sienkiewicz und des ersten Präsidenten Polens Gabriel Narutowicz.

Von der Kathedrale begeben Sie sich auf den Schlossplatz. Neben den Ruinen des Königsschlusses ragt hier eines der schönsten Denkmäler aus der Vergangenheit Warszawas hoch empor, die Säule des Königs Sigismund III. Vasa, welche sein Sohn, der König Wladislaus IV. im

Jahre 1644 errichten liess. Die Hitlerfaschisten zerstörten im Jahre 1944 diese Säule, die Bildsäule des Königs ist jedoch fast unbeschädigt geblieben. Im Juli des Jahres 1949 kehrte die Sigismund-Säule auf ihren alten Platz zurück.

Wenn Sie nun in südlicher Richtung weitergehen, wird Ihr Blick durch die schöne Aussicht von der Skarpa aus auf die Ost-West-Magistrale gefesselt. Dies ist eine moderne Hauptverkehrsstrasse, die durch eine stählerne Klammer, die Brücke, beide Ufer der Wisła und somit das eigentliche Warszawa mit seiner allergrössten Vorstadt, Praga, verbindet.

Weiterhin begeben wir uns auf das Krakowskie Przedmieście (Krakauer Vorstadt). Hier kann man die schönen Kunstwerke unserer Bürger- und Palästarchitektur bewundern, die Merkmale aus beinahe jeder Baukunstperiode aufzuweisen hat, vom gotischen bis zum kaum wahrnehmbaren Renaissancestil, vom Barock bis zur Klassik. Zu beiden Strassenseiten stehen die rekonstruierten, mit Balkons und anderen dekorativen Elementen ausgeschmückten Gebäude. Sicherlich wird die St. Anna-Kirche Ihre Aufmerksamkeit erregen, sie wurde im Barockstil neu aufgebaut. Die Vorderfront der Kirche, die an einen römischen Triumphbogen erinnert, gehört zu den monumentalsten Bauwerken Warszawas. Das Innere der Kirche wird von einem reich ausgebauten Rokokochor geschmückt. Prächtig anzusehen ist auch der im Barockstil gehaltene Altar sowie das die Kirche schmückende Schnitzwerk, das aus der Hälfte des XVIII. Jahrhunderts stammt. Im an die Kirche anstossenden Gebäude hat in den Jahren 1890—1891 die grosse polnische Gelehrte, Maria Curie-Skłodowska — gearbeitet und ihre ersten Experimente mit radioaktiven Elementen durchgeführt. Nicht weit davon werden Sie inmitten von Blumenanlagen das Denkmal von Adam Mickiewicz erblicken, welches aus Geldspenden des ganzen Volkes im Jahre 1898 errichtet wurde, um den 100. Geburtstag des grössten Dichters unserer Nation zu würdigen. Einen malerischen Hintergrund für das Denkmal bildet das auf der gegenüberliegenden Strassenseite gelegene Dziekanka-Haus und die Karmeliter-Kirche. Die Dziekanka mit ihrer charakteristischen Nische im Vordergrund des Einfahrtstors aus dem XVIII. Jahrhundert, wurde früher als Gästehaus benutzt. Dort wohnte und wirkte Joseph Elsner, Musiker und Opernkomponist, der Gründer der Hochschule für Musik, der ausserdem als Lehrer Chopins in die Geschichte eingegangen ist. Zur Zeit ist hier ein Studentenheim untergebracht. Die Karmeliter-Kirche, 1643 erbaut, wird durch eine aus behauenen Stein errichtete Fassade geschmückt, die als sich monumentaler Block abhebt und von zwei Glockentürmen und der Erdkugel gekrönt wird. Indem Sie Ihren Weg weiter fortsetzen, werden Sie den im XVII. Jahrhundert errichteten Koniecpolski Palast erblicken, zu welchem zwei Eingänge führen, die von vier steinernen Löwen bewacht werden. In diesem Palast hat zur Zeit der Ministerrat seinen Sitz.

Auf dem Drei-Kreuz-Platz (Plac Trzech Krzyży), wo einst alte Landstrassen voneinander schieden, werden Sie die St. Alexander-Kirche in der Gestalt einer von einer Kuppel gekrönten Rotunde mit zwei Säulengängen erblicken. Weiterhin beginnt der aller schönste Stadtteil Warszawas. Auf weitem Gelände erstrecken sich hier Parkanlagen mit grossem Baumbestand. Auf



ein Teil der alten Schutzmauern Warszawas



dieser Strecke wurde eine Reihe von repräsentativen Gebäuden errichtet: der Sejm (Parlamentsgebäude), der Staatsrat, der Ministerrat (Regierungsgebäude) sowie zahlreiche Paläste, in welchen diplomatische Vertretungen ihren Sitz aufgeschlagen haben. Zur Linken befindet sich der Ujazdowski-Park, der am Ende des XIX. Jahrhunderts angelegt wurde. Er ist besonders malerisch, man kann dort herrliche Exemplare von Bäumen und Sträuchern vorfinden. An ihn reiht sich der Botanische Garten an, welcher eine Fläche von 4,5 Hektar einnimmt. An den Botanischen Garten grenzt der Łazienki-Park. Durch den letzten polnischen König Stanislaus August Poniatowski angelegt, ist er zweifellos der schönste Park unserer Hauptstadt. In seiner Mitte, an einem malerischen Teich, der ringsherum von Grünanlagen umgeben ist, steht der Łazienki-Palast, der eine der schönsten im XVIII. Jahrhundert errichteten Königsresidenzen Mitteleuropas ist. Eine weitläufige Terrasse an der Vorderfront des Palastes wird von zahlreichen symbolischen Skulpturen geschmückt. Auf dem Teich sehen Sie das Sommertheater, welches als das Theater auf der Insel bezeichnet wird. Der Zuschauerraum dieses Theaters erinnert

Tor des Potocki-Palais in der Krakowskie Przedmieście-Strasse

an die antiken Bauwerke dieser Art. Standbilder weltberühmter Dramaturgen schmücken ihn. Die Bühne mit unveränderter Dekoration, die die Ruinen eines antiken Tempels darstellt, befindet sich auf einer kleinen Insel. An warmen Sommerabenden finden in diesem Theater Vorstellungen statt, die voller unüberwindlichen Zaubers sind. Im Park befindet sich auch das Gebäude der früheren Kadettenschule. Von hier aus brachten die Kadetten in der Nacht zum 29. November 1831 zum Aufstand auf und gaben damit das Zeichen zum Aufstand gegen die zaristische Okkupation.

Die sich an der Nordseite des Parks eröffnende Perspektive wird durch das Denkmal König Johann III. Sobieski, welches im Jahre 1788 aufgestellt wurde, abgeschlossen.

Sobald Sie nach einem Spaziergang im Park zur Ujazdowski-Allee zurückkehren, werden Sie an dem südlichen Ende dieser Allee auf ein Gebäude stossen, das den Charakter eines Vorstadt-Palastes trägt. Es ist das Belveder, der jetzige repräsentative Sitz unserer Staatsbehörden.



Vom Belveder aus können Sie sich auf den Plac Unii Lubelskiej (Platz der Union von Lublin) begeben, von wo aus Sie Wilanow in einem Autobus oder per Auto, das 6 km von Warszawa entfernt ist, erreichen können. Dort ist ein im XVII. Jahrhundert errichteter Palast zu besichtigen — die Lieblingsresidenz des Königs Johann III. Sobieski, innerhalb sehr schöner Parkanlagen gelegen. Dieser Park, welcher durch seine jahrhundertalten Bäume bekannt ist, zeigt dem Kenner eine ganze Anzahl von Skulpturen von grossem künstlerischem Wert. Im Palast selbst befindet sich zur Zeit ein Nationalmuseum mit kostbaren Kunstwerken.

Nach der Rückkehr aus Wilanow, in nördlicher Richtung vom Plac Unii Lubelskiej schreitend, gelangt man zu den neuerrichteten Gebäuden des MDM, des Marszałkowska-Wohnviertels. Die Marszałkowska-Strasse durchquert den Plac Zbawiciela (Erlöserplatz), dessen Sternform noch im XVIII. Jahrhundert festgelegt wurde. Er besitzt nunmehr eine neuartige architektonische Einfassung mit kreisförmigen Bauten. An einer Seite des Platzes ragt die Erlöser-Kirche empor, die in den Anfängen des XIX. Jahrhunderts errichtet wurde, und zwar in einer Bauweise, die Elemente von Renaissance und Gotik vereint.

Vom Plac Zbawiciela führt die Marszałkowska-Strasse zum Plac Konstytucji (Verfassungsplatz), der einen Teil des neuerrichteten Wohnviertels im Stadtinnern — des Marszałkowska-Wohnviertels — ausmacht, wo 45 000 Einwohner Unterkunft gefunden haben.

Am Abend würden wir raten, eins von unseren Theatern, die Oper oder auch die Nationalphilharmonie zu besuchen.

Zahlreiche Vergnügungsstätten warten auf Ihren Besuch.

Bei gutem Wetter kann man den Sonntagnachmittag ausserhalb der Stadt verbringen. Auf diese Weise können gleichzeitig mehrere Annehmlichkeiten erlangt werden: frische Luft, Erholung in der Natur, und dies alles in Verbindung mit einer kurzen interessanten Besichtigungs-



Innenansicht der St. Johann-Kathedrale in Warszawa



Urwald von Kampinos — der Elch Kamil

reise. Die Umgebung von Warszawa weist eine ganze Anzahl entzückender Ausflugsorte auf. Unter anderem gehört zu ihnen Żelazowa Wola, der Geburtsort



von Friedrich Chopin, eines der grössten Komponisten der Welt. Nach Żelazowa Wola kann man mit der Bahn, dem Autobus oder mit dem Auto gelangen. Das Elternhaus von Friedrich Chopin ist in einem schönen Park gelegen, der sicherlich durch seine herrlichen seltenen Bäume und Sträucher Ihre Bewunderung erregen wird. Im Hause Chopins sind zahlreiche Andenken erhaltengeblieben: Möbel, das Klavier sowie Bilder, die die Kindheit unseres grossen Landmanns wiedergeben. In der Stube seiner Mutter ist ein kleiner Alkoven, hier erblickte Friedrich das Licht der Welt. Unter Glas können Sie einen Abguss der Hand des Meisters betrachten.

Seit dem Jahre 1950 führt in Żelazowa Wola das Nationalmuseum die Aufsicht. Ausser der Versorgung von Park, Gebäuden und der Innenausstattung veranstaltet das Museum unter Mitwirkung des Chopin-Instituts Vorlesungen und Konzerte in Żelazowa Wola. Die erwähnten Konzerte werden jeden Sonntag und Feiertag in den Nachmittagsstunden

unter Mitwirkung unserer besten Pianisten veranstaltet.

Ein anderer angenehmer Ausflugsort in der Umgebung der Stadt ist die Heide von Kampinos (Puszcza Kampinoska). Der Weg zu diesem Waldgelände führt über Bielany und Lomianki, wohin man mit dem Autobus gelangen kann.

Geheimnisvolle Haine sowie Sanddünen sind die Kennzeichen der Puszcza Kampinoska. Die Sanddünen von Kampinos gehören zu den Seltenheiten auf dem Europäischen Kontinent. Es gibt nämlich nur wenige weit vom Meer gelegene Gebiete, wo Dünen in so grosser Anzahl und Mannigfaltigkeit anzutreffen sind. Die Fauna in der Puszcza Kampinoska wurde während des letzten Krieges arg mitgenommen. Jedoch blieben hier bis zum heutigen Tage Rehe, Hirsche und in grossen Mengen Wildschweine erhalten. Interessante Vertreter der Vogelwelt sind: Reiher, Kraniche und Birkhühner. In der Heide gibt es zahlreiche Reservate. In einer von ihnen sind Elche als grosse Sehenswürdigkeit vorhanden. In einem dieser Schutzgelände wird eine Tribüne vorbereitet, von der aus man diese schönen Tiere wird betrachten können.

← bequeme Hotels erwarten die ausländischen Touristen in Warszawa



POLNISCHE MODE



HERBSTMODE

Die Mode ändert sich eigentlich nur einmal im Jahr — zum Frühjahr. Sie ist dann entschieden und gewagt, ihre Schöpfer suchen nach neuen Formen, scheuen auch vor der exzentrischsten Linie nicht zurück; und dann folgt nur noch ihre Entfaltung, um im Herbst auszureifen und „vernünftig“ zu werden. So ist es immer. So auch in diesem Jahr als nach dem „Frühjahrsunsturz“ plötzlich die Silhouette einer Frau erschien, welche — von dem ihren Körper einengenden Panzer befreit — sich in weiche Falten und geraffte Stoffe einhüllte, jugendlich und fraulich, in hellen, sehr hellen Pastelltönen, — da schien es uns, dies sei eine zu plötzliche Umwandlung und wir werden uns für diese Mode nie entscheiden können. Und dann wurde in den Sommermonaten langsam all das ausgeschieden, was zu „anstößig“ war. Man wählte, was sich der Persönlichkeit anpasste, man veränderte, man passte wieder an und so erschien sie, ausgeglichen, gesetzt und klug — nämlich die Herbstmode. Und was haben wir ihr zu verdanken?... Vor allem hat sie bestimmt, dass wir Komplets tragen werden — d.h. einen kleinen Mantel (7/8 oder auch länger) und einen Rock vom gleichen Stoff sowie eine Bluse — Vormittags aus Woll- oder Seidenjersey, Nachmittags aus Chiffon oder Seide. Der Mantel ist entweder nach unten zu schmaler mit betonter und abgerundeter Rücken-



Modelle der Sommerkollektion

linie oder auch ganz einfach und gerade. Der Kragen und Aufschläge ziemlich gross, jedoch nicht halsanliegend, die Taschen gross und sehr tief aufgesetzt. Der Rock ist schmal, sogar faltenlos, kurz, oben leicht erweitert durch weiche Falten oder nicht eingenähte Abnäher. Die Bluse aus Jersey ist einfach und gleichmässig und wird über dem Rock getragen, aus Chiffon — schmuck gerafft, oft mit grossem Ausschnitt, in dem Rock zu tragen.

Ein derartiges Komplet, zu welchem uns die Herbstsaison verpflichtet, wird aus dickem, weichem, gewirktem Wollstoff getragen. Farben: satte Herbsttöne — honig-, kastanien-, rostbraun- kupferfarben. Die Blusen und Ergänzungen wie z.B. Hüte, Schuhe und Taschen — um zwei Töne heller oder auch dunkler.

Das Vormittagskleid in Wolle, für wärmere Tage, wird überwiegend zweiteilig getragen. Ein gerader Plisseerock (kein Sonnenplissee) oder ein schmaler Rock mit einem vorn aufgelegten sog. Schürzchen, sowie eine lange gerade bis an die Hüften reichende Bluse, über dem Rock zu tragen; der Ärmel dreiviertel lang, lose, gerade. Die zweite Kleiderform für den Vormittag ist das bereits seit einigen Saisons moderne Hemd- kleid sog. „chemisier“ mit dem unabkömmlichen farbigen Ledergürtel in der Taille, mit einem blusigen Oberteil, im Rücken stark gerafft. Diese Kleider sind aus Jersey oder leichter glatter Wolle oder mit eingewirktem Muster in gleicher Farbe (Karos, Pünktchen oder Blätter).

Für die Regentage gibt es eine grosse Auswahl an farbigen Mänteln aus wasserdichtem Popelin. Ihre fröhlichen Farben werden die grauen Regentage des Herbstwetters erhellen. Den Farben entsprechend ausgewählter Futterstoff mit Pünktchen oder Streifen wird durch Kopftücher aus gleichem Stoff jedoch mit durchsichtigem farblosen Plastik überzogen, ergänzt.

Das klassische Kostüm, wie es früher üblich war, gibt es nicht mehr. Dagegen ist ein anderes Kostüm klassisch geworden: es ist vielmehr ein Kleiderkostüm, das eigentlich alle Frauen in ihrem Garderobenschrank haben sollten. Es ist ein kleines Kostüm dunkel-grau-graphitfarbig aus Alpaka, Wolle, Rips oder Jersey. Kurz, leicht eingeschnitten, mit drei Knöpfen zum Zuknöpfen wird es mit einem schmalen Rock getragen. Dies ist die richtige Uniform für eine elegante Frau.

