

Posener Tageblatt



Bezugspreis: In der Geschäftsstelle und den Ausgabestellen monatlich 4.— z. l. mit Zustellgeld in Polen 4.40 z. l. in der Provinz 4.30 z. l. Bei Postbezug monatlich 4.40 z. l. vierteljährlich 13.10 z. l. Unter Streifenband in Polen und Danzig monatlich 6.— z. l. Deutschland und übriges Ausland 2.50 Rml. Bei höherer Gewalt, Vertriebsförderung oder Arbeitsniederlegung besteht kein Anspruch auf Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises. Zuschriften sind an die Schriftleitung des „Posener Tageblattes“, Poznań, Aleja Marja, Piłsudskiego 25, zu richten. — Telegrammanschrift: Tageblatt Poznań. Postfachkonten: Poznań Nr. 200 283, Breslau Nr. 6184. (Konto.-Zug.: Concordia Sp. Ate.) Fernsprecher 6105, 6275.

Anzeigenpreis: Die 34 mm breit. Millimeterzeile 15 gr, Textzeile-Millimeterzeile (68 mm breit) 75 gr. Platzvorrückung und schwieriger Satz 50 % Aufschlag. Offertengebühr 50 Groschen. Abbestellung von Anzeigen schriftlich erbeten. — Keine Haftung für die Aufnahme an bestimmten Tagen und Plätzen. — Keine Haftung für Fehler infolge unentworfener Manuskripts. — Anschrift für Anzeigenaufträge: Posener Tageblatt Anzeigen-Abteilung Poznań 3, Aleja Marja, Piłsudskiego 25. — Postfachkonto in Polen: Concordia Sp. Ate. Buchdrucker und Verlagsanstalt Poznań Nr. 200 283, in Deutschland: Breslau Nr. 6184. Gerichts- und Erfüllungsort auch für Zahlungen Poznań. — Fernsprecher 6275, 6105.

77. Jahrgang

Poznań (Posen), Mittwoch, 27. April 1938

Nr. 95

Die politischen Aufgaben Polens

Politische Rede Kwiatkowskis — Ueberwindung der alten Zustände entscheidend

Warschau, 26. April. Der Vizeministerpräsident Kwiatkowski sprach am Sonntag in Kattowitz auf Einladung des dortigen Bezirksverbandes des Lagers der Nationalen Einigung über die politischen Aufgaben Polens. Die wirtschaftlichen Erfolge oder Mißerfolge in den nächsten Jahren würden zu einem großen Teil von der Haltung abhängen, die das polnische Volk jetzt zu dem Werke der innerpolitischen Konsolidierung einnimmt. Nach dem Tode Marschall Piłsudskis sei eine neue Lage entstanden, die die Fortführung alter, heute nicht mehr aktueller parteipolitischer Streitigkeiten unmöglich mache, für die die Mehrheit der Nation auch kein Verständnis habe. Die Stärke oder Schwäche Polens in den nächsten zehn Jahren werde entscheidend davon abhängen, wieweit diese alten Zustände überwunden werden. Es sei eine geschichtliche Notwendigkeit und eine Forderung die sich aus der Bevölkerungsgröße des Staates ergebe, daß in verhältnismäßig kurzer Zeit rund 50 v. H. der Bevölkerung nicht mehr auf dem Lande, sondern in den Städten wohnt und daß der Handel und die Industrie in Polen wieder eine Domäne der polnischen Nation werden, die auch den Städten ihren nationalen Stempel aufdrücken müsse. Neben der Entwicklung der Wehrkraft und der wirtschaftlichen Kräfte sei der jetzigen Generation als dritte Aufgabe die der kulturellen Erneuerung gestellt.

erste ausgesprochen politische Rede Kwiatkowskis und stellt eine Art Erläuterung zu der Kurschwankung dar, die seit einiger Zeit im DZP zu beobachten ist. Kwiatkowski eröffnet mit der Unterscheidung der stabilen und veränderlichen Elemente die Möglichkeit einer neuen Aussprache mit der Opposition.

In diesem Sinne ist auch die Rede von der oppositionellen Presse verstanden worden. Der „Kurjer Warszawski“ behandelt sie auffallend freundlich und macht darauf aufmerksam, daß das Problem der Nationalen Einigung nicht so einfach liege, was Kwiatkowski eigentlich auch zugegeben hat. Besonders gefallen hat dem „Kurjer Warszawski“ die Bemerkung des Vizepremiers, daß aus dem überfüllten Polen hauptsächlich das nichtpolnische Element auswandern müsse und vor allem diejenigen, die in den letzten zehn Jahren sich nach Polen drängten und in ihm als ein fremder und zum Teil feindlicher Körper leben. Der „Goniec War-

szawski“ ist der Meinung, daß Kwiatkowski keine Wege gezeigt habe, auf denen man eine Konsolidierung der politischen Kräfte Polens erreichen könne. Die Erklärung, daß die Wahlordnung und das Parlament verändert werden könnte, stellt der „Goniec“ in Vergleich mit den Ausführungen des Staatspräsidenten, daß das Legionärslager kein Privileg zum Regieren besäße. Die Zeiten hätten sich seit der Zeit des BBWR geändert. Die entscheidenden Faktoren wünschten einen Ausweg aus dem Engpaß zu finden, in den sie die Stawesche Wahlordnung geführt hätte.

Besonders ist an der Kwiatkowski-Rede noch aufgefallen die Bemerkung über eine Warschauer Bank. Der Vizepremier sprach von dem schändlichen Brief des Direktors einer der größten Warschauer Privatbanken, der in den entscheidenden Märztagen eine große englische Firma benachrichtigte, daß in der politischen Situation gegenwärtig keine neuen Kredite gegeben wer-

den könnten. Diese Bank sei einige Jahre vorher mit Staatsgeldern gerettet worden und verurteile heute dem Staate Schaden. Der „Dobry Wieczór“ stellt die Frage, wer ist diese Bank? Man müsse hoffen, daß der Bankverband in Polen die Aufklärung der Angelegenheit durchführe. Es falle dadurch ein Schatten auf das Privatbankwesen in Polen, zu dem das Vertrauen der Öffentlichkeit untergraben werde. Der „Wieczór Warszawski“ ist bereits indiskreter. Er erklärt, daß in nächster Zeit der Hauptdirektor der Bank, die ihren Sitz in der Traugotta-Strasse in Warschau habe, zurücktreten werde. In dieser Straße ist der Sitz der Bank Handlowy, deren Präsident der frühere Außenminister August Jaleski und deren erster Direktor Mieczyslaw Hofmann ist.

lungen der französische Kommunismus fähig sei, um auch bei dieser Gelegenheit dem Spiel der Moskauer Zentrale zu dienen.

Blondel nach Paris gereist

Rom, 26. April. Der französische Geschäftsträger Blondel hat sich am Montag zur Berichterstattung und Entgegennahme neuer Instruktionen nach Paris begeben. Er trifft am Dienstag morgen in Paris ein. Außenminister Bonnet will sich von ihm über den Verlauf der bisherigen französisch-italienischen Besprechungen unterrichten lassen, ehe er in London verhandelt.

In diesem Zusammenhang will der „Paris Soir“ über den Stand der französisch-italienischen Verhandlungen folgendes berichten können: Frankreich wünsche, daß die Erneuerung eines Botenschafters gewissermaßen die Krönung der Verhandlungen bilde, die bestimmt seien, für die Zukunft Streitigkeiten und Reibereien zu vermeiden.