Eine andere Uniform der eleganten Frau ist das Nachmittagskleid aus schwarzer Wolle. Dieses Kleid kann einfach sein, im Hemdkleidschnitt, oder auch schmucker — zwei- oder dreiteilig, d.h. Rock und ein oder zwei Oberteile (tunikaartig) von verschiedener Länge. Und schliesslich das dritte typische Kleid — gerafft aus weichem fließendem Woll- oder Seidenstoff.

Das Coctail-Kleid ist immer noch modern in Chiffon oder Musselin, einfach in der Linie aber kompliziert im Schnitt. Dessen Schals können verschiedenartig drapiert ein Kleid zu verschiedenen Modellen umwandeln.

Ein ganz besonderes Kapitel der Frauengarderobe ist die Sportkleidung — für Herbstferien, Reisen oder Ausflüge. Hierbei wählen wir selbstverständlich unseren wunderschönen gewirkten polnischen Wollstoff gross- oder kleinkariert und schneiden uns ein weiches Kostüm mit Gürtel. Dazu ein Umhang oder Mantel aus gleichem Stoff. Ein kariertes Rock aus gewirktem Wollstoff zu einem farbigen Pulli getragen — ist immer schön und modern.

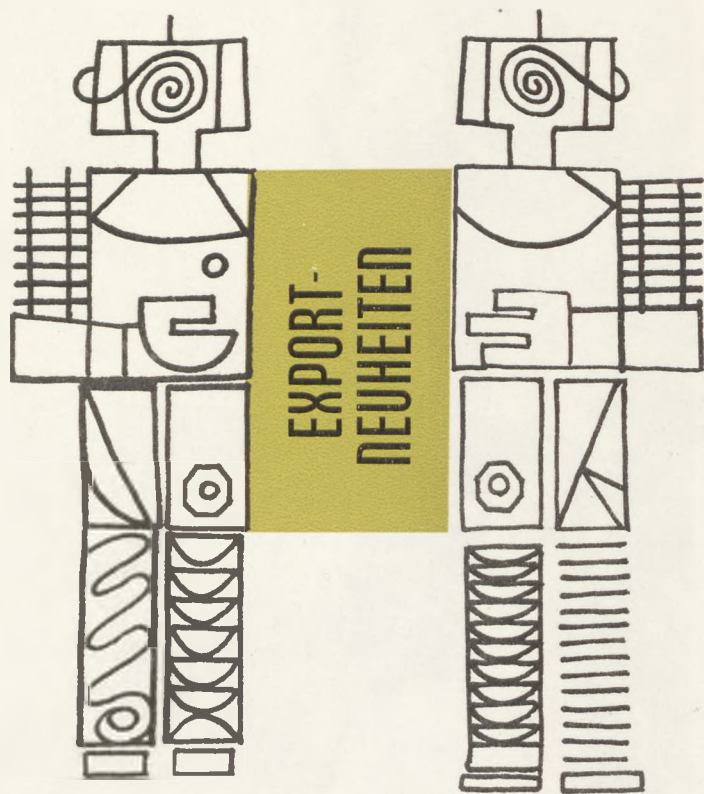
Bei der ständig wechselnden Mode sind die Farben, und modischen Kleinigkeiten immer von Wichtigkeit. Die Farben haben sich seit der vergangenen Saison kaum geändert, sie sind nur weniger pastellfarbig und dunkler. Gedämpfte Farben sind weiterhin Pflicht, starke Farbenkontraste sind nicht mehr modern.

Die Hüte sind vorwiegend aus Jersey und umhüllen den Kopf weich und turbanartig. Die Filzhüte sind von der Stirn abgebogen. Die Wildlederschuhe haben schmale Absätze, die Taschen sind aus dem gleichen Wildleder wie die Schuhe. Die Gürtel aus Leder und Wildleder sind derartig zugeschnitten, dass sie sich auf den Hüften erweitern. Die Kleider sind vielfach mit weissem Pikee, Organdin und Glacéleinen besetzt.



Abendkleid Modell „Warszawska Fala“





DAS SCHUL- UND ÜBUNGSFLUGZEUG TS-8 „BIES“

Das Flugzeug „Bies“ wurde in dem Flugtechnischen Institut in Warszawa, unter Leitung des erfahrenen Konstrukteurs Doz. Dipl. Ing. Tadeusz Sołtyk gebaut. Ing. Sołtyk ist der Schöpfer mehrerer erfolgreicher Flugzeugtypen, wie z. B. der „Szpak“ und „Junak“ Serien.

Das Einfliegen des ersten Prototyps des Flugzeugs „Bies“ fand im Juli 1955 statt. Zahlreiche, vielseitige Versuche wurden durchgeführt, die es ermöglicht haben, die hohen Betriebs- und Leistungswerte dieses Flugzeugs festzustellen. Die durchgeführten Versuche haben bewiesen, dass „Bies“ den ihm gestellten Forderungen hinsichtlich einer schnellen, einstufigen Flugzeugführerausbildung vollkommen entspricht, d. h. dass ein völlig unerfahrener Flugschüler zu einem Flugzeugführer von Gebrauchsflugzeugen ausgebildet werden kann.

Dank solchen Einrichtungen, wie: einziehbares Dreiradfahrgestell, Metallschalenbauweise, volle Rundfunkausrüstung, hervorragende Leistung bei verhältnismässig kleinem Kolbenmotor, grosser Bereich der möglichen Landegeschwindigkeiten sowie volle Kunstflugtauglichkeit, machen den „Bies“ zu einem sehr interessanten Flugzeugtyp. Er eignet sich sowohl zur Schulung von Militär-, als auch von Sportpiloten sowie zu Sportübungen. Der „Bies“ gehört zweifellos zu den besten neuzeitlichen Schul- und Übungsflugzeugen der Welt, neben dem amerikanischen Flugzeug T-34 „Mentor“, dem schweizerischen P-3 „Pilatus“ und dem spanischen Ha-100 (Messerschmidt 100).

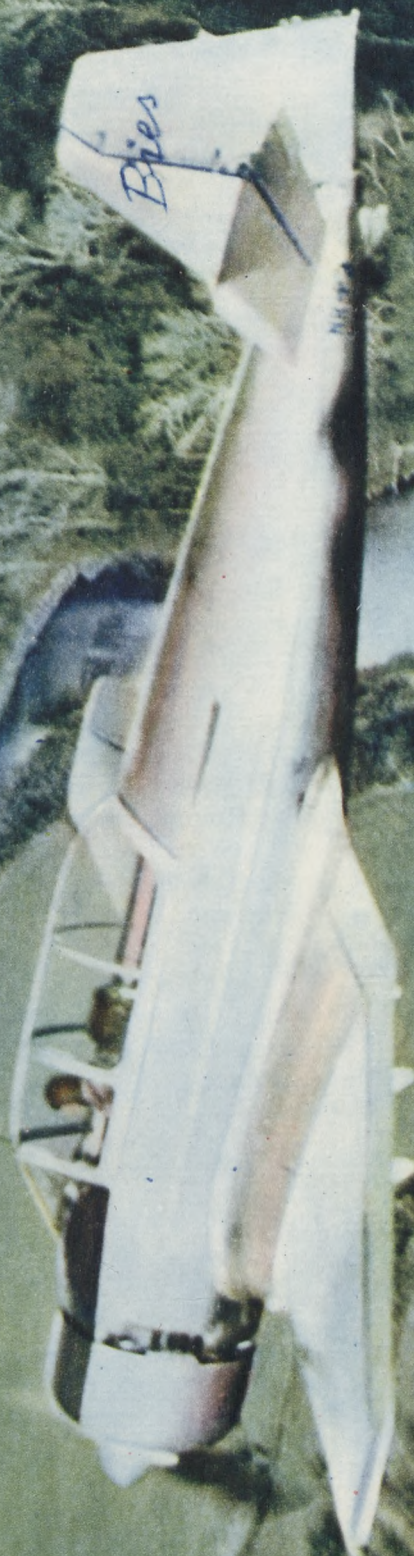
Abgesehen von den zahlreichen, für Schul- und Übungszwecke wesentlichen Vorzügen, besitzt der „Bies“ auch viele für die Flugleistung wertvolle Eigenschaften, wie: gute Steigfähigkeit, grosse Geschwindigkeit, sowie einfache Bedienung im Betrieb und beim Kunstflug. Dies wurde letzstens durch den in diesem Flugzeug erreichten Höhenweltrekord in der C-1c-Klasse (für Kolbenmotor-Flugzeuge mit einem Fluggewicht von 1000 bis 1750 kg) bestätigt.

3 Weltrekorde der Klasse C-1c

Höhenrekord: 7.084 m

Rekord der Fluglänge: 2.884 km

Schnelligkeitsrekord: 318 Std/km



Dieser Rekord, den vorher der sowjetische Pilot Wl. Schumilov besass, wurde am 28. 12. 1956 auf „Bies“ von dem Flugzeugführer Ing. Andrzej Ablamowicz erreicht. Der erwähnte erreichte eine Höhe von 7084 m, d. h. um 763 m mehr, als der frühere Rekord. Im Mai 1957 wurden mit dem Flugzeug „Bies“ zwei neue Weltrekorde aufgestellt. Derselbe Flugzeugführer Ing. A. Ablamowicz hat am 14. V. 1957 auf geschlossener Strecke über 2.800 km. zurückgelegt. Damit wurde in der Klasse C-1c ein neuer Rekord aufgestellt. Der zweite Flugzeugführer Ing. L. Natkaniec erzielte am 30. V. 1957 in der Klasse C-1c einen Geschwindigkeitsrekord, indem er auf einer geschlossenen Strecke von 2000 km, die Geschwindigkeit von 320 km/h erreichte. Die hohen Qualitäten dieses Flugzeugs sind auf die gut durchdachte Bauweise sowie viele interessante Konstruktionslösungen der einzelnen Elemente zurückzuführen.

„Bies“ ist ein einmotoriger freitragender Tiefdecker. Der aus drei Teilen bestehende Flügel weist eine Kastenbauweise auf, der mittlere Teil ist mit dem Rumpf fest verbunden ; die beiden Aussentragflächen sind mittels Flanschen auf der gesamten Profillänge des Flügels befestigt. Diese Bauart verleiht dem Flugzeug grosse Flügel- und RumpfstEIFigkeit sowie Leichtigkeit.

Die Anwendung des NACA-Profiles 23012, ein entsprechendes Seitenverhältnis und die Verwindung der Tragflächen ergeben, gute aerodynamische Eigenschaften, bei grossem Anstellwinkel und schalten die Gefahr des Trudelns aus.

Die grosse Oberfläche der Verwindungsklappen sowie der pneumatische Antrieb, der es ermöglicht dieselben in drei verschiedene Stellungen zu bringen, bieten grosse Start- und Landungsmöglichkeiten.

Die günstige Verteilung der Ausrüstung im Rumpfe, ermöglicht sehr bequemen Zutritt für die Bedienung und die Wartung sämtlicher Installationen und Aggregate. Die Rundfunkausstattung sowie die zu den Blindflügen dienenden Einrichtungen sind von der Kabine des Instrukteurs leicht zugänglich.

Eine günstige Rumpfform ermöglicht trotz Verwendung eines Sternmotors, gute Sicht von der vorderen Kabine aus.

Das Fahrgestell besitzt eine pneumatische Einziehvorrichtung mit einer doppelten Sicherung. Das Vorderrad ist mit einer wirksamen „Shimmy“ Dämpfungsvorrichtung versehen, die jedoch das Drehen um die Achse beim Rollen nicht verhindert.

Das vordere Federbein ist so konstuiert, dass es bei Gaseben auf dem Boden nicht nachgibt, dagegen beim Rollen auf Grasgelände genügend Elastizität aufweist.

Die beiden Plätze: des Flugzeugführers (vorne) und des Instrukteurs (hinten) sind mit allen erforderlichen Deck-, Mess- und Navigationsgeräten ausgestattet. Jede Kabine lässt sich besonders öffnen.

Das Flugzeug besitzt einen Siebenzylinder-Sternmotor WN-3, von einer Dauerleistung 320 PS bei 2350 Umdr./Min. und einer Höchstleistung von 340 PS bei 2500 Umdr./Min. Die Motorverkleidung ist mit verstellbaren Kühlluft-Einlassrippen sowie mit einer Brennstoff-Vorwärmeeinrichtung für Winterflüge versehen. Verstellbare Luftschraube aus Holz, unter Verwendung von Elementen aus veredeltem Holz. Die Brennstoffleitung besteht aus drei, zu einem System verbundenen Behältern, mit einem Fassungsvermögen von ca 240 l. Die Oktanzahl des benutzten Brennstoffs —70—75.

Das Flugzeug „Bies“ ist einfach in der Bedienung und leicht im Betrieb.

Technische Daten

Ausmasse		Gewichte	
Spannweite	— 10,5 m	Leergewicht	1100 kg
Gesamtlänge	— 8,55 m	Fluggewicht	1550 kg
Gesamthöhe	— 3,0 m	Flächenbelastung	81,2 kg/m ²
Tragfläche	— 19,1 m ²	Leistungsbelastung	4,85 kg/PS
Dehnung	— 5,8		

Leistungen

Höchstgeschwindigkeit	312 km/h
Steiggeschwindigkeit in Bodennähe	— 6,8 m/Sek
Reisegeschwindigkeit	260 km/h
Landungsgeschwindigkeit	85—110 km/h
Praktische Gipfelhöhe	6.000 m
Reichweite	700—800 km

Hubschrauber SM-1



Der Hubschrauber SM-1

Der Hubschrauber SM-1 nimmt unter den 3—4 sitzigen Einrotor-Hubschraubern eine führende Stellung ein. Es kommt ihm eine grosse praktische Bedeutung zu, und zwar: bei der Postbeförderung, im Nachrichtendienst, beim Sanitäts- u. Rettungsdienst, für Aufklärungszwecke, bei der Bekämpfung von Schädlingen, bei der Zerstäubung von Feuerlöschmitteln.

Der Hubschrauber SM-1 wurde im Jahre 1948 von Prof. Michael Mila in der Sowjetunion gebaut. Seit dieser Zeit wurde er zahlreichen Proben unterzogen, die viele günstige Änderungen zur Folge hatten.

Seit 1951 ist der Hubschrauber SM-1 schon in regelmässigem Betrieb. Er fliegt unter verschiedenen klimatischen Bedingungen: von den Polargebieten bis zu den Tropen.

Die jetzt in Polen hergestellte Version weist grössere Dauerhaftigkeit (in dieser Richtung werden stets weitere Arbeiten geführt), vollkommene Flugsicherheit, Beseitigung von Schwingungen, grosse Gipfelhöhe und gute Steigfähigkeit auf. Sie besitzt auch unbeschränkte Verwendungsmöglichkeiten unter allen klimatischen Bedingungen.

Im Vergleich mit anderen Hubschraubern dieser Klasse, die in den Weststaaten Anwendung finden, verfügt der SM-1 über eine viel grössere Leistungsreserve. Er weist dadurch bessere Steigfähigkeit und bedeutend grössere statische und dynamische Gipfelhöhe auf, die er unter allen Betriebsbedingungen beibehält. Dank diesen hervorragenden Eigenschaften ist er anderen Typen, besonders bei Gebirgsflügen sowie bei Rettungsaktionen verschiedener Art und beim Nachrichtendienst weit überlegen.

Der Hubschrauber SM-1 besitzt eine Klima-Anlage sowie eine Enteisungsvorrichtung, die bei anderen Hubschraubern dieser Art fehlen.

Der Fachwerkkrumpf ist mit Durablech bedeckt. Der Heckbalken weist eine Halbschalenbauweise auf. Der Rotor besteht aus drei Blättern, von gemischter Holz-Metall-Bauart. Das Dreiradfahrgestell ist mit Öl-Luftdämpfern versehen. Die bequem eingerichtete Kabine, mit guter Sicht, hat einen Vorderplatz für den Führer und drei Hinterplätze für die Fahrgäste.

Der Siebenzylindersternmotor mit waagerechter Wellenachse wird mittels eines Ventilators luftgekühlt.

Der auf der diesjährigen Posener Messe zur Schau gestellte Hubschrauber ist für den Verkehrsdienst bestimmt. Im Sanitätsdienst wird für den Kranken eine Tragbahre in einer für diesen Zweck bestimmten stromlinienförmigen Kabine eingehängt. Für die Zerstäubung hängt man ein Aggregat sowie eine Zerstäubungsvorrichtung ein.

Der Zutritt zu den Aggregaten ist sehr bequem und die einzelnen Elemente und Apparate können leicht ausgewechselt werden.

Technische Daten

Rotordurchmesser	14,3 m
Rotorfläche	161 m ²
Länge und Höhe	16,95/4,1 m
Heckrotordurchmesser	2,5 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/Stunde
Reisegeschwindigkeit	140 km/Stunde
Reichweite	400 km
Brennstoffverbrauch	60 l
statische Gipfelhöhe	3000 m
Steiggeschwindigkeit	6,5 m/Sek
Gesamtgewicht	2250 kg
Ladefähigkeit	465 kg
Motorleistung	575 PS

NEUHEITEN DER POLNISCHEN KRAFTFAHRZEUGINDUSTRIE

Die junge polnische Kraftfahrzeugindustrie hat in der letzten Zeit eine Reihe von bemerkenswerten Neuheiten herausgebracht und zwar: Die Personenkraftwagenwerke in Żerań haben eine neue Serie des Modells „Warszawa“ unter dem Namen: „Modell 57“, sowie einen Lieferwagen, den sog. „Pick-up“ hergestellt, wobei für den Bau des Lieferwagens dasselbe Fahrgestell wie für das „Modell 57“ verwendet wird.

Die Motorradfabrik in Szczecin begann mit der Reihenerzeugung des Krafrades „Junak“ 550 cm³. Es ist eine Maschine mit hervorragenden sportlichen und touristischen Eigenschaften.

Die letzte Neuheit der Saison ist die in der Fahrzeugfabrik PZL in Rzeszów gebaute Rennmaschine „FIS“ die speziell für Sandbahnrennen bestimmt ist. Dieses Modell, das auf diesjährigen Leipziger Messe ausgestellt wurde, erregte unter den Fachleuten grosses Interesse und wurde als grosser Erfolg unserer Kraftfahrtindustrie bewertet.

Der Personenkraftwagen „Warszawa Modell 57“ ist eine weitere Entwicklung des schon bekannten Modells „M-20“. Er zeichnet sich durch dauerhafte und kräftige Konstruktion sowie geschmackvolle Ausführung der Inneneinrichtung aus. Die erhöhte Motorleistung gewährleistet grosse Reisegeschwindigkeit, gutes Beschleunigungsvermögen und mühelose Bewältigung von Höhenunterschieden im direkten Gang.

Die Kraftwagen „Warszawa“ sind in einer Reihe von Ländern durch ihre aus-

gezeichneten Fahreigenschaften, selbst unter den schwierigsten Geländebedingungen gut bekannt.

Der Wagen „Modell 57“ steht seinem Vorgänger in keiner Weise nach und ist durch gefällige Form und erhöhten Fahrkomfort gekennzeichnet.

Die neue Kühlerjalousie, die geänderte Form der Blink-Fahrtrichtungsanzeiger und die verchromten Zierleisten an den Seitenwänden ergeben eine moderne, anziehende Silhouette. Die durchgehende grosse Windschutzscheibe bietet für Fahrer und Passagiere ausgezeichnete Sicht und erleichtert die Führung des Wagens unter ungünstigen atmosphärischen Bedingungen und auf schlechten Strassen. Der unter dem Lenkrad angeordnete Abblendschalter gestattet müheloses Umschalten von Fern- auf Abblendlicht ohne, dass der Fahrer eine Hand vom Lenkrad abnehmen muss. Der zweifarbige Kunststoffüberzug des Wageninnern und das lebhaft Kolorit des Wagenaufbaus vervollständigen den gefälligen Eindruck des „Modells 57“.

Der Motor des Modells „Warszawa 57“ mit einem Hubvolumen von 2120 cm³ ist eine weitere Entwicklung des Motors „M 20“ und besitzt infolge der Konstruktionsänderungen eine höhere Leistung (54 PS) und einen geringeren Kraftstoffverbrauch (12,5 l/100 km). Es ist dies ein Vierzylinder-Viertakt Benzinmotor mit Wasser-Pumpenumlaufkühlung. Der Zylinder-Bohrung (82 mm) und der Kolbenhub (100 mm) sind unverändert geblieben, ebenso wie die Steuerung mit

hängenden Ventilen, die ebenfalls beibehalten wurde. Der Motorblock bildet mit dem Getriebekasten eine geschlossene Einheit und ist in Dreipunktaufhängung auf drei Gummikissen am Rahmen befestigt. Dies verhindert die Übertragung von, durch den Motor hervorgerufenen Vibrationen auf das Fahrgestell. Die elastische Ein-scheiben-Trockenkupplung sowie die Synchronisierung des zweiten und dritten Ganges verbürgt weiches Schalten auch bei einem nicht sehr geübten Fahrer.

Im Nachstehenden sind einige das Fahrgestell betreffende Einzelheiten angeführt.

Unabhängige Aufhängung der Vorderäder auf Spiralfedern und Schwingarmen. Der Oberteil der Schwingarme ist gleichzeitig der Schwinghebel des doppeltwirkenden hydraulischen Kolbenstossdämpfers. Steife Aufhängung der Hinterachse auf halbelliptischen, mit Schutzüberzügen versehenen Blatt-Längsfedern. Abfangen der Hinterachsschwingungen durch doppelwirkende hydraulische Stossdämpfer. Backenbremsen mit Auflaufbacken.

Die hydraulisch betätigte Fussbremse wirkt auf alle vier Räder. Die mechanische Handbremse ist als Hinterradbremse ausgeführt und wird mittels eines, auf der linken Seite des Fahrers befindlichen Hebels betätigt.

Der selbsttragende Aufbau in Ganzmetallausführung ist eine geschlossene viertürige Limousine.

Die zugfreie Lüftung des Wageninnern erfolgt durch die vor der Stirnscheibe befindliche Luftklappe und 4 Schwenkfenster. Zur Heizung des Wageninnern dient die dem Motorkühlwasser entzogene Wärme, welche vermittels des unter dem Instrumentenbrett angeordneten Heiz-

körpers an die vorbeistreichende Luft abgegeben wird. Das Auftauen der Windschutzscheibe wird durch Anblasen von Warmluft mit Hilfe eines Ventilators bewirkt.

Der Wagen erreicht in direktem Gang auf guter ebener Strasse eine Geschwindigkeit von 115 km/h.

Allgemeine Daten des Modells „Warszawa 57“

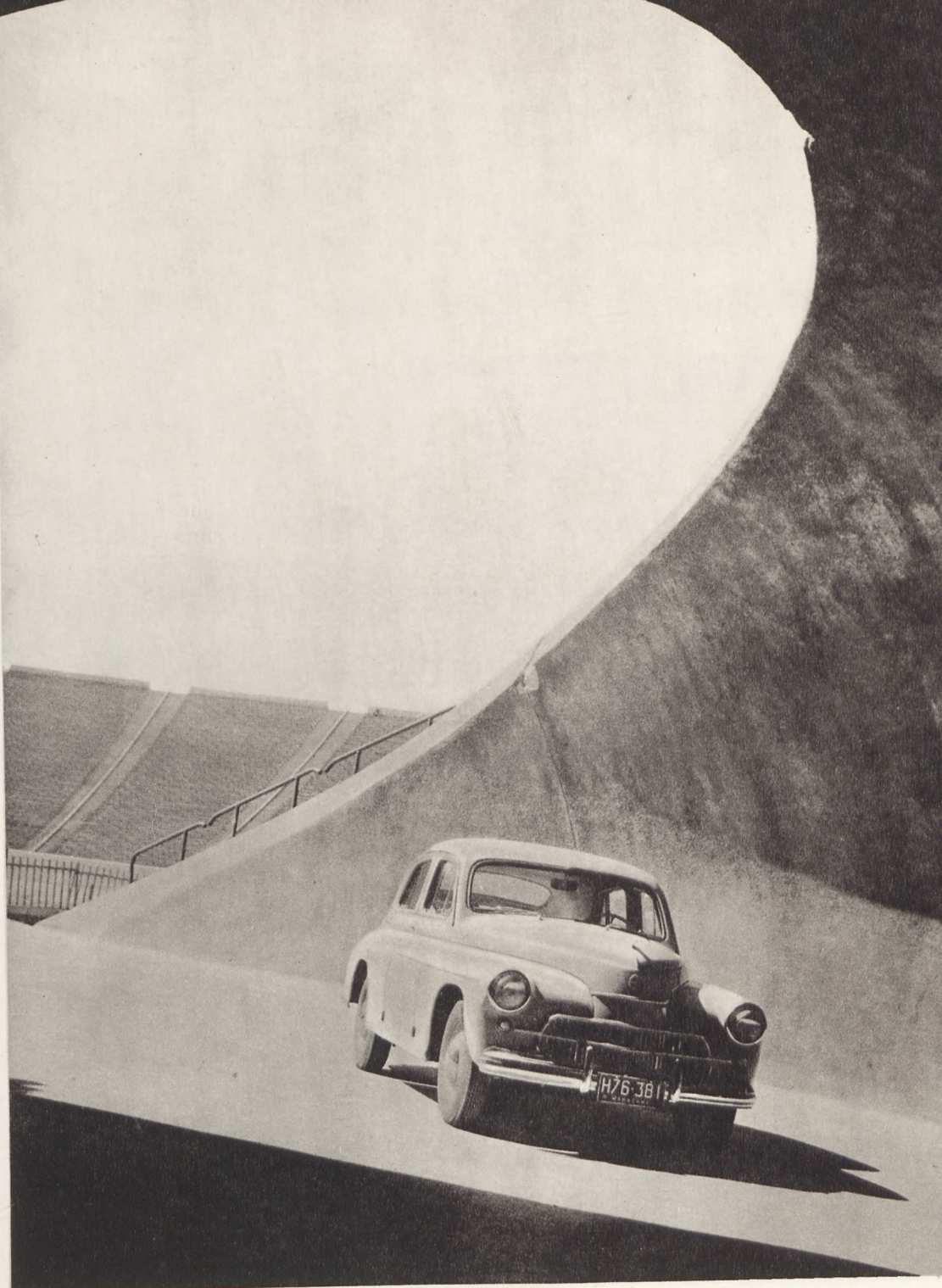
Anzahl der Sitze (einschliesslich Fahrer)	5
Länge	4665 mm
Breite	1695 mm
Höhe (unbelastet)	1640 mm
Radstand	2700 mm
Spurweite (hinten)	1362 mm
Spurweite (vorn)	1364 mm
Bodenfreiheit mit Normallast:	
am Querträger der vorderen Aufhängung	210 mm
an Auspufftopfleitung	220 mm
an Hinterachse	200 mm
Kleinster Wenderadius	6300 mm
vorderer Überhangwinkel (mit Normallast)	27°
hinterer Überhangwinkel (mit Normallast)	19°
Leergewicht (ohne Passagiere, Fahrer, Wasser, Öl, Ersatzrad und Werkzeuge)	1360 kg
Kraftstoff, für Kraftfahrzeuge	Oktanzahl 75
Inhalt des Kraftstoffbehälters (Nenninhalt)	35 l
Kraftstoffverbrauch, unter gewöhnlichen Betriebsbedingungen	12,5 l/100 km
Kraftstoffverbrauch je 100 km auf ebener Strasse bei einer Geschwindigkeit von 50—60 km/h im Sommer mit Normallast	10,5 l

Geschwindigkeiten

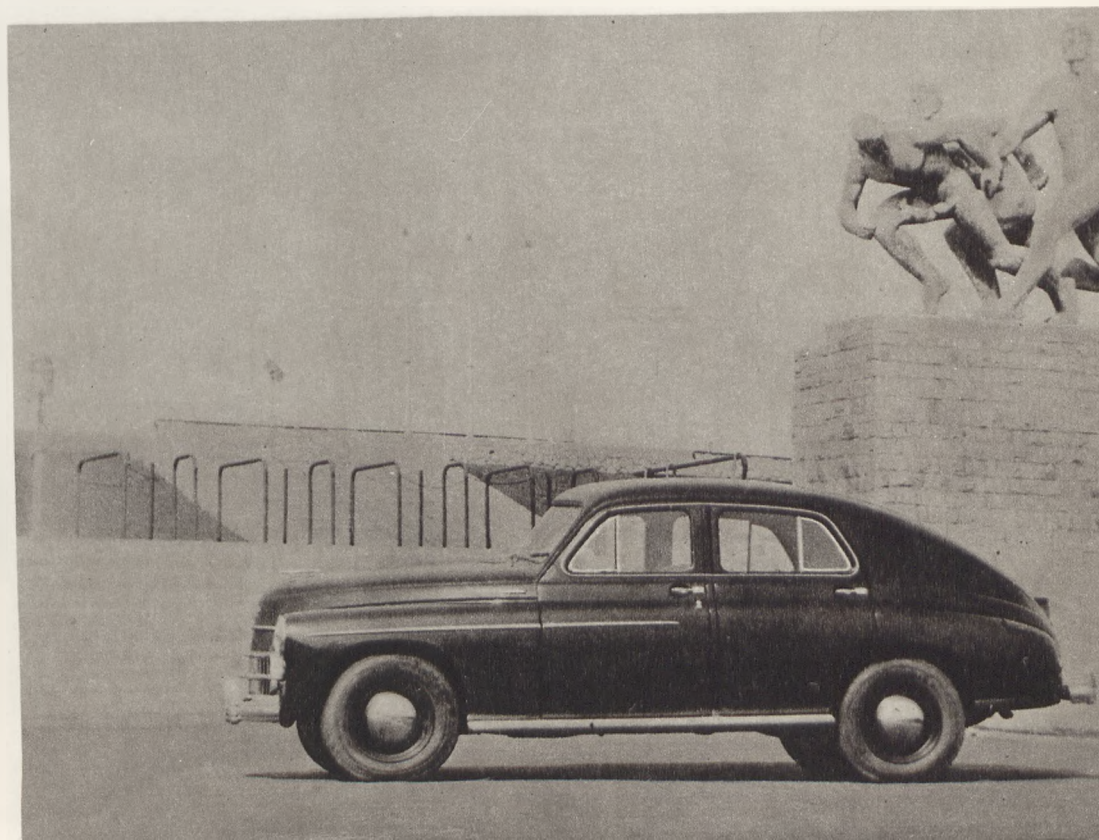
Geschwindigkeit im ersten Gang	35 km/h
Geschwindigkeit im zweiten Gang	65 km/h
Geschwindigkeit im dritten Gang	ca. 115 km/h