Frankreich habe die Absicht, die Verhandlungen in zwei Abteilungen zu führen, d. h. zuerst ein grundsätzliches Abkommen abzuschließen und dann erst ein Abkommen über Einzelfragen. Die italienische Regierung hingegen schiene dem „Paris Soir“ zufolge zu nichts anderem bereit zu sein, als zu einer gegenseitigen Erklärung des guten Willens. Im übrigen reise Graf Ciano nach Tirana und sei in den nächsten Tagen sehr beschäftigt.

Genj und das italienische Imperium

Belgrad, 26. April. Jugoslawischen Blättermeldungen zufolge teilte das hiesige Außenministerium dem französischen Gesandten auf dessen Anfrage mit, daß Jugoslawien auf der Tagung der Kleinen Entente am 6. Mai in Bukarest darauf hinwirken werde, daß der rumänische Außenminister in seiner Eigenschaft als Vertreter der Kleinen Entente am 10. Mai auf der Tagung der Genfer Liga für eine Aenderung der bisherigen Einstellung Genfs in der Frage der Anerkennung des italienischen Imperiums eintreten wird.

Krofta appelliert jetzt an „aktive Mitarbeit“ Italiens!

Paris, 26. April. Der tschechoslowakische Außenminister Krofta bringt im „Petit Parisien“ zum Ausdruck, wenn die Tschechoslowakei Italiens Herrschaft über Abessinien bisher nicht anerkannt habe, so nur deshalb, weil sie Frankreich und England nicht zuvorkommen wollte. In diesem Zusammenhang sagt Krofta, die französische Freundschaft und die Zusammenarbeit mit Frankreich seien die hauptsächlichsten Grundlagen der tschechoslowakischen Außenpolitik. Das Ziel der Tschechoslowakei sei, mit Deutschland zu einer befriedigenden Zusammenarbeit zu gelangen, „unter der aktiven Mitarbeit Italiens, der Kleinen Entente, Ungarns, Frankreichs und Englands“. Schließlich äußerte Krofta u. a. zur Haltung dem Deutschen Reich gegenüber:

„Was unsere augenblicklichen Beziehungen zum Reich betrifft, so möchte ich unterstreichen, daß sie absolut normal sind und daß die laufenden Angelegenheiten zur Zufriedenheit beider Teile auf dem gewöhnlichen diplomatischen Wege geregelt werden. Die Reichsregierung hat sich niemals mittelbar in unsere inneren Angelegenheiten gemischt und sie nimmt in dieser Hinsicht eine absolut korrekte Haltung ein.“

Der Weg zur Einheit!

DPD. Posen, den 25. April 1938. Der Rat der Deutschen in Polen, der seit seiner Begründung die Einigung des Deutschtums anstrebt, hat in seiner Sitzung vom 25. April 1938 die Errichtung einer das gesamte Deutschtum in Polen umfassenden völkischen Organisation beschlossen.

Der Rat wird den Plan zum Aufbau dieser Organisation in einer für den 26. April d. Js. angelegten gemeinschaftlichen Besprechung der Jungdeutschen Partei zur Kenntnis geben und sie zur Mitarbeit an der Verwirklichung auffordern.

Hinter dem Rat der Deutschen in Polen stehen folgende Organisationen, welche die überwältigende Mehrheit des Deutschtums erfassen:

- Deutsche Vereinigung für Posen—Pommernellen
- Deutscher Volksbund für Schlesien
- Deutscher Volksverband für Mittelpolen
- Deutscher Volksrat für Kleinpolen
- Deutsche Volksvertretung in Wolhynien
- Deutscher Volksblock für Schlesien
- Deutsche Partei in Bielsk und Biata
- Verband Deutscher Katholiken in Polen

Frankreich und Italien

Rom gegen kommunistische Unbiederungsversuche

„Tevere“ über die neuesten bolschewistischen Manöver

Rom, 26. April. Die neue Taktik der französischen Kommunisten, die in der „Humanité“ erklären, einer französisch-italienischen Annäherung nicht abgeneigt zu sein, veranlaßt den für seine Vorhutstellung bekannten „Tevere“, sich mit der Ursache dieses neuesten kommunistischen Manövers zu beschäftigen.

Der Kommunismus habe, führt das Blatt aus, schon unmittelbar nach Abschluß des französisch-sowjetrusischen Paktes in Frankreich stets eine außergewöhnlich verschlagene Taktik betrieben. Die Volksfront-Politik habe dem internationalen Kommunismus eine nationale Masse aufgelegt. Damit habe der Kommunismus die öffentliche Meinung im Innern zu beschwichtigen verstanden. Heute wolle man nun versuchen, auch die europäische Meinung irrezu-

führen. So erkläre man, den Frieden und die Eintracht mit allen Völkern und vor allen Dingen auch mit Italien zu wollen.

Eine so ausgeklügelte Sprache überrasche niemanden, denn im jetzigen Zeitpunkt wäre Prahlerei für den Kommunismus unangebracht. Durch ihre verlogenen Manöver beabsichtigen die Kommunisten andererseits, Sowjetpanien in letzter Stunde zu retten, indem sie versuchen, die italienischen Freiwilligen vom Kriegsschauplatz auf gütlichem Wege zu entfernen und überdies die antibolschewistische Front zu sprengen oder zum mindesten zu schwächen.

Diese Manöver entsprächen, wie „Tevere“ abschließend betont, ganz der bekannten kommunistischen „Logik“. Man werde in der nächsten Zeit sehen können, wieweit trampschafter Verren-

Auch in Ostland Parteienauflösung

Reval, 26. April. Kurz vor Zusammentritt der auf Grund der neuen Verfassung zustandekommenen Staatsversammlung hat die estnische Regierung noch eine Reihe von Gesetzen angenommen, die durch Dretret des Staatsverweisers in Kraft gesetzt wurden. Die wichtigsten sind ein Presse- und ein Vereinsgesetz, die den Bestimmungen der neuen Verfassung angepaßt sind.

Artikel 15 der neuen Verfassung sieht vor, daß die Gedankenäußerung in Wort, Druck, Schrift und Bild zwar unbehindert ist, diese Freiheit jedoch zum Schutze der Staatsicherheit, der öffentlichen Ordnung, der Sittlichkeit und des guten Rufes des Bürgers eingeschränkt werden kann. Diesem Zweck soll das neue Pressegesetz dienen.

Nach dem neuen Vereinsgesetz muß die Tätigkeit aller Vereine und Verbände im staatlichen Geiste erfolgen und den Zweck haben, die Mitglieder im Dienste an der Allgemeinheit zu vereinigen. Verboten ist eine Tätigkeit, die die Staatsordnung untergräbt oder verneint, die Beziehungen zum Ausland schädigt, Gegensätze zwischen den einzelnen Schichten der Bevölkerung hervorruft usw. Die Vorstandsmitglieder von Vereinen und Verbänden müssen die Staatsprache beherrschen. Sämtliche auf der Grundlage des bisherigen Vereinsgesetzes gegründeten politischen Parteien und alle anderen politischen Vereine und Verbände unterliegen der Auflösung.