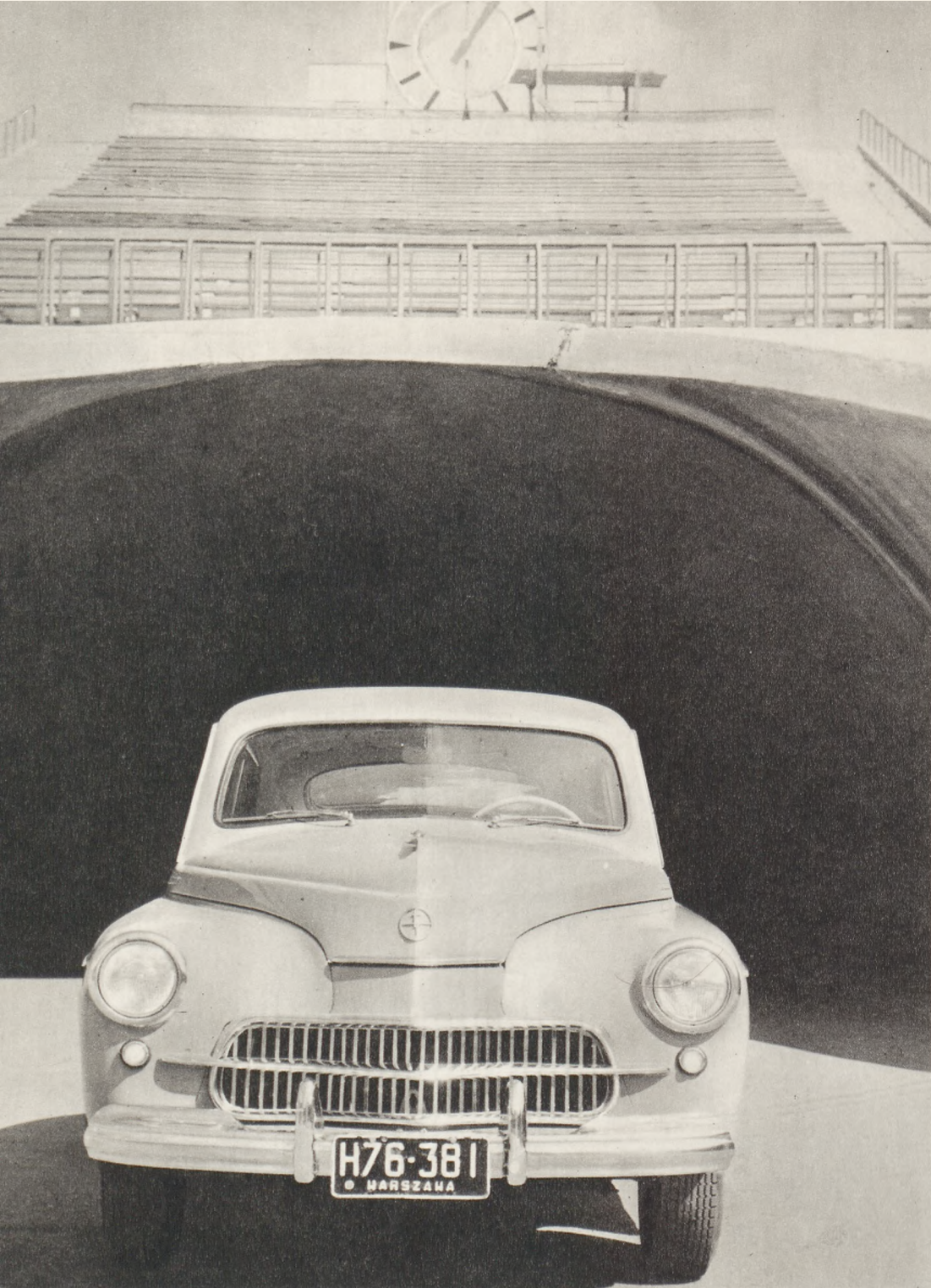
Der Lieferwagen „Modell Warszawa 57“ — Pic-up ist in Anlehnung an die Bauart des oben beschriebenen Personenwagens unter Verwendung derselben Baugruppen konstruiert. Das Fahrgestell und der Motors des Modells „Warszawa“ gewährleisten dauernden und erfolgreichen Einsatz in jedem Gelände. Die von der Personenkraftwagenfabrik in Żerań, welche diesen Wagen erzeugt, vorgenommenen Proben und Versuche haben die Zweckmässigkeit seiner Konstruktion und dessen vielfältige Verwendbarkeit einwandfrei bewiesen. Der polnische „Pick-up“ hat sich sowohl auf dem flachen Lande als hervorragendes Transportmittel von Agrarerzeugnissen in die Stadt, als auch in der Stadt selbst ausgezeichnet bewährt und zwar als Gepäckdroschke und Lieferwagen für Industrieunternehmen verschiedener Art.

Die Vereinigung der Eigenschaften eines geländegängigen Fahrzeuges mit grosser Reisegeschwindigkeit und gutem Beschleunigungsvermögen lassen annehmen,



Personenkraftwagen „Warszawa Modell 57“





der geschlossenen Fahrerkabine und dem abgesteiften Wagenkasten.

Die zweisitzige Fahrerkabine steht einem Personenkraftwagen an Bequemlichkeit in keiner Weise nach. Die grosse durchgehende Windschutzscheibe bietet dem Fahrer und den Passagieren gute Sicht.

Die Lüftung des Inneren der Fahrerkabine erfolgt durch zwei Schwenkfenster und versenkbare Türscheiben sowie die an der Vorderseite befindliche Luftklappe. Der in das Innere durch die Luftklappe gelangende Luftstrom kann — nach Belieben des Fahrers — vermittels eines unter dem Instrumentenbrett befindlichen Heizkörpers erwärmt werden. Auf diese Weise wird die Fahrerkabine ständig mit frischer Warmluft versorgt.

Das geschmackvolle, reich ausgestattete Instrumentenbrett, das formschöne Lenkrad und der zweifarbige Kunststoffüberzug des Inneren der Kabine vervollständigen den gefälligen Eindruck dieses Modells.

Der Wagenkasten besitzt eine Ladefläche von 2,3 m² und eine Tragfähigkeit von 500 kg und gestattet den Transport von Gütern verschiedenster Art.

Auf Wunsch unserer Kunden kann der Wagen vom Herstellerwerk mit besonderen, an den Wänden des Wagenkastens zu befestigenden Bügeln ausgerüstet werden, über welche eine Segeltuchplane gespannt wird.

Allgemeine Daten des Lieferwagens „Warszawa Pick-up“

Ladefähigkeit	500 kg
Anzahl der Sitze in der Fahrerkabine	2
Äussere Abmessungen:	
Länge	4665 mm
Breite	1695 mm
Höhe mit Bügeln (unbelastet)	1790 mm
Höhe ohne Bügel (unbelastet)	1590 mm
Radstand	2700 mm
Spurweite (vorn)	1364 mm
Spurweite (hinten)	1362 mm
Bodenfreiheit mit Normallast:	
am Querträger der vorderen Aufhängung	210 mm
an Auspufftopfleitung	220 mm

dass der polnische „Pick-up“ viele Abnehmer im In- und Auslande finden wird.

Als Antrieb des „Pick-up“ dient der umkonstruierte Motor „Modell 20“ mit einem Hubvolumen von 2120 cm³. Es ist dies ein Vierzylinder-Viertakt-Benzinmotor in Reihebauart mit einem Verdichtungsverhältnis von 7:1. Der mittlere Kraftstoffverbrauch mit Normallast (500 kg) auf guter Strasse beträgt 12,5 l/100 km.

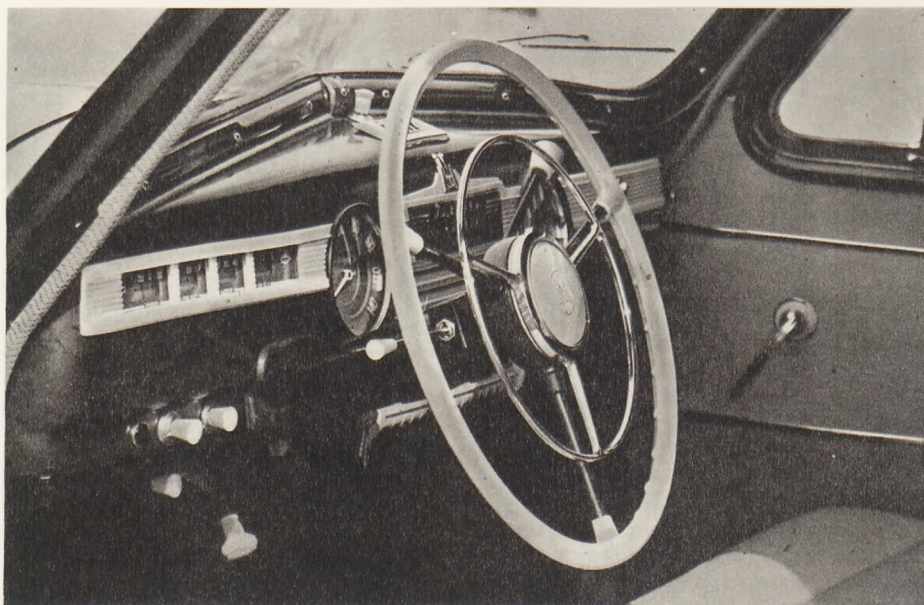
Die einfache Konstruktion des Motors verbürgt leichte Bedienbarkeit und lange Lebensdauer. Die elastische, mit einem Drehschwingungsdämpfer versehene Kupplung und der bequem zugänglich unter dem Lenkrad angebrachte Schalthebel gestatten die mühelose Führung des Wagens auf schlechten Strassen.

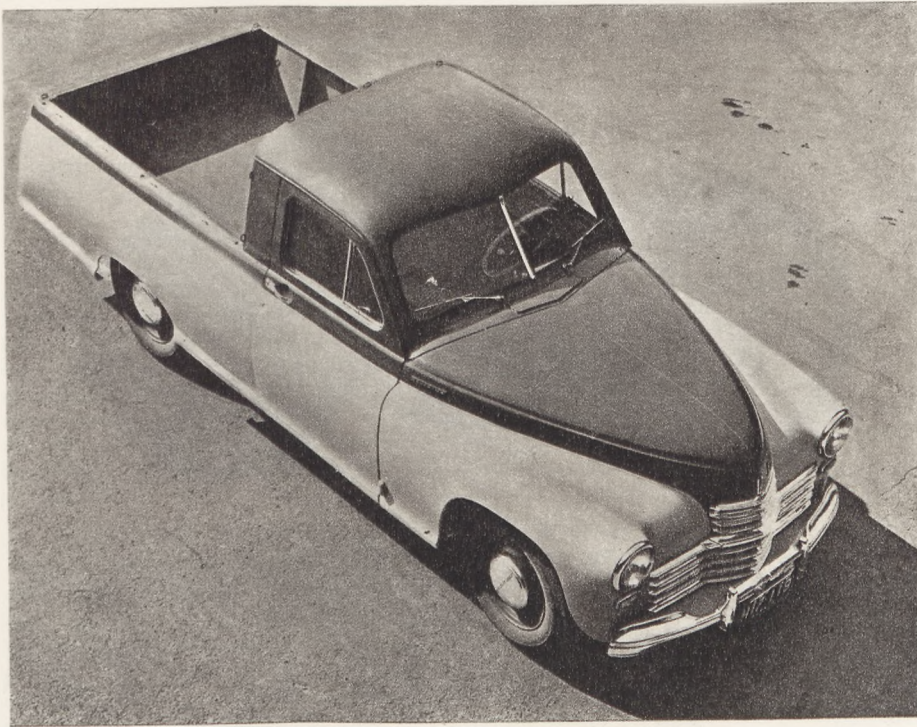
Die Synchronisierung des zweiten und dritten Ganges erleichtern das geräuschlose Schalten des Getriebes.

Die Aufhängung der Räder und das Bremssystem sind ebenso durchgebildet wie beim Personenkraftwagen „Warszawa“.

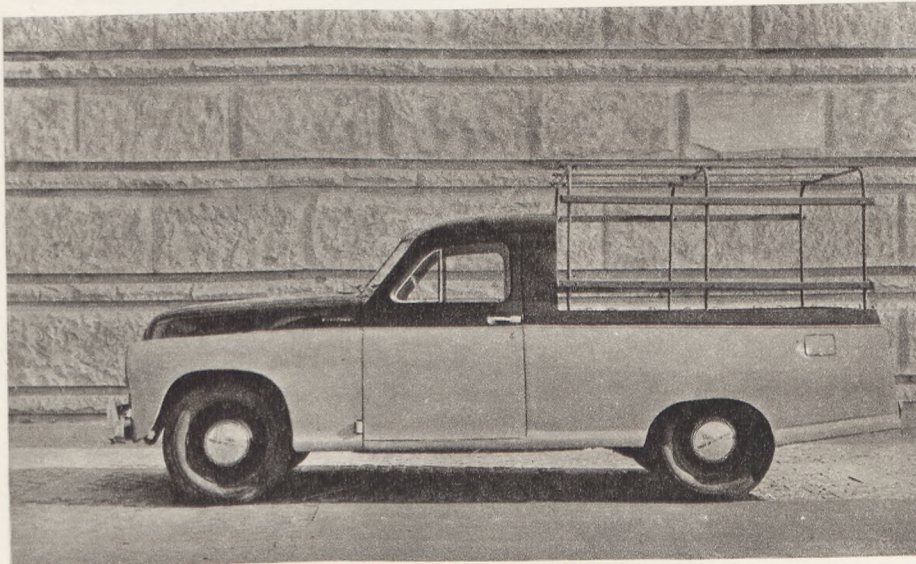
Der selbsttragende Ganzmetallaufbau besteht aus zwei Teilen und zwar aus

Das Armaturenbrett und das Lenkrad des Pkw „Warszawa Modell 57“





Lieferwagen „Warszawa Modell 57“



Das Motorrad „FIS“ in Fahrt

an Hinterachse	200 mm
Kleinster Wenderadius	6300 mm
Leergewicht des Wagens	1350 kg
Grösstes zulässiges Gewicht des Wagens	2100 kg
Innere Abmessungen des Wagenkastens:	
Länge	1715 mm
Breite	1370 mm
Höhe	410 mm
Bodenfreiheit des Ladekastens	615 mm
Breite der rückwärtigen Klappe des Ladekastens	1250 mm
Kraftstoff, für Kraftfahrzeuge Oktanzahl	75
Inhalt des Kraftstoffbehälters	55 Liter
Kraftstoffverbrauch, für gewöhnliche Betriebsbedingungen auf 100 km	12,5 Liter
Kraftstoffverbrauch je 100 km auf ebener Strasse bei einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/Stunde im Sommer mit Normallast	10,5 Liter

Geschwindigkeiten

Geschwindigkeit im ersten Gang	35 km/h
Geschwindigkeit im zweiten Gang	65 km/h
Geschwindigkeit im dritten Gang	ca. 115 km/h

Das Kraffrad „Junak MO7“ ist eine Maschine die sich vorwiegend für Sport und Touristik eignet. Der Motor mit einem Hubvolumen von 349 cm³ (bei Serienausführung) entwickelt eine Leistung von 17 PS. Für sportliche Zwecke können durch Austausch einiger Bauteile ein geändertes Betriebsverhalten des Motors sowie eine bedeutende Leistungssteigerung erzielt werden.

Am doppelten, tiefgezogenen Stahlrohrrahmen ist an der Vorderseite die Teleskopgabel mit Schraubenfeder und Öldämpfung angebracht. Das auf einem Schwinghebel aufgehängte Hinterrad ist mit Teleskopfederung und Öldämpfung ausgerüstet.

Der aus Stahlblech gepresste Kraftstoffbehälter ist stromlinienförmig ausgebildet, wobei an dessen Rückseite der Gepäckträger befestigt ist.

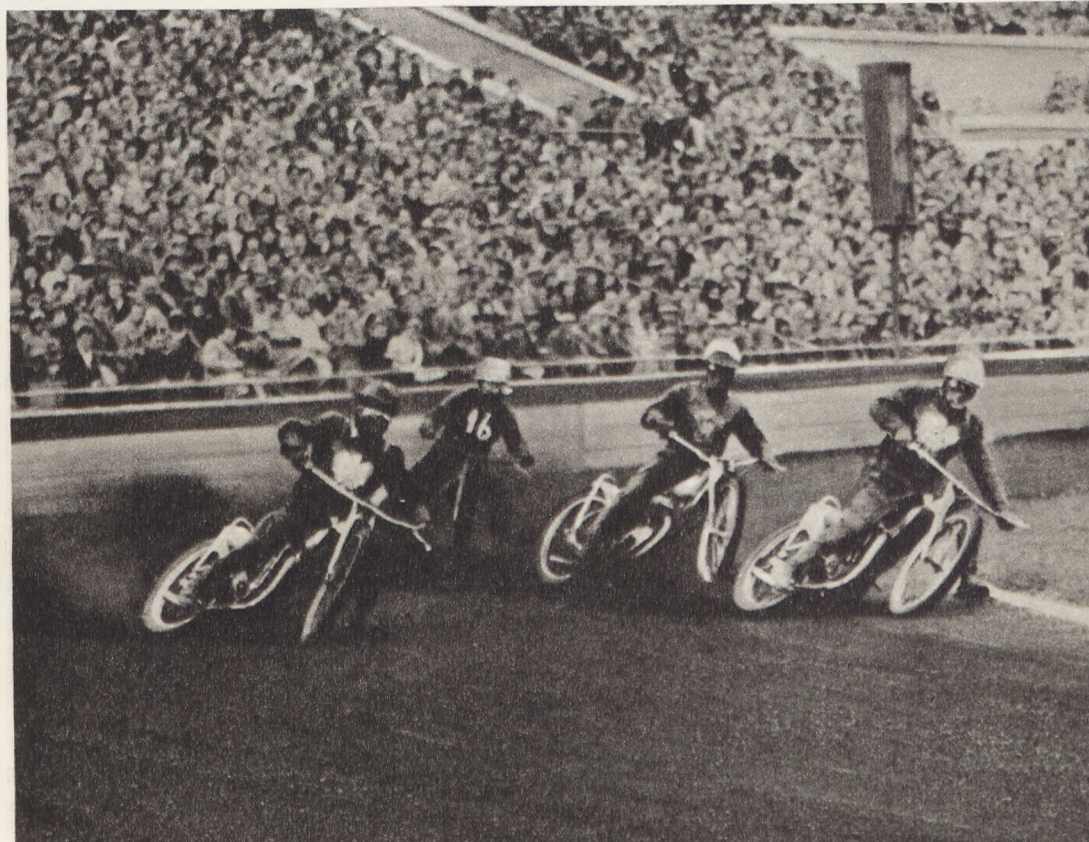
Der Schwingsattel mit Fahrer- und Soziussitz sind mit Formgummidecke und Dermatoidüberzug versehen.

Die beiden Kotflügel sind aus Stahlblech gefertigt; der vordere Kotflügel ist samt der Teleskopgabel beweglich, der rückwärtige Kotflügel unbeweglich angeordnet.

Die Verchromung einer grossen Anzahl von Bauteilen sowie der glänzende farbenprächtige Lackanstrich verleihen der Maschine ein gefälliges Äusseres.

Technische Daten des Kraffrades MO7
Motor SO3, Viertakt/Benzinmotor mit hängenden Ventilen

Zylinderzahl	1
Zylinderbohrung	75 mm
Kolbenhub	79 mm
Hubvolumen	349 cm ³
Verdichtungsverhältnis	7 : 1
Nennleistung	17 PS bei 5700 U/min.



Allgemeine Angaben

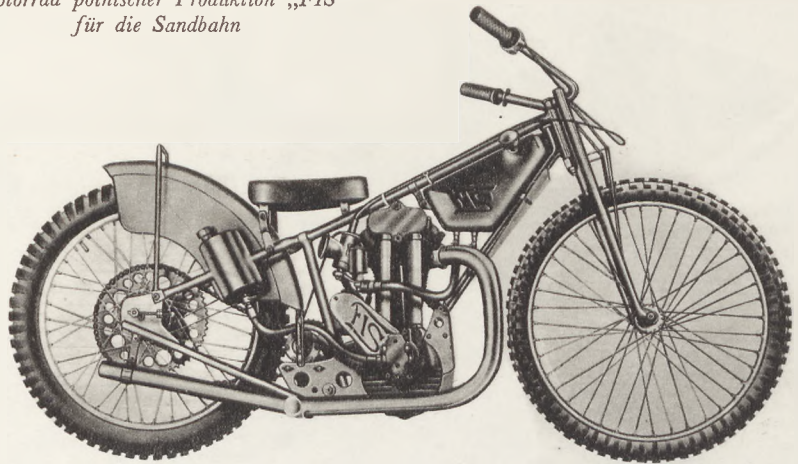
Radstand	1387 mm
Länge	2145 mm
Breite	630 mm
Höhe (unbelastet)	1036 mm
Eigengewicht	160 kg
Antrieb des Hinterrades mit im Ölbad laufender Gliederkette	
Schaltung mit Fusshebel.	

Das Krafrad „FIS“ ist ausgesprochen für sportliche Zwecke und zwar für Sandbahnrennen bestimmt. Diese Maschine hat, obwohl deren Serienerzeugung erst vor kurzer Zeit (1956) aufgenommen wurde, grosse Erfolge zu verzeichnen und erregte bei den Sandbahnrennfahrern im In- und Auslande lebhaftes Interesse. Der wesentlichste Vorzug des Modells „FIS“ ist sein Start- und Beschleunigungsvermögen. Ferner zeichnet sich dieses durch besondere Stabilität aus, wodurch dem Fahrer das zügige Nehmen der Kurven erleichtert wird.

Als Antrieb dient ein Viertakt-Motor mit oben gesteuerten Ventilen einer Leistung von 49 PS bei 600 U/min.

Der Motor wird mit einem besonderen auf Metangrundlage erzeugten Kraftstoff

Motorrad polnischer Produktion „FIS“ für die Sandbahn



betrieben, wodurch ohne das Selbstzündung (Klopfen) befürchtet werden muss, ein hohes Verdichtungsverhältnis (14:1) verwendet werden konnte.

Das Rad besitzt einen offenen, tiefgezogenen Stahlrohrrahmen, Vorderradaufhängung mit Teleskopgabel, starre Befestigung des Hinterrades am Rahmen, sowie Antrieb des Hinterrades mit offener Gliederkette.

Die Verchromung einer grossen Anzahl von Bauteilen verleiht der Maschine ein gefälliges Äusseres.

Technische Daten des Krafrades „FIS“

Länge	2050 mm
Breite	800 mm
Höhe	1140 mm
Eigengewicht	92 kg
Bereifung	2,75 × 23



Die Werft von Gdańsk baut grosse Tankschiffe

Nach Abschluss der Verhandlungen und nach Absprache der Zahlungsbedingungen mit den Vertretern der schweizer Schiffsreederei „Sviss Atlantic“ ist die Werft von Gdańsk bereit, den Auftrag für den Bau von vier Tankschiffen von je 35.000 DWT auszuführen. Laut Kostenvoranschlag würde der Bau eines Tankschiffes etwa 400 Millionen Złoty ausmachen. Die Bauzeit des ersten Tankschiffes wird auf 4 Jahre geschätzt.

Moderner Schlepper für den Hafen von Gdynia

Der Hafen von Gdynia erhielt kürzlich für Exploitationsbedarf den neuen Schlepper „Achilles“ mit einer Maschinenleistung von 1000 PS. Dies ist der grösste, stärkste und schnellste Schlepper des Hafens von Gdynia.

Er wurde von der Bonne-Werft in Hamburg erbaut und ist die zweite Einheit dieser neuen Schlepperserie. Der erste Schlepper wurde laut Auftrag Frankreichs zum Einsatz in den Häfen Westafrikas geliefert. „Achilles“ besitzt eine starke eisfeste Bugverstärkung und ist mit Feuerlöschanlagen ausgerüstet, sodass er bei Brandbekämpfungsaktion in den Häfen eingesetzt werden kann. Falls die Exploitationsprobe des Schleppers gut ausfällt, wird die Verwaltung der polnischen Häfen noch weitere vier Schlepper gleichen Typs in Auftrag geben.

Vertreter des „Lloyd's Register“ in polnischen Häfen

Im Ministerium für Schifffahrt wird das Problem der Zulassung von Vertretern ausländischer Klassifikationsgesellschaften zur Ausübung ihrer Tätigkeit in polnischen Häfen erwogen. Als erste kämen die Klassifikationsinspektoren des englischen „Lloyd's Register of Shipping“ mit einem Tätigkeitbereich für die Häfen Gdańsk—Gdynia in Frage.

Über 300 Schiffe bis 1960

Die polnische Schiffbauindustrie wird bis zum Jahre 1960 über 300 Schiffe verschiedener Typen mit dreimal grösserem Schiffsraum als während des Sechsjahrplans bauen. Auf die polnische Handelsmarine entfallen davon 12 Zehntausend-Tonnen-Frachter sowie einige andere Einheiten mit insgesamt 250.000 Tonnen Tragfähigkeit.

Ausser den bisher gebauten Typen werden technische Pläne einiger neuer Einheiten bearbeitet; darunter von Tankschiffen mit 18.000 DWT, 350-Tonnen-Heringslogger sowie 1000- und 2000 DWT-Trawler mit Verarbeitungs- und Gefrieranlagen. Es handelt sich hierbei um modernste Fischereifahrzeuge, auf denen man das Fanggut zu Filets und Fischmehl verarbeiten kann. Diese Schiffe werden mit den modernsten Navigations- und Fischfangeinrichtungen einschliesslich Radarschirm und akustischer Sonde ausgerüstet.

Wir bergen norwegische Wracks

Die Polnische Schiffsbergungs-Gesellschaft hat mit Vertretern des norwegischen Reeders Andersen einen Vertrag auf Bergung von drei Wracks, welche während des letzten Krieges im Fjord neben dem Hafen Aalesund gesunken sind, abgeschlossen. Es handelt sich um die Schiffe: „Konsul Carl Fischer“ — 5.800 T Laderaum, „Barcelona“ — 3.100 Tonnen Laderaum

und „Log“ — 1.500 T. Die Wracks befinden sich in 25—60 Meter Tiefe. Die Bergungskosten dieser Wracks werden mit £ 100.000 berechnet.

Dorschexport nach Afrika

Von den polnischen Fischfangunternehmen und der Fa. Alf Tomsen wurde letzters ein Vertrag über die Lieferung von Klippfisch nach Afrika abgeschlossen.

Polnische Ozean-Linien wieder selbständig

Das Unternehmen Polnische Ozean-Linien hat die Tätigkeit auf dem Gebiete der Akquisition von Ladungen und der Verrechnung der Frachtkosten wieder übernommen. Dies war bisher ausschliesslich der Entscheidung der Zentralbehörden unterstellt. Die Polnischen Ozean-Linien entscheiden jetzt selbständig über Auswahl der Ladungen und Einsatz auf den einzelnen Schifffahrtlinien. Dies wird gestatten, eine eigene — von der gesamtem Weltfrachtkonjunktur abhängige — Exploitationspolitik zu führen und damit den Schiffsraum günstiger auszunutzen.

Praktische Erfindung polnischer Matrosen

Die polnische Schiffsbergungs-Gesellschaft hat ein einfaches, aber recht praktisches Gerät zur Durchführung von Seilen und Kabeln unter gesunkene Schiffskörper auf dem Meeresboden — ohne dass ein Tunnelbau erforderlich wäre — eingeführt. Das Gerät wurde von einem Mannschaftsmitglied entworfen und „Maulwurf“ genannt, denn es unterwühlt den Boden maulwurfartig. Es wird mit Pressluft von 4—6 atü betrieben. Die Arbeitsgeschwindigkeit hängt von der Beschaffenheit des Bodens ab und beträgt bis zu einigen Metern pro Stunde.

Das Seil kann gerade und im Bogen hindurchgeführt werden. Dieses Gerät wurde erstmalig bei der Entwrackung im Hafen von Bombay eingesetzt. Für dieses Gerät interessierten sich Engländer und Holländer und haben bereits einige „Maulwürfe“ bestellt.

Schlepper für Polen

Die polnische Hafenverwaltung hat letzters zwei Schlepper zur Bedienung des Hafens von Gdańsk in England erworben. Es handelt sich um 60-Meter lange Fahrzeuge mit 14 Knoten Geschwindigkeit. Die Kosten betragen über 1 Million £.

Generalüberholung des MS „BATORY“

Das Flaggschiff der Polnischen Handelsmarine — das Trans-ozean-Motorschiff „BATORY“ übernimmt den Dienst auf der nordatlantischen Linie und wurde im Zusammenhang damit einer Generalüberholung unterzogen. Diese wurde in der Werft in Bremerhaven durchgeführt und umfasste einen gründlichen Umbau der Passagerräume, die Überholung der Maschinen und die Ausstattung des Schiffes mit neuesten Navigations- und Sicherheitseinrichtungen. Als Neuerung auf dem Schiff sind die Fluoreszenz-Beleuchtung sowie zwei Breitwandkinos zu nennen. Bezüglich der Sicherheitsanlagen sei die Ausstattung mit einigen Alu-Schaluppen mit eigenem mechanischen Antrieb zu erwähnen, von denen jede 140 Passagiere bergen kann.

Nach erfolgtem Umbau kann das Schiff jetzt ausser der Mannschaft 900 Passagiere der I. Klasse und der Touristenklasse mitnehmen.

Die polnische Industrie baut Schiffsmotore

Die grossen Industrierwerke Cegielski in Poznań nehmen die Produktion von Schiffsmotoren für grössere Seeinheiten auf. Zu Beginn werden 7000-PS-Motore nach der Lizenz der schweizer Firma Sulzer produziert. Die erste Serie verlässt die Fabrik im Jahre 1958. Einige Einzelteile für diese Serie werden aus der Schweiz eingeführt. Es wird angenommen, dass im Jahre 1960 die Cegielski-Werke imstande sein werden, Motore für die in polnischen Werften gebauten Zehntausend-Tonner und Tankschiffe mit 13000 DWT herzustellen.

Ausbau des Hafens von Gdańsk

Die Vertiefung des Nordostsee-Kanals (Kieler-Kanal) wird die Ostsee für grosse Ozean-Schiffe zugänglich machen. Im Zusammenhang damit wird die Vertiefung des Hafens von Gdańsk, den ausschliesslich schiffe mit 15000 T Tragfähigkeit und 165 m Länge anlaufen konnten, erforderlich. Zurzeit werden Arbeiten bei der Vertiefung des Hafens und beim Umbau eines der Hafenbecken geführt. Nach dem Umbau wird der Hafen von Gdańsk Schiffe bis zu 50000 T Tragfähigkeit und bis zu 250 m Länge aufnehmen können.



Schleppdampfer
„Achilles“



Rettungstaucher
in Aktion

Sejm-Kommission für Seefragen

Die im Polnischen Parlament (Sejm) berufene Kommission für Seefragen entwickelt eine rege Tätigkeit auf dem Gebiete der Entwicklung der Schifffahrt und der Fischerei. Auf Antrag der Kommission wurde ein besonderer Hafen- und Flottenausbaufonds gegründet, der für den Wiederaufbau der Werften und der Binnenschifffahrt vorgesehen ist.

Jugoslawien baut für Polen zwei Tankschiffe

Letztes weilt in Jugoslawien Vertreter des Unternehmens Polnische Ozean-Linien, um den Bau von zwei Tankschiffen je 18000 DWT für Polen zu besprechen. Im Ergebnis der Verhandlungen wurde mit der Werft in Pulj ein Vertrag auf Lieferung der beiden Tankschiffe für Polen noch vor dem Jahre 1960 abgeschlossen. Es werden gleichzeitig Gespräche über die Lieferung von zwei weiteren Tankschiffen geführt.

Zweiter Logger für England

Anfang dieses Jahres hat die polnische Schiffsindustrie dem englischen Reeder Sutton ein Fischereifahrzeug vom Typ Logger-Trawler geliefert. Einige Monate Fangtätigkeit bestätigten die Leistungsfähigkeit des Schiffes und infolgedessen bestellte der gleiche Reeder in der Nord-West in Gdańsk einen zweiten Logger-Trawler gleichen Typs. Die Einheit wird auf Wunsch des Bestellers mit einem 450-PS-Motor ausgestattet.

Szczecin baut seine Werftindustrie aus

Die Weltjagd nach Schiffsraum schafft für die polnische Schiffsindustrie eine günstige Konjunktur. Bei den polnischen Werften laufen aus zahlreichen Ländern Anfragen über den Bau von grösseren und kleineren Seeinheiten ein. Im Zusammenhang damit wurde beschlossen, die bisher stillliegende Werft „Wulkan“ in Szczecin wieder aufzubauen. Nach dem Aufbau von zwei grossen Hellings wird Szczecin im laufenden Fünfjahrplan zu einem bedeutenden Zentrum der Schiffsindustrie. In dieser Zeit wird die Werft von Szczecin eine Anzahl von Schiffen mit einem Gesamtschiffsraum von 215000 DWT bauen, die Anzahl der modernen Fischkutter nicht mitgerechnet.