Ein neues Gesetz über die Veranstaltung von Versammlungen sieht vor, daß politische Versammlungen für gewisse Zeit verboten werden können; es verlangt, daß Veranstalter und Leiter von Versammlungen die estnische Sprache beherrschen.

Ungarn fordert Lösung des Nationalitätenproblems

Politik mit gefälschten Landkarten

Die Minderheiten in der Tschechoslowakei sind der Soldateska, der Gendarmerie und der Polizei wehrlos ausgeliefert

Budapest, 26. April. Die Vollversammlung der Ungarischen Revisionsliga, auf der mehr als 50 000 Personen für die Revision des Schandvertrages von Trianon demonstrierten, verlas unter einstimmiger Begeisterung aller Teilnehmer einen Beschluß, der die sofortige Lösung des Nationalitätenproblems der Tschechoslowakei fordert und die tschechische Gewaltpolitik mit schärfsten Worten brandmarkiert.

In dieser Entschliebung heißt es u. a.: „Die Tschechoslowakei ist eine wahre Schandung des Selbstbestimmungsrechts der Völker, da ihr sämtliche nichttschechische Völker ohne Befragung und gegen ihren Willen einverleibt wurden. Die tschechischen Machthaber haben während der Friedenskonferenz mit gefälschten Landkarten und gefälschten statistischen Daten die Großmächte irregeleitet und auch auf diese Weise Oberungarn ergattert, das jahrtausendlang ein Bestandteil Ungarns war. Die ganze innere Einrichtung der Tschechoslowakei steht in diametralen Gegensatz zur Idee der verheißenen „östlichen Schweiz“.

Die Staatsverfassung gewährt keinerlei Körperschaftsrechte und tritt die Freiheitsrechte der einzelnen Bürger mit Füßen. Im Zeichen der tschechoslowakischen Demokratie sind die den Minderheiten zugehörigen Bürger der Herrschaft der Soldateska, der Gendarmerie und der Polizei wehrlos ausgeliefert. Auf Grund der Gehehe zum Schutze des Staates und der Republik wurden und werden Bürger zu Tausenden eingekerkert. Sie wurden und werden nur deshalb verfolgt, weil sie mit diesem volksfeindlichen System nicht einverstanden sind.

Die Blätter der nationalen Minderheiten werden täglich von der Zensur verstümmelt, morden die weißen Flecken, die die Seiten verunzieren, Zeugnis ablegen. Die Tschechoslowakische Republik hat den mit den alliierten und assoziierten Hauptmächten am 10. September 1919 in St. Germain zum Schutze der nationalen Minderheiten abgeschlossenen Vertrag vom ersten Tage an systematisch verletzt. Die ungarische, deutsche und polnische Bevölkerung der Republik entbehrt bis zum heutigen Tage jener elementaren Rechte, die ihr der Minderheitenvertrag wie auch die Staatsverfassung und die sonstigen Gehehe des Staates zusichern.

Die tschechoslowakische Republik ist auch ihren im Vertrag von St. Germain bezüglich der Autonomie Karpatorusslands übernommenen Verpflichtungen nicht nachgekommen. Prag leugnet einfach heute die Existenz der bodenständigen slowakischen Nation und betrachtet das Pittsburger Abkommen als wertlosen Papierfetzen, durch welches Thomas Masaryk mit seiner eigenhändigen Unterschrift

der Slowakei die Autonomie auf dem Gebiete der Gesetzgebung, der Verwaltung und der Rechtspflege zugesichert hat. Die Tschechoslowakei steht mit ihren sämtlichen Nachbarn auf gespanntem Fuße und gefährdet ständig den Frieden Mitteleuropas und sogar der ganzen Welt.

Die tschechoslowakische Republik hat dem sowjetrussischen Bolschewismus eine Brücke nach Mitteleuropa gebaut und gefährdet dadurch die mitteleuropäische Kultur wie auch die bürgerliche und gesellschaftliche Ordnung Europas. Die die Mehrheit der tschechoslowakischen Republik bildenden nationalen Minderheiten: die Deutschen, Slowaken, Ruthenen, Polen und Ungarn sind im höchsten Maße unzufrieden mit der auf Unterdrückung und Ausbeutung eingestellten Nationalitätenpolitik des Prager Regimes.

In Anbetracht alles dessen, ist es unseres Erachtens im Interesse des Friedens und der ungehinderten Entwicklung Europas hoch an der Zeit, daß diese schmachvollen Zustände ein Ende nehmen, und daß das Nationalitätenproblem der Tschechoslowakei endlich gründlich gelöst werde.

Starkes Echo der Henlein-Rede

„Autonomie die einzige Lösung“

DNB. Rom, 25. April. Die Erklärungen Konrad Henleins auf dem Kongreß der Sudetendeutschen Partei in Karlsbad werden am Montag von sämtlichen römischen Mittagszeitungen in ausführlichen Auszügen und an hervorragender Stelle wiedergegeben.

„Gazzetta del Popolo“ erklärt, Prag könne die Beziehungen zu Deutschland nicht in Ordnung bringen bevor nicht den Sudetendeutschen volle Befriedigung gegeben werde. Das Blatt behandelt die Rede Henleins nicht nur rein referierend, sondern knüpft daran auch einige nähere Betrachtungen zur Erläuterung der Einstellung Italiens zu dem Fragenkomplex. Zugeständnisse, die selbst im Vertrage von St. Germain in Erwägung gezogen worden seien, dürften für die Prager Regierung nicht unannehmbar sein. Von der Lösung der sudetendeutschen Frage werde nicht nur die Tschechoslowakei, sondern vor allem auch die Einigung zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei selbst abhängen.

„Gazzetta del Popolo“ stellt ihren Bericht über die sudetendeutsche Angelegenheit eine Meldung aus Budapest in großer Aufmerksamkeit voran, in der die Forderung der ungarischen Nationalisten nach Rückgabe der an die Tschechoslowakei gefallenen ungarischen Gebiete erhoben wird. „Corriere della Sera“ weiß ähnliches zu berichten und zeigt sich tief beeindruckt von Henleins Forderung bezüglich einer Revision der Politik gegenüber den Sudetendeutschen und einer tatsächlichen Gleichberechtigung mit den Tschechen.

„Der Ausweg: ein nationaler Staat“

Warschau, 26. April. Auch die Warschauer Abendpresse beschäftigt sich ausführlich mit der gestrigen großen Rede Konrad Henleins.

„Kurjer Czerwony“ stellt fest, daß die Unterdrückung der Henlein-Bewegung mit Gewalt heute nicht mehr durchführbar sei, denn die sudetendeutsche Partei sei eine zu mächtige Organisation geworden. Im übrigen wisse man nicht, wer sich Henlein entgegenstellen sollte. Es gebe nur einen einzigen möglichen Ausweg, daß die Tschechen sich mit der Schaffung eines kantonalen Staates einverstanden erklären, der in seiner Struktur an die Schweiz erinnern würde. Wenn die Deutschen aber eine Autonomie erhalten, dann müßte sie ebenfalls den übrigen Nationalitäten zuerkannt werden und dann wäre die Vorherrschaft der tschechischen Nation im Staate beseitigt. Die Tschechen hätten dann nur auf dem Gebiet zu regieren, daß von Tschechen bewohnt würde. Die Erklärung Henleins, daß die Deutschen entgegen ihrem Willen dem tschechischen Staat einverleibt worden seien, der alle Minderheiten unterdrücke, der die Bedingungen des Vertrages von St. Germain und die übrigen Abkommen bräche, diese Erklärung entspreche der Stimmung, die die Nichttschechen beherrsche. Diese Stimmungen erheischen rasche Reformen.