Um die Jahresmitte wird auf der wiederaufgebauten Helling der erste Kiel unter ein 6000 DWT-Motorschiff der Exportserie gelegt. Im laufenden Fünfjahrplan wird die Werft von Szczecin 12 Schiffe dieser Art vom Stapel lassen, von denen einige zum Verkauf an ausländische Reeder bestimmt sind. Die Maschinen für die ersten Motorschiffe werden in der Schweiz und in der Deutschen Bundesrepublik erworben, für die übrigen Schiffe werden sie von den A. Cegielski-Werken in Poznań gefertigt. Im ersten Quartal des Jahres 1958 wird ein Zehntausendtonner, den die Werft von Gdańsk baut auf Kiel gelegt. Etwas später wird mit dem Bau von 4000 T-Motorschiffen vom Typ Le-want sowie mit der Serie grosser Stückgutfrachter von je 12000 DWT begonnen.

Vorschlag für ein polnisches Fischereizentrum in Bremerhaven

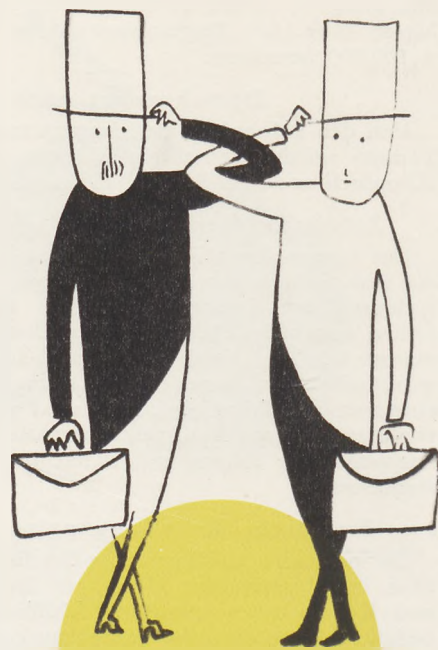
Bei den polnischen Fischfangunternehmen laufen letztes aus dem Auslande viele Vorschläge ein, die sich auf die Ausrüstung und Exploitation der Fischfangschiffe beziehen. Unter anderen wurde der Vorschlag unterbreitet, in Bremerhaven ein Zentrum für die polnische Fischereiflotte, die auf die Nordsee ausfährt, einzurichten. Die Schiffe würden das Fanggut von der See in diesen Hafen einbringen, hier würde es provisorisch eingesalzen und später auf grösseren Schiffen nach Polen gebracht werden. Vor dem Kriege hatten die polnischen Fischereifahrzeuge derartige Zentren in den holländischen Häfen.

Zwei Trampschiffe für Brasilien

Die Direktionen der Werft von Gdańsk und der Ein- und Ausfuhrzentrale für Schiffe und Schiffsausrüstung „CENTROMOR“ haben mit dem brasilianischen Reeder Figuerido aus Sao Paulo einen Vertrag über den Bau von zwei Trampschiffen mit je 5000 T Tragfähigkeit abgeschlossen. Liefertermin der Schiffe—Ende 1958.

Polnisches Angebot des Baus einer Werft in Ägypten

Polen beteiligt sich an einem internationalen Wettbewerb über den Bau einer Werft in Alexandrien. Der polnische Entwurf und die Baubedingungen wurden von den Fachleuten hoch eingeschätzt und es besteht die Möglichkeit, dass das polnische Angebot angenommen wird. Im Zusammenhang damit weilt letztes in Ägypten eine Gruppe polnischer Ingenieure, mit denen die Baubedingungen und -termine eingehend besprochen wurden.



HANDELSVERTRÄGE

DIE POLNISCH-CHINESISCHEN HANDELSBEZIEHUNGEN

Der erste Handelsvertrag, der zwischen der Volksrepublik Polen und der Volksrepublik China am 28. Februar 1950 abgeschlossen wurde, lautete über verhältnismässig geringe Umsätze, kaum 48,6 Millionen Rubel. Polen exportierte nach China Walzwerkerzeugnisse, Zink, Stahl, Werkzeugmaschinen, Zucker, Textilien, Chemikalien — im Gesamtwert von 26 Millionen Rubel. Aus China erhielten wir dafür Ölsaaten, Rohseide, Wolframerze, Tee, Borsten, Häute, Pelze — insgesamt für 22,6 Millionen Rubel.

Von Jahr zu Jahr entwickelte sich der polnisch-chinesische Handel und erreichte im Jahre 1956 bereits die Summe von 358 Millionen Rubel.

Bei der Analyse der Entwicklung des polnischen Exports nach China fällt vor allem der vorteilhafte Anstieg des Anteils der Maschinenindustrie am gesamten Export auf. Während im Jahre 1950 die Maschinen und Einrichtungen nicht einmal 10% des gesamten Exportwertes betrugten, bilden sie im Jahre 1956 bereits etwa 64%. Es handelt sich hierbei um für beide Partner bestgünstige Abschlüsse: China benötigt für die Entwicklung seines Bergbauwesens und der Industrie grosse Mengen von Maschinen und Einrichtungen; Polen veräussert beim Export der Maschinenindustrie-Erzeugnisse grösstenteils die Arbeitsleistung polnischer Arbeiter und das technische Gedankengut polnischer Konstrukteure.

Bei den aus China importierten Waren weist den grössten, nämlich achtmaligen, Anstieg die erste Gruppe auf: Brennstoffe, Materialien, Rohstoffe. Dieser Gruppe

Vom Besuch des Ministerpräsidenten Cyrankiewicz in China: ein Gläschen Wein beim Vorsitzenden der Volksrepublik China Mao-Tse-Tung

gehören vor allem Erze an: Eisenerze, Wolfram, Molybdän, ferner Zinn, Baumwolle, Wolle, Hanf und eine Anzahl anderer Artikel. Der Anstieg dieser Gruppe ist für uns höchst wünschenswert, denn all diese Rohstoffe sind für die Entwicklung der polnischen Hütten-, Maschinen-, Textil- und anderer Industrien unentbehrlich.

Der Handelsvertrag für das Jahr 1957

Im Ergebnis der zwischen Vertretern beider Länder geführten Verhandlungen wurde am 1. April d.J. in Warszawa der polnisch-chinesische Handelsvertrag für das Jahr 1957 abgeschlossen. Polnischerseits hat den Vertrag Minister Witold Trąpczyński, chinesischerseits — der erste Vizeminister für Aussenhandel Li-Dze-zen unterzeichnet.

Der Vertrag sieht Warenumsätze zwischen beiden Ländern im Werte von 310 Millionen Rubel vor. Es könnte scheinen, dass dies im Vergleich mit den 358 Millionen Rubel des Jahres 1956 ein bedeutender Rückgang sei. Es muss also



Nachstehende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der Handelsbeziehungen beider Länder in den Jahren 1950—1956.

EXPORT NACH CHINA IN MILLIONEN RUBEL

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Maschinen und Einrichtungen	2,2	3,2	9,9	31,1	41,9	53,6	108,9
Brennstoffe, Materialien und Rohstoffe	13,1	60,5	50,1	46,6	46,3	51,5	61,2
Lebensmittel	5,4	15,7	21,0	26,0	23,7	20,9	15,5
Konsumgüter (ausser Lebensmittel)	5,3	35,2	2,0	8,9	12,6	11,5	15,6
insgesamt	26,0	114,6	83,0	112,6	124,5	137,5	201,2

IMPORT AUS CHINA IN MILLIONEN RUBEL

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Brennstoffe, Materialien, und Rohstoffe	10,9	59,6	61,9	63,3	71,0	77,0	85,9
Lebensmittel	11,7	48,8	40,9	41,4	47,1	55,2	68,3
Konsumgüter (ausser Lebensmittel)	—	2,3	2,0	0,6	0,9	1,9	2,3
insgesamt	22,6	110,7	104,8	105,3	119,0	134,1	156,5

besonders erwähnt werden, dass die Summe von 310 Millionen Rubel — die Umsätze in freien Devisen nicht berücksichtigt. Wir rechnen vor allem mit

dem Absatz von Blechen, von denen wir im vergangenen Jahr 55.000 Tonnen an die Volksrepublik China verkauft haben.

Export nach China

Der gesamte Exportwert ist für das Jahr 1957 mit 154,7 Millionen Rubel eingeschätzt. An erster Stelle stehen unsere Investitionsgüter im Werte von 123 Millionen Rubel. Die wichtigsten Posten dieser Gruppe sind folgende:

- Schiffe (7 Einheiten) — 38 Mill. Rubel
- Komplette Industrieanlagen — 37 „ „
- Dieselmotoren (326 Stück) mit Einzelteilen u. Ausrüstung — 13 „ „
- Traktoren (780 Stück) — 12 „ „
- Bagger und Kräne (89 Stück) — 11,3 „ „
- Werkzeugmaschinen (122 Stück) — 5,5 „ „

Der Wert dieser Exportgruppe ist im Vergleich zum Vorjahr fast um 13% und im Vergleich mit dem Jahr 1950 — 56-fach gestiegen. Auch der prozentuale Anteil des Investitionsgüterexports ist im Rahmen des gesamten Exportwertes bedeutend gestiegen.

	1950	1953	1956	1957
Gesamter Exportwert in Millionen Rubel	26,0	112,6	201,2	154,7
davon Maschinen und Einrichtungen	2,2	31,1	108,9	123,0
%-Anteil der Maschinen und Einrichtungen	8,5	27,6	54,1	80,0

Von den übrigen Artikeln seien noch Segelflugzeuge polnischer Konstruktion einschl. der Schleppvorrichtungen im Gesamtwert von 1 Mill. Rubel sowie Chemikalien (Farbstoffe, pharmazeutische Artikel usw.) im Werte von 1,5 Mill. Rubel genannt.



Viele Chinesen studieren in Warszawa



Import aus China

Der Gesamtwert des Imports beträgt 155,3 Mill. Rubel, davon: die Gruppe der Ölsaaten (Sojabohnen — 35000 t, Erdnüsse (Arachis) — 33000 t und andere) im Gesamtwert von ca. 40 Mill. Rubel; Metalle und Metallerte (Wolframerz — 1500 t, Molybdänerz — 200 t, Eisenerz — 150000 t, Röst-Magnesit — 12000 Tonnen, Zinn — 500 t) im Gesamtwert von ca. 24.600.000 Rubel.

Von den übrigen im Vertrag genannten Artikeln spielen folgende eine grosse Rolle in unserer Wirtschaft: Baumwolle (2500 t), Tabak (3000 t) und Asbest (3000 t) im Gesamtwerte von ca. 25 Mill. Rubel. Von den Textilrohstoffen erhalten wir ausser Baumwolle auch gewisse Mengen von Wolle (240 t), Naturseide (80 t) und Jute (900 t). Jute steht in diesem Jahr zum ersten Mal auf der Liste der aus China nach Polen importierten Waren. Andere nicht erwähnte Rohstoffe stellen einen Wert von ca. 19 Mill. Rubel dar.

Die übrigen 40 Mill. Rubel bilden den Wert einer bedeutend erweiterten Auswahl von Konsum-, Lebensmittel-



und Industriegütern: Zigaretten, Tee, Reis, Pfeffer, kandierte Früchte, Konserven, Seidengewebe, Spielzeug usw.

Die Analyse des gesamten polnisch-chinesischen Handelsvertrages für das laufende Jahr lässt die Feststellung zu, dass die Höhe der Gesamtumsätze bedeutend erhöht werden könnte. Polen hat einen bedeutend grösseren Bedarf an chinesischen Rohstoffen besonders für die Hütten-, Lebensmittel- und Textilindustrie und verfügt über Zahlungsmöglichkeiten, besonders in Form von Investitionslieferungen. Dagegen hat China, obwohl es sehr unserer Maschinen- und Hüttenindustrienerzeugnisse bedarf, im laufenden Jahr — infolge der unerlässlichen Zahlungen in Rohstoffen für Warenlieferungen aus anderen Ländern — gewisse Schwierigkeiten.

Wie bereits erwähnt, ist die Lieferung von kompletten Industrieanlagen von allergrösster Wichtigkeit für beide Länder. Dieses für uns so wichtige Problem muss etwas eingehender betrachtet werden.

In den Jahren 1953—1955 haben wir zwei komplette Zuckerfabriken mit einer Verarbeitungsfähigkeit von 1000 t Zuckerrüben binnen 24 Stunden — geliefert und in Betrieb gesetzt. Im Stadium der Lieferung ist ein Zuckerkombinat mit einer Produktionskapazität von 300 t Zuckerrohr binnen 24 Std., im Werte von 45 Mill. Rubel. Die Inbetriebnahme dieses Kombinats ist für das Jahr 1958 geplant. Darüber hinaus wurden folgende Lieferungen kompletter Industrieanlagen vereinbart:

1. Backkohlewäscher — im Werte von ca. 48 Mill. Rubel. Liefertermin: in den Jahren 1956—1962.
2. Anlagen für trockene Holzdestillation — im Werte von etwa 8 Mill. Rubel. Liefertermin — 1958.
3. Produktionsanlagen für alkalische Akkumulatoren, im Werte von ca. 5 Mill. Rubel. Liefertermin — 1957—1958.
4. Bau eines Wetterschachts für Kohlenbergwerke im Vereisungsverfahren, im Werte von etwa 5 Mill. Rubel.
5. Andere komplette Anlagen im Gesamtwert von 110 Mill. Rubel.

Der Gesamtwert der kompletten Industrieanlagenlieferungen für China in den Jahren 1956-1962 beträgt — übereinstimmend mit den bereits abgeschlossenen Verträgen — über 221 Mill. Rubel. Die Entwicklungsaussichten dieser Lieferungen sind für unsere Maschinenindustrie von grundsätzlicher Bedeutung.

Zukunftsaussichten

Wir sind an der Entwicklung der Handelsbeziehungen mit der Volksrepublik China lebhaft interessiert. Vor allem kommt es uns auf die Lieferungen der chinesischen Rohstoffe für unsere Hüttenindustrie an (Erze der Buntmetalle, Eisenerze), für die Fett- und Zuckerwarenindustrie (Sojabohnen, Erdnüsse, Sesam) sowie für die Textilindustrie (Baumwolle, Wolle, Naturseide, Jute).

Die Forschungen der chinesischen Wissenschaftler führen zu immer neuen Entdeckungen reicher Vorkommen an Eisenerz und Buntmetall-Erzen. Auch die

landwirtschaftliche Produktion ist bedeutend gestiegen. Dies schafft für die Zukunft realere Liefermöglichkeiten der genannten Rohstoffe nach Polen.

Auch für die Erhöhung der Produktion und des Exports nach Polen der Mineralien: Fluorit, Magnesit, Asbest und anderer — bestehen Zukunftsaussichten. Es wird auch Verkaufsmöglichkeiten von gewissen Mengen von Leder nach Polen geben.

In der Gruppe Konsumgüter wird Polen immer ein bedeutender Importeur von zahlreichen chinesischen Waren sein wie Tee, Reis, Gewürze, Obstsaft, Jams usw.

Bei der Beurteilung der Zukunftsaussichten unseres China-Exports müssen wir in erster Linie die Investitionslieferungen berücksichtigen. Von allergrösster Wichtigkeit für beide Partner sind hierbei die kompletten und teilweisen Ausrüstungen der Fabriken, Motorisierungsgerät, Werkzeugmaschinen, Schiffe, Bergbaumaschinen, Baumaschinen, Bagger usw.