Paris verteidigt „grundzügliche“ Lehmeinungen

Paris, 26. April. Die große programmatische Rede des Führers der Sudetendeutschen Konrad Henlein findet auch in der Pariser Abendpresse stärkste Beachtung: man wehrt sich mit Händen und Füßen gegen das Aufkommen der Wahrheit.

Der „Temps“ versucht in seinem Leitartikel die Beschwerden Henleins gegen die systematische Unterdrückung des Deutschtums und der deutschen Minderheit in der Tschechoslowakei mit einigen hohlen Phrasen abzutun. Die Ausführungen Henleins, so schreibt das Blatt, ließen keine Illusionen über den radikalen und absoluten Charakter der Forderungen in der sudetendeutschen Partei zu. Ihr Programm „verkenne die grundsätzlichen Lehmeinungen“ des tschechoslowakischen Staates. Wenn Henlein von nationalen, kulturellen und politischen Unterdrückungen spreche, so müsse man ihm entgegen halten, daß alle diese Beschuldigungen „in formellster

makischen Republik bildenden nationalen Minderheiten: die Deutschen, Slowaken, Ruthenen, Polen und Ungarn sind im höchsten Maße unzufrieden mit der auf Unterdrückung und Ausbeutung eingestellten Nationalitätenpolitik des Prager Regimes.

In Anbetracht alles dessen, ist es unseres Erachtens im Interesse des Friedens und der ungehinderten Entwicklung Europas hoch an der Zeit, daß diese schmachvollen Zustände ein Ende nehmen, und daß das Nationalitätenproblem der Tschechoslowakei endlich gründlich gelöst werde.

(1) Form“ von zuständiger Regierungsseite widerlegt worden seien. Die an einen Karnevalsartikel erinnernden Ausführungen des „Temps“ besagen weiter, daß es sich um den demokratischsten Staat Europas handele.

Prag hat die Verantwortung

Warschau, 26. April. Die Forderungen Henleins finden in der heutigen Warschauer Morgenpresse ein starkes Echo. Ein Bericht der Pöln. Teleg. Agentur, der von sämtlichen Blättern übernommen wird, gibt die Auffassung wieder, daß die Verantwortung für die Beruhigung auf diesem Abschnitt Europas vor allem auf seiten Prags liege, aber auch von den westlichen Großmächten getragen werde. Letztere müßten verstehen, daß das Reich nicht gleichgültig auf die Lage seiner Volksgenossen blicken könne, die in der Tschechoslowakei ihrer Rechte beraubt seien.

Nur ablehnende Stimmen in der Tschechoslowakei

Prag, 26. April. Die tschechische Presse macht sich nicht einmal die Mühe, die große Rede Konrad Henleins in Karlsbad entsprechend ihrer Bedeutung zu würdigen und sie — wie man es wohl hätte erwarten dürfen — auf die in ihr enthaltenen Möglichkeiten zur Einleitung einer gezielten Entwicklung zu prüfen. Aus den ersten Ausgaben der tschechischen Blätter nach dieser Rede ist ersichtlich, daß man es sehr eilig hat, eine ablehnende Stellungnahme zu betonen. Wenn dabei mit Argumenten aufgemauert wird, die am Kern der Sache vorbeiziehen und die auch Henlein in seiner Rede selbst schon widerlegt hat, so zeugt das nur davon, daß man den berechtigten Forderungen der Sudetendeutschen keinen wirklich begründeten Standpunkt entgegenzusetzen kann. Ein Beispiel dafür, wie man sich dabei aus der Verlegenheit hilft, gibt das rechtsgerichtete oppositionelle „Bodlesni List“. Das Blatt, das die Rede als „unerhört“ bezeichnet, meint, es sei eine „politische Frivolität“, von einer Rechtfertigung seit 1918 zu sprechen. Es sei nun für alle Welt klar, heißt es weiter, welche Ziele die SDP. verfolge. „Darauf kann von uns ohne Rücksicht auf die politische Parteizugehörigkeit nur ein entschlossenes Niemals erklungen.“

„A Jet“ erklärt u. a.: Das, was der Vorstehende der größten deutschen Partei ausgeführt hat, ist so bedeutungsvoll für die innen- und außenpolitische Situation des Staates, daß die tschechoslowakische Regierung jetzt vor ernster Erwägung und Entscheidung der Situation gestellt ist.

Die Karpatorussen verlangen Autonomie

Warschau, 26. April. Die Polnische Teleg. Agentur berichtet über die Entstehung eines karpatorussischen autonomistischen Blochs in der Tschechoslowakei. Die karpatorussische Tageszeitung „Koz Pui“ habe die Bedingungen genannt, unter denen der Bloch zur Zusammenarbeit mit der Regierungskoalition bereit wäre: Erstens müßte die gesamte ausführende Gewalt den Karpatorussen übergeben werden, denen die Posten eines Gouverneurs und Vizegouverneurs, des Schulreferenten, des Vorsitzenden der Finanzkammer, die Posten in der Forstverwaltung, die der Polizeikommissare usw. anvertraut werden müßten.

Zweitens müßte das tschechische Schulwesen überall dort beseitigt werden, wo eine ausreichende Zahl von Schülern tschechischer Nationalität nicht vorhanden sind.

Drittens müßte eine besondere Kommission für das karpatorussische Gebiet geschaffen und dieses zur unverzüglichen Bewirklichung der genannten Forderungen ermächtigt werden.

Diese Forderungen hätten sich auch die beiden stärksten karpatorussischen politischen Organisationen, der Autonome Verband der Landwirte und die Ruthenische Autonome Nationalpartei, zu eigen gemacht.

Rudolf Heß 44 Jahre alt

Berlin, 26. April. Heute sind es 44 Jahre her, seitdem in Alexandria (Ägypten) Rudolf Heß als Sohn einer deutschen Kaufmannsfamilie geboren wurde. Vielleicht mag es bezeichnend sein, daß gerade er — von frühester Kindheit mit dem größeren Weiblich des Auslandsdeutschen begabt und erzogen — heute der Träger der weitestreichenden Aufgaben der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei ist. In Treue und unermüdlicher Arbeit hat er den Führer von den frühesten Anfängen des Nationalsozialismus an begleitet, und ihm war es vom Schicksal bestimmt, auch während der schwersten Stunden in der unmittelbaren Umgebung des Führers zu sein. Stunden, die Hoffnungen und Pläne zunichte werden ließen, aber auch immer wieder den entschlossenen Willen zur Weiterführung des Kampfes in sich trugen. Gerade in diesen Augenblicken ist Rudolf Heß dem Führer innerlich am nächsten getreten. In stiller Arbeit und unbeachtet von der großen Öffentlichkeit hat Rudolf Heß in den langen Jahren der Kampfzeit seine Aufgabe erfüllt, sie geschickt und selbstlos gelöst.

Bürckel Reichskommissar für Oesterreich

Berlin, 26. April. Amtlich wird ein Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Bestellung des Reichskommissars für die Wiedervereinigung Oesterreichs mit dem Deutschen Reich bekanntgegeben. Danach wird zum Reichskommissar für die Wiedervereinigung Oesterreichs mit dem Deutschen Reich Gauleiter Bürckel in Saarpalz bestellt. Der Reichskommissar hat für den politischen Aufbau und die Durchführung der staatlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Wiedervereinigung Oesterreichs in das Deutsche Reich zu sorgen. Der Reichskommissar hat seinen Dienstsitz in Wien. Er untersteht dem Führer unmittelbar und hat seinen Auftrag nach seinen Weisungen bis zum 1. Mai 1939 zu erfüllen. An diesem Tage endet sein Auftrag.

Die Hochschule und der deutsche Osten

Die Kulturtagung der Reichsstudentenführung in Königsberg

Königsberg, 26. April. Am Sonnabend fand im Rahmen der ersten Kulturtagung der Reichsstudentenführung in Königsberg eine feierliche Gesamtagung im „Haus der Arbeit“ statt. Zu dieser Tagung war auch Gauleiter Erich Koch erschienen. Reichsstudentenführer Dr. Scheel hielt eine Ansprache, in der er ein flamendes Bekenntnis der deutschen Studentenschaft zum deutschen Osten ablegte. Dr. Scheel erklärte dann u. a., daß es notwendig sei, die Studenten im Hinblick auf ihre spätere Verantwortung frühzeitig mit praktischer Erfahrung zu versehen.

Am Sonntag fand darauf in der Aula der Universität die feierliche Eröffnung der Ausstellung „Hochschule im Osten“ durch Gauleiter Erich Koch statt.

Reiserverkehr von Deutschland nach Danzig

DNB. Berlin, 26. April. Amtlich wird mitgeteilt, daß der Höchstbetrag, bis zu dem Reisegeldmittel aus dem Reich nach Danzig ohne Genehmigung erworben werden können, mit sofortiger Wirkung von 180 RM auf 240 RM heraufgesetzt worden ist. Neben dem Betrage von 240 RM kann die Freigrenze von 10 RM in Anspruch genommen werden.

Schriftsteller Swiętochowski gestorben

Warschau, 26. April. (Eigener Drahtbericht.) Montag früh starb auf seinem Gut bei Cieszanow der bekannte polnische Schriftsteller Alexander Swiętochowski im Alter von 89 Jahren. Er ist die letzte große schriftstellerische Persönlichkeit des Polens der Vorkriegszeit. Wie so viele andere seiner Generation hatte er seine geistige Ausbildung teilweise in Deutschland genossen und hat auch Arbeiten in deutscher Sprache veröffentlicht. 1876 promovierte er in Leipzig zum Doktor der Philosophie. Das schriftstellerische Leben ist außerordentlich fruchtbar. Er ist sowohl Dramatiker wie Feuilletonist gewesen, hat aber auch geschichtliche Abhandlungen veröffentlicht. Besonders bekannt geworden ist sein zweibändiges Werk über Geschichte der polnischen Bauern, das eine Abrechnung mit der Szlachta darstellt. Sein letztes Buch war die „Geologie der Gegenwart“, die eine scharfe Auseinandersetzung mit der vorherrschenden polnischen Geschichtsauffassung darstellte und den Untergang Polens auf die eigenen Fehler zurückführte.

Grubenunfälle

Bei einer Staubexplosion in Beskurgintien kamen 40 Arbeiter ums Leben. Wie aus Oberhausen gemeldet wird, hat sich auf Zeche „Concordia“ ein Gebirgschlag ereignet, der sieben Todesopfer forderte. Außerdem wurden drei Bergleute schwer verletzt.

Kabinettskrise in Ägypten

Ministerpräsident droht mit Rücktritt

Kairo, 26. April. In Ägypten ist vor einigen Tagen eine Kabinettskrise ausgebrochen, die heute noch andauert. Meldungen, die in der Auslandspresse aufgetaucht sind und von einer inzwischen erfolgten Lösung der bestehenden Schwierigkeiten zwischen dem König und dem Kabinett Mohammed Mahmud Pascha wissen wollten, werden hier als unrichtig bezeichnet. König Faruk hatte am Sonntagabend mit dem Ministerpräsidenten eine Unterredung, die jedoch ergebnislos verlaufen ist. Mohammed Mahmud Paschas Bedingungen für sein Verbleiben im Kabinett sind eine Umbildung der Regierung durch Eintritt zweier Mitglieder seiner liberalkonstitutionellen Partei, das Ausscheiden dreier anderer Minister, eine Verschlebung eines Ministerpostens sowie die Ernennung von fünf parlamentarischen Unterstaatssekretären seiner Partei. Mohammed Mahmud Pascha hat bei Nichtannahme dieser Bedingungen nicht nur die Demission seines Kabinetts, sondern auch seinen und seiner Anhänger Austritt aus dem kürzlich neu gewählten Parlament angekündigt, wodurch dieses arbeitsunfähig und erneute Neuwahlen nötig würden. Im Falle einer Demission Mohammed Paschas dürfte voraussichtlich Ahmed Maher, der Bruder des Kabinettschefs des Königs, und Führer der zweitstärksten Partei, der Saadisten, mit der Regierungsbildung beauftragt werden.

Beginn der Hochzeitsfeiern in Tirana

Tirana, 26. April. Die albanische Hauptstadt feierte am Montag den ersten der drei Festtage anlässlich der Königshochzeit. Sie ist würdig ausgeschmückt und in den Hauptstraßen sind Triumphbögen errichtet.

Berichtigung einer „Berichtigung“

Nachmal der Polenbund-Kongress in Berlin

In merkwürdiger Uebereinstimmung brachte dieser Tage ein großer Teil der polnischen Presse eine Stellungnahme, in der vom Polenbund in Deutschland Feststellungen des „Deutschen Pressebüros aus Polen für das In- und Ausland“ zum großen Berliner Polenbundkongress „berichtigt“ wurden. Es ist notwendig, auf diese „Berichtigung“ des Polenbundes einzugehen, da sie in der polnischen Öffentlichkeit ein großes Echo gefunden hat, keinesfalls aber geeignet ist, als tatsächliche Berichtigung gemertet zu werden.

Erstens wird darin erklärt, daß der Polenbundkongress das „Theater des Volkes“ in Berlin nicht zur Verfügung gestellt habe. In Wirklichkeit ist der Kongress in der Reichshauptstadt benutzbar.

Die entsprechende Stellungnahme des D. P. D. hätte den folgenden Wortlaut:

„Stürme der Entrüstung würden bei uns durch den Blätterwald der Nationalen Partei, der Arbeitspartei und anderer Parteien brauen — von geistigen Artikelserien im Krakrauer „Kurjer“ Kurjer Cobyenny“ nicht zu reden — wenn die polnischen Behörden beispielsweise der Deutschen Vereinigung für ihre jährliche Delegiertentagung das Stadttheater in Posen oder die Große Oper in Warschau zur Verfügung stellen würden, wie es in Berlin dieser Tage durch Ueberlassung des riesigen „Theaters des Volkes“ (früher: Großes Schauspielhaus) an den Polenbund in Deutschland geschehen ist.“

Zweitens wird erklärt, daß die deutsche Eisenbahnverwaltung für den Kongress keine Sonderzüge zur Verfügung gestellt habe. Andererseits aber hören wir anschließend, daß die Kongreßteilnehmer auf Grund der gewöhnlichen Tarifvorschriften anlässlich erhöhten Verkehrs derartige Züge benutzt haben. Ohne auf diese Wortlaubeereien näher einzugehen, wollen wir nur feststellen, daß die offizielle „Gazeta Polska“ vom 10. März 1938 in ihrem Leitartikel über den Berliner Polenkongress unter der Überschrift „Unter dem kämpfenden Potentium“ klipp und klar von „drei vollen Sonderzügen mit je 1000 Personen aus Schlesien, dem Grenzgebiet und Westfalen“ berichtet hat.