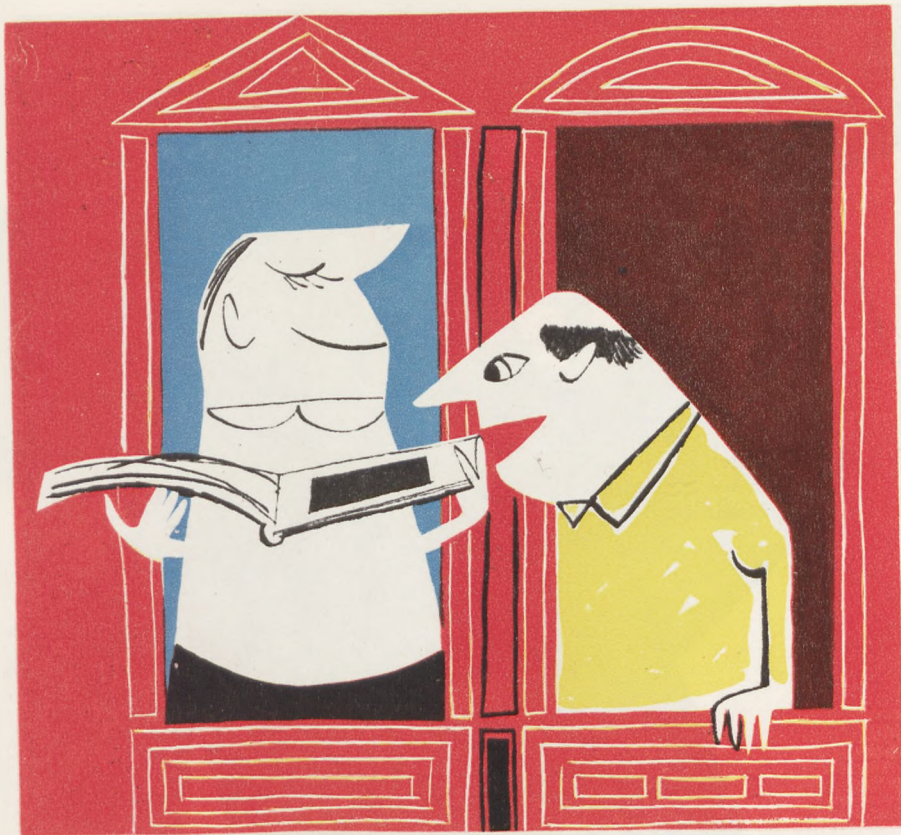
Unsere Lieferungen der Walzwerkzeugnisse, Chemikalien, pharmazeutischer Erzeugnisse können bedeutend erweitert werden. Auch den Export von Baumwoll-Textilien nach China könnten wir bedeutend erhöhen.

Die im Jahre 1950 aufgenommenen Handelsbeziehungen mit China entwickeln sich auf Grund alljährlich unterzeichneter Abkommen. Für beide Partner wäre der Abschluss eines langfristigen Abkommens viel günstiger, denn es würde eine bessere Auswertung der Handelsaustauschmöglichkeiten gewährleisten.

Daher werden auch einleitende Gespräche zwecks Abschluss eines derartigen Abkommens geführt. Im Mai 1956 weilte bei uns eine chinesische Wirtschaftsdelegation mit dem Vorsitzenden des Komitees für die Entwicklung des Internationalen Handels Nan Han Czen an der Spitze. Diese Delegation besichtigte über einhundert Industrieobjekte in Polen und hat sich mit unserer Industrie und unseren Exportmöglichkeiten eingehend befasst, besonders bezüglich der kompletten Anlagen wie: Metallurgische Kombinate, Eisen- und Stahl-Giessereien, Bergbaumaschinenfabriken, Kesselfabriken, Chemie-Werke, Traktoren-Fabriken, Motorrad-Fabriken, Fahrrad-Fabriken, Hütten, Kokereien usw.

Gleichzeitig weilte in China eine polnische Wirtschaftsdelegation, welche vom Vize-Minister Keh vom Ministerium für Schwerindustrie geführt wurde. Unsere Delegation weilte in China vom November 1956 bis Januar 1957, lernte dort die chinesische Industrie genau kennen und konnte auch die Möglichkeiten der Unterbringung unserer Investitionsgüter auf dem chinesischen Markt kennenlernen.

Mit Rücksicht darauf, dass die Regierung der Volksrepublik China zurzeit die Grundlagen des Fünfjahrplans 1958—1962 korrigiert, wurde ein langjähriger Handelsvertrag bisher noch nicht abgeschlossen. Der Abschluss eines derartigen Vertrages wird erst nach endgültiger Bestätigung des zweiten Fünfjahrplans möglich sein, und zwar in der zweiten Hälfte dieses Jahres.



ARS POLONA

DIE AUSSENHANDELSZENTRALE

ARS POLONA

WARSZAWA

KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 7

POLEN

*bietet ihre reiche Auswahl
von Bilderwerken an*

*Es hat sich schon herumgesprochen, dass Sie von der
„Ars Polona“ so herrliche Bilderwerke bekommen
haben*

*Alleinexporteur von Personenkraftwagen polnischer
Produktion ist die Aussenhandelszentrale der
Kraftfahrzeugindustrie*

Motoimport

WARSZAWA, PRZEMYSŁOWA 26 — POLEN



*Das ist ja zum Kopfverlieren, aber
trotzdem sollte man daran denken:*

*Ein Auto? — dann nur polnischer
Produktion! gefällig — zuverlässig
einfache Bedienung*



*So lange Sie den polnischen
Film „Der Kanal“, der den
Aufstand in von Warszawa 1944
zum Thema hat, nicht gesehen
haben, können Sie sich keinen
Gesamtbegriff vom letzten Krieg
machen. 1957 erlangte dieser
Film in Cannes die Silberne
Palme!*

IMIEXFILM

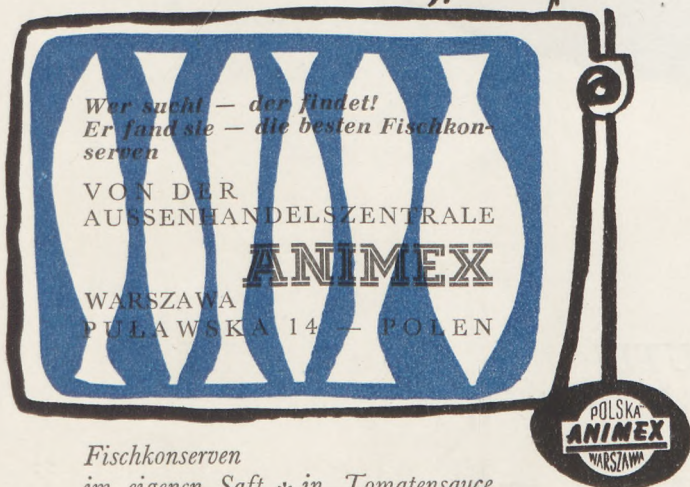
AUSSENHANDELSBÜRO. EIN- UND AUSFUHR VON FILMEN UND FILMVERLEIH
WARSAWA, MARSZAŁKOWSKA 56, POLEN

№
Es ist gleich, woher Dein Schiff bei uns einläuft, „BALTONA“ versorgt es am besten

Baltona

Technische Ausrüstungsgegenstände, Transitwaren, Gegenstände für persönlichen Gebrauch der Mannschaft.

BALTONA
GDYNIA, PUŁASKIEGO 6
POLEN



Wer sucht — der findet!
Er fand sie — die besten Fischkonserven

VON DER
AUSSENHANDELSZENTRALE

ANIMEX

WARSZAWA
PUŁAWSKA 14 — POLEN

Fischkonserven
im eigenen Saft * in Tomatensauce
in Öl * wirklich eine Spezialität!

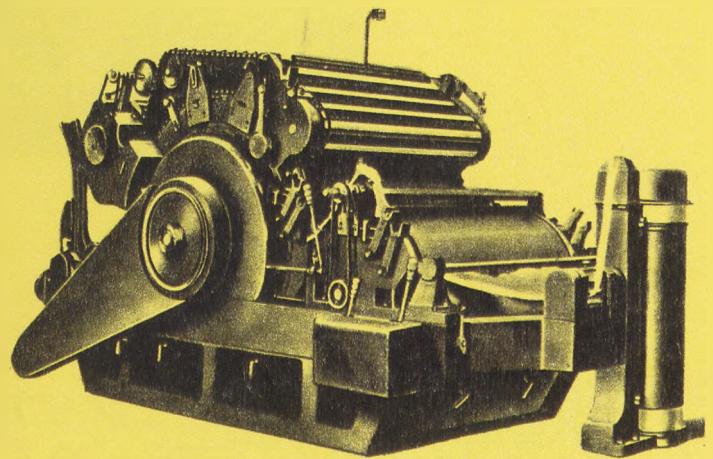
DIE POLNISCHE
BAUMWOLLKREMPEL
VOM TYP CZ-62
IST EINE DER BESTEN IN DER WELT

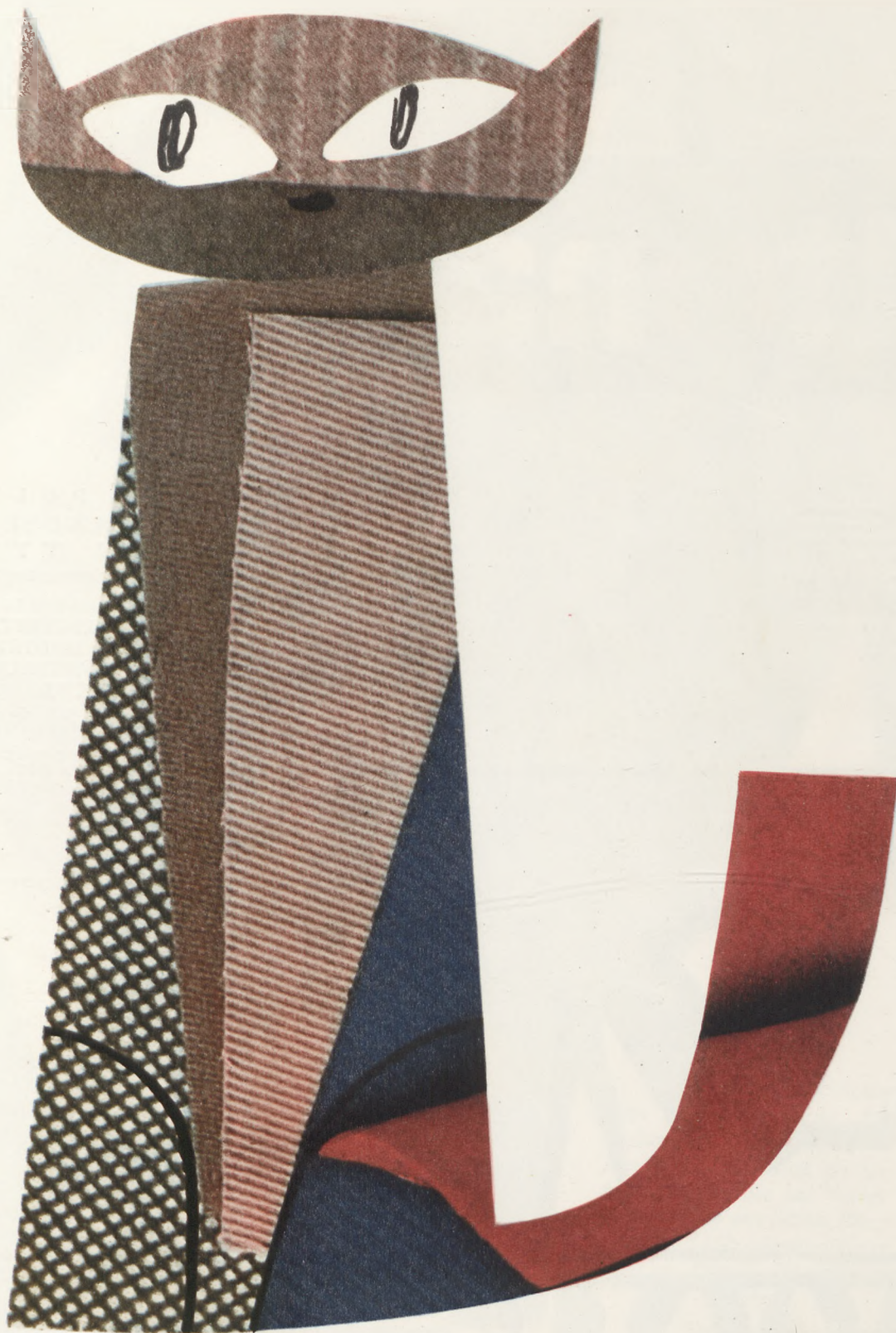
IHRE HAUPT-EIGENSCHAFTEN:
SCHNELLIGKEIT, UNKOMPLI-
ZIERTE BEDIENUNG, EINFACHE
KONSTRUKTION, HOHE
PRODUKTIONSKAPAZITÄT
DIE KREMPEL HAT ZUVERLÄSSIGE
SICHERHEITSVORRICHTUNGEN

ALLEINEXPORTEUR DER KREMPEL
POLNISCHER PRODUKTION IST DAS
STAATLICHE UNTERNEHMEN

METALEXPORT

WARSZAWA, MOKOTOWSKA 49 — POLEN



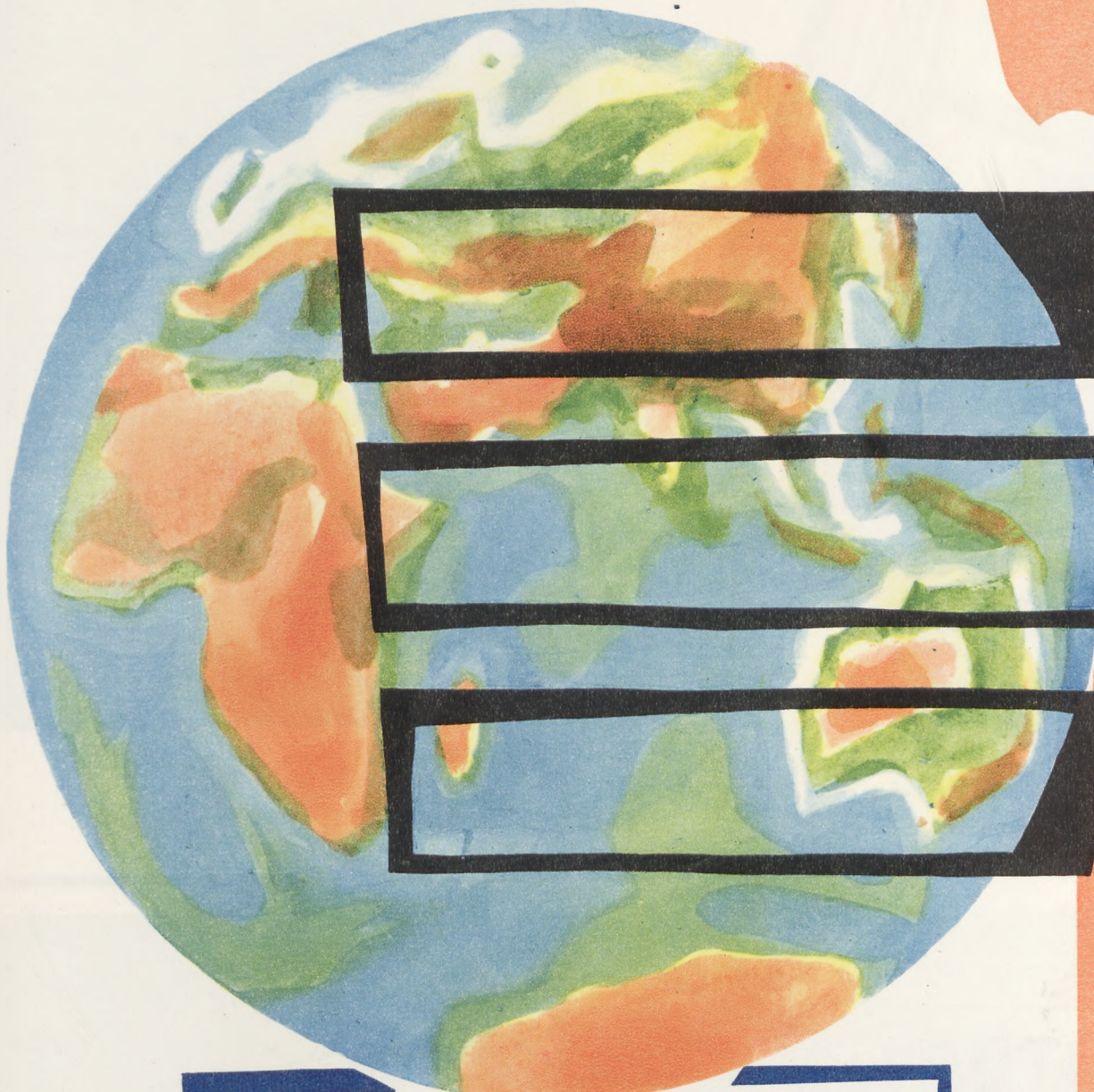


KLEIDER MACHEN LEUTE!