Drittens wird erklärt, daß der Theaterraum nicht mit polnischen Fahnen dekoriert gewesen sei; der Saal habe überhaupt keine Dekoration aufgewiesen. Auch zu diesem Punkt der „Berichtigung“ wollen wir nur auf die Angaben der polnischen Presse verweisen, die es doch eigentlich am besten wissen müßte, wie es im Theater des Volkes ausgesehen hat. An erster Stelle wollen wir den „Goniec Warszawski“ zitieren, der sich bei der „Berichtigung“ des Polenbundes besonders hervorgetan hat. Das Blatt erwähnt in seiner Ausgabe vom 8. März 1938 ausdrücklich „die schöne Saaldekoration“, deren Farben jener das Potentium symbolisiert haben. Unter anderem

Englisch-irisches Abkommen unterzeichnet

Verteidigung, Finanzen und Handel geregelt

London, 26. April. Das englisch-irische Abkommen wurde am Montag nachmittags im Hause des Premierministers Chamberlain unterzeichnet. Das Abkommen umfaßt eine Regelung von drei Fragen: 1. ein Verteidigungsabkommen, 2. ein Finanzabkommen und 3. ein Handelsabkommen.

1. Das Verteidigungsabkommen sieht vor, daß die britische Regierung das Eigentum und die Rechte der britischen Admiralität in den irischen Häfen Berehaven, Queenstown und Lough Swilly der irischen Regierung zurückgibt. Die Uebergabe soll bis zum 31. Dezember dieses Jahres erfolgt sein.

2. Das Finanzabkommen sieht vor, daß die irische Regierung einen einmaligen Betrag von 10 Millionen Pfund Sterling an Großbritannien zahlt. Mit der einmaligen Zahlung dieser Summe sollen sämtliche Ansprüche Großbritanniens gegenüber Irland abgegolten sein. Nicht berührt durch dieses Abkommen wird jedoch die jährliche Entschädigungszahlung von 250 000 Pfund der irischen Regierung, die im Jahre 1925 festgesetzt wurde. Das Finanzabkommen sieht weiter die Abschaffung der Sonderzölle vor, die in Irland auf englische Waren und in Großbritannien auf eine Reihe irischer Waren eingeführt worden

wird hier auch auf das Weiß bzw. Silber des auf der Bühne aufgestellten großen Kobold (Weißselabzeichen) und die amaranthrote Farbe hingewiesen. Ferner berichtet der „Goniec Warszawski“ von Dutzenden Fahnen des Potentiums, die links und rechts aufgestellt waren.

Das Organ des Westverbandes, die Pöjener „Front Zgodni“ (Märzausgabe 1938), schreibt dasselbe wie der „Goniec“, desgleichen die halbamtliche Polnische Telegrafagentur (PAT) und die „Gazeta Polska“ vom 8. März 1938. Des weiteren sei bemerkt, daß der genannte „Goniec Warszawski“ am 7. März 1938 auf der ersten Seite einen Bericht über den Polenkongress mit folgender dreispaltiger Überschrift verah: „Polnische Fahnen in Berlin“.

Im übrigen sei im Zusammenhang hiermit erwähnt, daß Fahnen mit den polnischen Farben des öfteren auf polnischen Minderheitentagungen in Deutschland zu sehen sind. Als Beweis hierfür verweisen wir auf ein Bild im Organ des Westverbandes für das Potentium im Ausland, „Polacy Zagranicą“ (Dezemberheft 1937, Seite 6) das rote Fahnen mit dem polnischen Adler auf der Bohemer Tagung der Polen aus Westfalen und dem Rheinland zeigt.

Viertens wird in der „Berichtigung“ behauptet, daß es unwahr sei, daß der polnische Rundfunk den Verlauf des Kongresses dem Warschauer Sender übermittelt habe. Man habe selbst nur einen Ausschnitt des Kongresses auf Platten übertragen. Ob man nun selbst eine Tonaufnahme gemacht hat oder nicht, ist

wohl nicht das Wesentliche, — und wir erheben deshalb auch keine Vorwürfe gegen den Polenbund in Deutschland; der D. P. D. hat sich nur gegen die Doppelmoral einer gewissen deutschfeindlichen Presse gewandt, die über ein etwaiges Gegenstück beim Deutschstum in Polen vor Empörung losen würde. Fest steht auf alle Fälle, daß der Warschauer Sender am 12. März eine Uebertragung des Kongresses bzw. der Rede des Hauptgeschäftsführers des Polenbundes in Deutschland, Dr. Kaczmarek, gesandt hat.

Zuletzt wird noch erklärt, Dr. Kaczmarek habe nicht geäußert, daß er eine amtliche deutsche Statistik nicht anerkenne. Hierzu ist zu sagen, daß Herr Dr. Kaczmarek neben seiner zynischen Bemerkung über das Befinden zum eigenen Volkstum („Nicht: Minderheit ist, wer will, sondern: minderwertig ist, wer will“) — nur zu deutlich auf eine Beeinflussung der Willensäußerung anlässlich der bevorstehenden deutschen Volkszählung anspielte, und mithin einer deutschen Statistik ihren Wert absprach. Er wies wörtlich auf „äußere Einflüsse“ und „Angst vor Nachteilen“ hin. So hat ihn ja auch die gesamte polnische Presse verstanden, was aus deren Artikeln gegen den Nationalkataster anlässlich der deutschen Volkszählung hervorgeht. Sogar der offizielle „Dziennik Poglądów“ vom 18. März 1938 spricht dies in seinem dreispaltigen Artikel „Statistische Liquidierung der Polen im Deutschen Reich“ unverblümt aus, und nennt im Zusammenhang hiermit Statistiken „die gemeinste Art der Lügen“.

D. P. D.

Nationale Offensive nördlich von Teruel

Salamanca, 26. April. Der nationale Generalsbericht bestätigt die im Norden von Teruel begonnene Offensive. Im Alambra-Abschnitt durchbrachen die kastilischen Truppverbände unter dem Befehl Varelas südlich von Montalban die rote Front an drei Stellen. Südlich der Hauptstraße Montalban-Alcanti wurden zahlreiche Orte, darunter Canada und Aliaga, genommen. Gegen diese am Sonnabend begonnene nationale Offensive unternahmen die Roten am Sonntag heftige Gegenangriffe, die aber sämtlich abgeschlagen wurden.

Vom Wind über die Grenze getrieben

Warschau, 26. April. Die Besatzung des polnischen Ballons „Moskwa“ wurde durch ungünstigen Wind auf tschechoslowakisches Gebiet getrieben und dort zur Landung gezwungen. Sie ist jetzt von den tschechischen Behörden freigelassen worden. Der Ballon und die Navigationsinstrumente wurden den polnischen Grenzbeamten in Milit übergeben.

Motorradrennen in der Eilenriede

Am Sonntag fand als Auftakt der deutschen Motorradrennen das Motorradrennen in der Eilenriede statt, das viele tausend Zuschauer von nah und fern zusammengeführt hatte. Nach einem schweren Kampf über die lange Strecke von 288 Kilometern siegte der bekannte DKW-Fahrer Walfrid Winkler mit nur 2 Sekunden Vorsprung vor Gleichmann-MSU und Wünsche-DKW. In der kleinen Klasse bis zu 250 ccm siegte Ewald Klinge-DKW mit zwei Kunden Vorsprung vor seinen Markengeschützten Petruschke und Gablem. In der großen Klasse bis 500 ccm zogen die beiden BMW-Maschinen von Meier und Gall mit großer Regelmäßigkeit ihre Kreise und legten unangefochten mit einem Durchschnitt von 128 Km. in obiger Reihenfolge.

Hauptschriftleiter: Günther Rinke-Poznań.
Verantwortl. für Politik: Günther Rinke.
Verantwortl. für Wirtschaft u. Provinz: Eugen Petruil.
Verantwortl. für Lokales u. Sport: Alexander Jursch.
Für Kunst und Wissenschaft, Feuilleton und Unterhaltungsbeilage: Alfred Loake.
Für den übrigen redaktionellen Inhalt: Eugen Petruil.
Für den Anzeigen- und Reklameteil: Hans Schwarzkopf.
Druck und Verlag: Concordia Sp. A.G., Druckkarni i Wydawnictwo. Sämtlich in Poznań.
Aleja Marsz. Pilsudskiego 23.



Seinen Kunden

soll man immer das Richtige empfehlen! Zum Kaffee z. B. zu jedem, zum besten, ja gerade zum besten Kaffee

Karo-Franck
in Würfeln!



Im Dienste der Wahrheit!

Herrn Reingers Irrtümer

Zu dem Buche: „Die Polen in der Zivilisation der Welt“, herausgegeben vom Weltverband der Auslandspolen

H. D. P. D. In einem weiteren Teil des Buches wird die Zivilisationsfähigkeit der Polen im Osten behandelt: „Während sie im Westen eines der europäischen Zivilisationselemente waren, sind sie im Osten fast der einzige Exponent der Westzivilisation.“ — so beginnt dieser Abschnitt. Die wichtige deutsche Rolle dort darzustellen, ist zwar nicht Aufgabe des Verfassers, aber gar so ausschließlich hätte er die Polen doch nicht in den Mittelpunkt stellen sollen. Wir finden auch wieder „Polen als Vormauer des Christentums“, doch nichts darüber, daß tatsächlich die ostslawischen Völker des alten Doppelstaates Polen-Litauen und deutsche Soldaten eine Hauptlast zu tragen hatten. Besonders die ukrainische Wissenschaft wird ja auch noch allerlei zu dem Buche zu sagen haben. Wenn z. B. nur von „polnischen Sektoren, Franziskanern und Bernhardinern“ gesprochen wird, so läßt das auch nicht gerade die Stärke besonders der deutschen Einflüsse erkennen, die wir doch aus Sonderuntersuchungen kennen; und wenn der Verfasser Raimund Friedrich Kaindes Werk: „Geschichte der Deutschen in den Karpathenländern“ berücksichtigt hätte, würde er nicht so lähnhaupten: „betreffs der Moldau und Walachei

kann man sagen, daß sie ihre ganze Kultur Polen verdanken.“

In einem weiteren Abschnitt beschäftigt Reinger sich mit der Rolle des polnischen Soldaten. Hierzu ist u. a. die interessante Feststellung zu machen, das die Mutter des ebenfalls von Reinger genannten Nationalhelden Heinrich von Dabrowski, der als ehemals preußischer Offizier erwähnt wird, eine von Lettow-Forbes war und daß er sein Leben lang besser deutsch als polnisch sprach. Und das Gegenstück: der andere Nationalheld der Zeit Napoleons, Fürst Joseph Poniatowski, hat die Kriegskunst in einem anderen deutschen Heere, dem deutsch-österreichischen, gelernt und ist dort Oberst und Flügeladjutant gewesen.

Grotesk erscheint es, daß die Hauptzeitung der polnischen Nationaldemokraten, „Kurjer Poglądów“, sich in einer ausführlichen Besprechung vollkommen hinter das Buch Reingers gestellt hat, ohne dabei zu bemerken, daß Reinger auch eine ganze Reihe von Juden oder Judentümern für seine „Beweisführung“ bucht. Die Aufdeckung dieser Tatsache dürfte dem „Kurjer Poglądów“, der ja bekanntlich mit seiner Partei die stärkste antisemitische Strömung in Polen vertritt, ziemlich peinlich sein. Reinger nennt u. a. L. Kaczmarek von der „Liga der Nationen“. Weiter von „Polen“ im fremden Schrifttum und in der Kunst: A. L. Kaczmarek, A. Pognanski. Unter den Musikern trägt etwa die Hälfte Namen wie Rosenthal, Rubinstein u. s. w. Auch einige Deutsche werden selbstverständlich beschlagnahmt.

Es folgen weiter die Polen als Kunstgönner und Mäcenate im Ausland. Wenn so voller Stolz die eine Jablonowski-Gesellschaft in Leipzig genannt wird, die die Deutschen den Polen verdanken, so müssen wir schon — wenn auch bescheiden — bemerken, daß umgekehrt in dieser Beziehung unser Gut haben in Polen unvergleichlich viel größer ist, wie vielfach nachgewiesen werden könnte. Diese Erscheinung ist überhaupt geradezu typisch für das gesamte Gebiet der Nachbarschaft der beiden Völker. Wenn weiter von der zeitweisen Schwärmerie für die „polnische Mode“ die Rede ist, so muß man wissen, daß diese oft auch kein Eigengewächs war, sondern übernommen wurde, und zwar zu altpolnischer Zeit aus dem Osten und Süden, Ungarn. Die 200 Jahre alte Tracht der im Polen angehefteten katholischen Bamberger ist auch im vorigen Jahrhundert zu einer „polnischen Nationaltracht“ geworden, während manche Nationalpfeifen, wie „bigos“, „zur“ (gleich Jurschauer), „flak“ (mittelhochdeutsch: vlc) ihre ältere deutsche Abstammung durch ihre Sprachform verraten.

Es dürfte auch nicht uninteressant sein, daß der ebenfalls von Reinger erwähnte Tanz „Polka“ vor rund 100 Jahren aus einem in Böhmen üblichen Volkstanz überkommen ist, wie Reinger in Prof. Alexander Brückners „Słownik etymologiczny języka polskiego“ (Krakau 1927, S. 628) nachlesen kann. Dieser

unheimlich fruchtbar und bis ins hohe Alter tätige Slawist, der — ein lebender Gegenbeweis gegen die vielbeschriebene „Polenfeindschaft“ der Preußen — fast 50 Jahre, auch während der Grenzschutzkämpfe, unbehindert seiner Berliner Lehrtätigkeit betriebe hat, ist übrigens auch der Nachkomme deutsch-österreichischer Beamten im ehemaligen Galizien; wenigstens von Mutterseite aus ist er aber polnischer Abstammung, fühlt sich auch als Pole und schreibt den größten Teil seiner Werke polnisch. Seine Nennung durch Reinger ist demnach also berechtigt. Entschiedenem Einspruch muß man jedoch erheben, wenn der berühmte Wiener Kunsthistoriker Joseph Strzygowski auch plötzlich Pole sein soll. Seine Familie stammt aus einer im Mittelalter deutsch besiedelten Stadt Galiziens und lebte und heiratete dann mehrere Geschlechterfolgen hindurch in der deutschen Sprachinsel Bielitz-Biala. Strzygowski selbst nennt seine eigene Lebensbeschreibung: „Aufgang des Nordens. Lebenskampf eines Kunsthistorikers um ein deutsches Weltbild.“ (Leipzig, 1936.)