*Willst elegant du sein * Kleide bei „CETE BE“ dich ein!*

EXPORT UND IMPORT
ZENTRALE DER TEXTILINDUSTRIE
ŁÓDŹ, NARUTOWICZA 13, POLEN

CETE BE



ORBIS

EIN IN POLEN VERLEBTER URLAUB
HINTERLÄSST UNVER-
GESSLICHE EINDRÜCKE **ORBIS**
NEHMEN SIE DIE DIENSTE
DES POLNISCHEN REISEBÜROS
WARSAWA, BRACKA 16 — POLEN — IN ANSPRUCH

Einer, dem nichts entgeht

„Polcargó“ — Treuhänder der ausländischen Auftraggeber, übernimmt jede Kontrolltätigkeit in Häfen, an Grenzkontrollpunkten, in Produktionsstätten, in Lagerräumen der Lieferanten und auf Ladestationen inner halb des Landes,

POLCARGO

GDYNIA, PUŁASKIEGO 6

POLEN

Drahtanschrift: „Polcargó-Gdynia“



PAŃSTWOWY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ
STAATLICHE VERSICHERUNGSANSTALT

Hauptverwaltung:

WARSZAWA, TRAUOGUTTA 5 • FERNRUF: 6-63-36
DRAHTANSCHRIFT: PEZUW-WARSZAWA

JAHRESMITGLIED DER INTERNATIONAL
UNION OF MARINE INSURANCE

Alle Transport-Versicherungsbranchen:

SEE, LAND, FLUSS UND LUFT (Kargo und Kaskoversicherung)
HAFTPFLICHTVERSICHERUNG DER REEDER
(Protection & Indemnity)

Seeversicherungsstellen:

WARSZAWA, TRAUOGUTTA 5 • Drahtanschr.: PEZUW-Warszawa
GDYNIA, PLAC KONSTYTUCJI 5 • Drahtanschr.: MARINE-Gdynia
SZCZECIN, MATEJKI 34 • Drahtanschr.: PEZUW-Szczecin
ŁÓDŹ, KOŚCIUSZKI 87 • Drahtanschr.: PEZUW-Łódź

Auslandsvertretung:

GDYNIA-AMERICA SHIPPING LINES (London) LIMITED
LONDON, W.C. 2. Coventry Court. 47, Whitcomb Street

VERSICHERUNGSBÜRO AUF DER
INTERNATIONALEN MESSE IN POZNAŃ

Die Seeversicherungen werden auf der Grundlage der Klauseln
des Institute of London Underwriters oder anderer im Weltverkehr
massgebender Versicherungsbedingungen abgeschlossen

HAVARIE-KOMMISSARE IN ALLEN WELTHÄFEN

CENTROZAP

CENTROZAP EXPORTIERT:

Laufkatzen für elektrische Hakengreiflaufkräne einschl. der Greifer oder Laufkatzen mit Trommel und Elektromagnet • Elektrische Ein- und Zweihakengreiflaufkräne mit Elektromagnet • Torgreiflaufkran zum Transport und Verladen auf Plätzen und Lagerstätten • Handlaufkräne für leichte sowie für schwere aber kurz dauernde Produktionsarbeiten.



— Rate mal, was das ist: in Stein verzauberte Sonne.
 — Na klar, das ist doch polnische Kohle!



Alleinexporteur für polnische Kohle
 und Koks ist das Staatliche Aussen-
 handelsunternehmen
WĘGLOKOKS
 KATOWICE 12, UL. ARMII CZERWONEJ 119 — POLEN

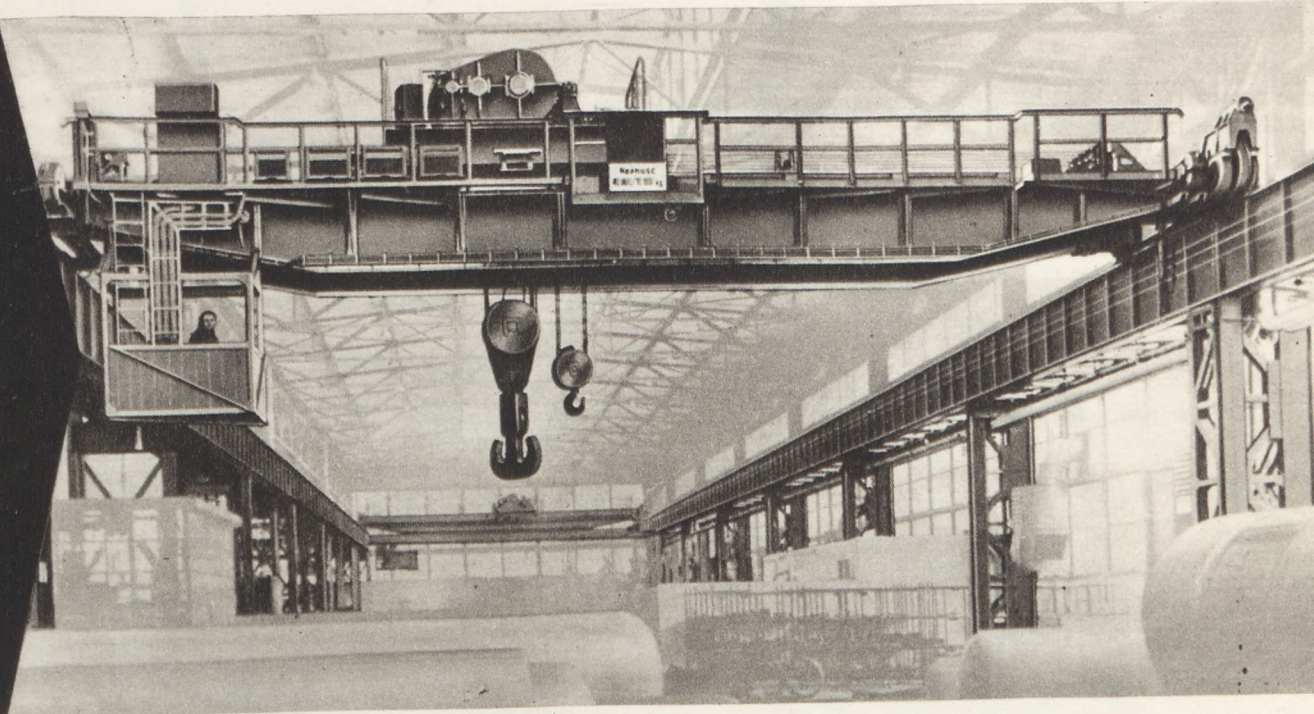
SCHWEINSLEDER ROH • SCHWEINSLEDER GEGERBT • FELLE

EMPFIEHLT IN HÖCHSTER QUALITÄT

EIN- UND AUSFUHRZENTRALE DER LEDERINDUSTRIE

SKÓRIMPLEX

LÓDŹ, PIOTRKOWSKA 260 — POLEN



Die von uns gelieferten Maschinen ermöglichen dank der modernen und soliden Konstruktion sowie ihrer hohen Leistungsfähigkeit die Modernisierung der bestehenden alten Werke sowie die Ausstattung der im Bau befindlichen Fabriken mit zuverlässigem Verlade- und Transportgerät. Staatliches Unternehmen

CENTROZAP

Katowice, ul. Plebiscytowa 36 — POLEN

CENTROZAP

*Hut ab! — vor den Exportwaren
der Aussenhandelszentrale*

ANIMEX

WARSAWA, PULAWSKA 14
POLEN

EMPFEHLT SEINEN KUNDEN:
GEFRIERGEFLÜGEL
HÜHNER * HÜHNCHEN
PUTEN * GÄNSE * ENTEN



Hubschrauber SM-1 — zuverlässig bei allen Witterungsverhältnissen,
sicher im Einsatz, verschiedenartige Verwendungsmöglichkeiten



Polnische Flügel — Meisterflügel

ALLEINEXPORTEUR IST DIE AUSSENHANDELSZENTRALE FÜR KRAFTFAHRZEUGINDUSTRIE

Motoimport

WARSZAWA, PRZEMYSŁOWA 26 — POLEN

Das Flugzeug „Bies“ ist dreifacher Titelhalter
in der C-1c Klasse:

Höhenflugrekord	— 7.084 m.
Flugstreckenrekord	— 2.884 km.
Geschwindigkeitsrekord	— 320 Std/km,



P O L N I S C H E A U S S E N H A N D E L S U N T E R N E H M U N G E N

Drahtanschrift	Firmenbezeichnung	Postanschrift
ANIMEX Warszawa	„ANIMEX“ Import und Export von Tiererzeugnissen	„Animex“ Warszawa, Puławska 14
ARS POLONA Warszawa	„ARS POLONA“ — AUSSENHADELSZENTRALE Ein- und Ausfuhr von Zeitschriften, Büchern, Musikalien, Kunstwerken und Briefmarken	„Ars Polona“ Warszawa Krakowskie Przedmieście 7
BALTONA Gdynia	„BALTONA“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN Schiffsversorgungsdienst	„Baltona“ Gdynia, Pułaskiego 6
CEKOP Warszawa	„CEKOP“ — STAATLICHES AUSSENHANDELSUNTERNEHMEN Exportiert komplette Fabrikeinrichtungen, liefert Entwürfe industrieller Anlagen und Einrichtungen sowie technische Dokumentierung (Lizenzen, Patentrechte u. dgl.)	„Cekop“ Warszawa, Mokotowska 49
CENTROHARTWIG Warszawa	C. HARTWIG S. A. Internationale Spediteure	C. Hartwig Warszawa, Przemysłowa 26
CENTROMOR Warszawa	„CENTROMOR“ Ein- und Ausfuhr von Handelsschiffen, Fischereieinheiten, Schiffsausrüstung sowie Ausrüstung	Centrala Morska Warszawa, Mokotowska 49
CENTROZAP Katowice	„CENTROZAP“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN Ein- und Ausfuhr von: Maschinen und Anlagen für den Bergbau, Ausrüstung von Brikkettierungsanlagen, Betriebseinrichtungen und Maschinen für Hüttenbetriebe, Giessereien, Walzwerke, Kran- und Förderanlagen, Metallrollen, Walzwerkezeugnissen, Röhren, Blechen, Zink und gewalzten Zinkerzeugnissen, Eisenbahnoberbaumaterial	„Centrozap“ Katowice, Plebiscytowa 36
CETEBE Łódź	„CETEBE“ EXPORT UND IMPORT — ZENTRALE DER TEXTILINDUSTRIE	„Cetebe“ Łódź, Narutowicza 13
CIECH Warszawa	„CIECH“ — G. m. b. H. Ein- und Ausfuhr von Chemikalien	„Ciech“ Warszawa, Jasna 12
DALOS Warszawa	„DAL“ A. G. — AUSSENHANDELSGESELLSCHAFT Kompensations- und Reexportgeschäfte	„Dal“ Warszawa, Nowy Świat 40
ELEKTRIM Warszawa	„ELEKTRIM“ POLNISCHE AUSSENHANDELSGESELLSCHAFT FÜR ELEKTROTECHNIK G. m. b. H. Ein- und Ausfuhr von elektrotechnischen Maschinen und Anlagen, radio- und fernmeldetechnischen Anlagen, elektrischen Messgeräten, elektrotechnischer Ausrüstung und Kabeln	„Elektrim“ Warszawa, Czackiego 15/17
IMPEXMETAL Warszawa	„IMPEXMETAL“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN. EIN- UND AUSFUHRZENTRALE Ein- und Ausfuhr von Nichtisenmetallen und -legierungen sowie Wälzlager	„Impexmetal“ Warszawa, Wilcza 50/52
METALEX Warszawa	„METALEXPORT“ — STAATSUNTERNEHMEN Ausfuhr von Werkzeugmaschinen, Maschinen und Einrichtungen für die Textil-, Papier- und Bauindustrie; Ein- und Ausfuhr von Schienenfahrzeugen, Stahl und Gusseisen-erzeugnissen und verschiedenen Eisenwaren	„Metalexport“ Warszawa, Mokotowska 49
MINEX Warszawa	„MINEX“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN Export und Import von MINERALIEN (Bau-, feuerfeste und Isolierstoffe für Industriezwecke), ZEMENT, GLAS (Konstruktions-, und Haushaltsglas), KERAMIK (Tafelkeramik, Keramik für Konstruktions- und sanitäre Zwecke)	„Minex“ Warszawa, Kredytowa 4
MOTORIM Warszawa	„MOTOIMPORT“ — STAATSUNTERNEHMEN. AUSSENHANDELSZENTRALE DER KRAFTFAHRZEUGINDUSTRIE Ein- und Ausfuhr von Kraftwagen und Anhängern, Motor- und Fahrrädern, Traktoren, Motoren, Segelflugzeugen, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten sowie Ersatzteilen	„Motoimport“ Warszawa, Przemysłowa 26
HAZAPAGED Warszawa	„PAGED“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN. AUSSENHANDELSZENTRALE. Ein- und Ausfuhr von Holz, Schnittholz und Holzzeugnissen, Papierwaren und Büroartikeln	„Paged“ Warszawa, Plac 3 Krzyży 18
POLCARGO Gdynia	„POLCARGO“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN. SACHVERSTÄNDIGE UND WARENKONTROLLE. Sachverständigengutachten und Warenkontrolle bezüglich Mass, Gewicht, Menge und Qualität	„Polcargo“ Gdynia, Pułaskiego 6
POLIMEX Warszawa	„POLIMEX“ POLNISCHE IMPORTGESELLSCHAFT FÜR MASCHINEN G. m. b. H.	„Polimex“ Warszawa, Czackiego 7/9/11
ROLIMPEX Warszawa	„ROLIMPEX“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN Export und Import von Bodenkulturerzeugnissen und Lebensmitteln pflanzlichen Ursprungs	„Rolimex“ Warszawa, Filtrowa 61
SKÓRIMPEX Łódź	„SKÓRIMPEX“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN. EIN- UND AUSFUHRZENTRALE DER LEDERINDUSTRIE. Ein- und Ausfuhr von Fellen und Häuten, Leder, Rauchwaren, Leder- und Gummiartikeln	„Skorimpex“ Łódź, Piotrkowska 260
TEXTILIMPORT Łódź	„TEXTILIMPORT“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN. EINFUHRZENTRALE DER TEXTILINDUSTRIE. Ein- und Ausfuhr von Textilrohstoffen pflanzlicher, tierischer und technischer Herkunft	„Textilimport“ Łódź, 22 Lipca 8
WĘGLOKOKS Katowice 12	„WĘGLOKOKS“ STAATLICHES AUSSENHANDELSUNTERNEHMEN Ausfuhr von Kohle und Koks	„Węglkoks“ Katowice-Weinowiec Armii Czerwonej 119
VARIMEX Warszawa	„VARIMEX“ POLNISCHE AUSSENHANDELSGESELLSCHAFT m. b. H. Ein- und Ausfuhr von Apparaten für wissenschaftliche Forschung und Laboratorien, Messinstrumenten, Maschinen und Betriebsanlagen für das Druckereigewerbe, die Lederindustrie, Werkzeugen, Sportgeräten, Spielsachen und Erzeugnissen des Kunst- und Volkskunstgewerbes	„Varimex“ Warszawa, Wilcza 50/52
IMEXFILM Warszawa	„CENTRALA WYNAJMU FILMÓW“ VERMÖGENSRECHTLICH ABGESONDERTES NATIONALUNTERNEHMEN. AUSSENHANDELSBÜRO. Ein- und Ausfuhr von Filmen und Filmverleih	Centrala Wynajmu Filmów Warszawa, Marszałkowska 56

BIBLIOTEKA
UNIERSYTECKA
GDAŃSK

03364

ANDRZEJ PAWLOWSKI