Weitere Nachprüfungen würden auch bei manchen anderen angeblichen Polen ähnliche Ergebnisse haben. Es ist dies leider, wie man sieht, eine Verfahrensweise, die nicht dazu angetan ist, der Forschung auf dem Gebiete der gegenseitigen zivilisatorischen und kulturellen Beziehungen zu dienen. Hoffentlich nimmt Herr Reinger diese seine Fehler zur Kenntnis und verbessert sie, bevor sein Werk in andere Sprachen übersetzt wird, wie es angekündigt worden ist. Er würde damit nicht nur seinem eigenen Namen, sondern der polnischen Nation und darüber hinaus der gesamten Wissenschaft und Forschung einen Dienst erweisen!
(Schluß)

Leistungswettkampf der deutschen Jugend

Fünfhundert Arbeiter und Angestellte zeigten ihr Können

In Kattowik begann am Sonntag der von den deutschen Berufsorganisationen Oberschlesiens organisierte Leistungswettkampf. Was dieser Wettkampf an geistigen und handwerklichen Leistungen hervorbrachte, wurde übertrahlt von dem Gefühl der Gemeinschaft des um sein Dasein ringenden Deutschtums in Polen. Es war nicht nur eine Angelegenheit der 500 jungen Menschen, die an ihm teilnahmen, sondern wuchs empor zu einem Ereignis, das jeden Deutschen angeht. Es muß unserer Jugend immer wieder eingehämmert werden, daß sie darauf bedacht sein soll, ihre Leistung zu steigern, um damit eine starke Waffe für ihren Existenzkampf zu erringen.

Der eindrucksvolle Leistungswettkampf wurde mit einer schlichten Morgenfeier im Reichshallensaal eingeleitet. Darauf nahmen die Teilnehmer an ihren Plätzen die Aufgaben entgegen. Im Kulturbundsaal arbeiteten die männlichen und weiblichen Angestellten, im Reichshallensaal die männlichen Arbeiter und im Saal der „Erholung“ die weiblichen Mitglieder der Gewerkschaft Deutscher Arbeiter. Während bei den Angestellten die kaufmännischen Berufe am stärksten vertreten waren, hatten sich für den Leistungswettkampf der Arbeiter am meisten die Schlosser gemeldet.

Die Aufgabe der Teilnehmer

Die Teilnehmer waren in vier Leistungs-Klassen eingeteilt. Die Bewertung der Arbeiten erfolgte nach Punkten, wobei für die praktischen Arbeiten die höchste Punktzahl vorgegeben ist. Die Prüfungsfragen der Angestellten betrafen Staatskunde, polnische und deutsche Sprachkenntnisse. Weiter waren sogenannte Situationsaufgaben zu lösen. Die Aufgaben hatten alle den Zweck, den Umfang des Grundwissens festzustellen, um dem einzelnen zu zeigen, wo er in Zukunft mit seiner Schulung einzusetzen hat. In Staatskunde mußten die Teilnehmer beispielsweise folgende Fragen beantworten: Wer war der Gründer des neuen Polens? Welches sind die geographischen Verhältnisse? Welche Bodenschätze hat Polen und wo sind sie zu finden? Welches sind die Hauptausfuhrprodukte Polens? In welchen Wojewodschaften wohnen die meisten Deutschen? Weiter waren deutsche und polnische Aufsätze, Bewertungsschreiben in Deutsch und Polnisch usw. zu schreiben. Ferner mußten angewandte Rechenaufgaben gelöst werden. Schließlich gab es auch noch Wahlaufgaben in Buchhaltung, Kurzschrift und Fremdsprachen.

Dem Leistungswettkampf wurde ein Wettstreit in Maschinen- und Kurzschrift angegliedert, für das sich die Teilnehmer besonders melden mußten. Die im Laufe des Leistungswettkampfes angefertigten praktischen Arbeiten werden am 15. Mai, an dem die Bekanntgabe der Sieger erfolgt, in einer großen Leistungsschau ausgestellt werden.

Am Nachmittag fanden sich die Teilnehmer und die Mitglieder aller deutschen Organisationen zu einer öffentlichen Kundgebung im Reichshallensaal zusammen, der auch Dr. Alix und Senator Wiesner sowie Ing. Schmidt von der Berufshilfe Polen beiwohnten.

Der Leiter der Berufsbildungsarbeit im Verband deutscher Angestellter, Herbert Märzin, hielt eine Ansprache, in der er folgendes ausführte:

Höhepunkt des beruflichen Schaffens

„Der Leistungswettkampf ist ein Prüfstein für das berufliche Leben. Man soll uns nicht den Vorwurf machen, daß wir irgendeine reichsdeutsche Einrichtung nachahmen wollen. Nein, wir haben uns zur Durchführung des Leistungswettkampfes entschließen müssen, um den Bildungsstand unserer Jugend festzustellen und darauf unsere weitere Arbeit aufzubauen und zu beweisen, daß wir

einen Anspruch haben, in der Wirtschaft beschäftigt zu werden.

Der Leistungswettkampf hat in den weitesten Kreisen des Deutschtums Anklang gefunden, aber damit geben wir uns nicht zufrieden. Sicherlich sind heute viele Kameraden und Kameradinnen dem Leistungswettstreit ferngeblieben, weil sie nicht den Mut aufbrachten, ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Sie fürchteten, daß ihnen die anderen Kameraden mit ihren Kenntnissen überlegen sein würden und daß sie sich dadurch nur eine Blöße geben könnten. Wir wollen aber hoffen, daß wir im kommenden Jahre auch in dieser Richtung einen Fortschritt verzeichnen können und dann die gesamte deutsche Jugend im Leistungswettkampf erfassen können. Wie wir unserer deutschen Turn- und Sportfest durchführen und andere im Volkstum verwurzelte Feste feierlich begehen, so muß auch der Leistungswettkampf festlicher Höhepunkt des be-

ruftlichen Schaffens innerhalb unserer Volksgruppe werden. Er soll eine ständige Einrichtung sein und uns immer wieder ermahnen, daß wir uns Kenntnisse aneignen müssen, auf denen wir unsere Lebensgrundlage aufbauen können.

Von jedem jungen Deutschen werden wir in Zukunft verlangen, daß er die Landessprache genau so wie seine Muttersprache beherrscht. Das ist die erste Forderung, die wir an ihn stellen werden, und auch die Voraussetzung für sein Fortkommen. Wir werden von ihm aber auch fordern, daß er sich ein breites Grundwissen aneignet. Deutsch, Polnisch, Rechnen, Kurzschrift und Buchhaltung für den kaufmännischen Angestellten müssen der Grundstock für den Aufbau sein.

In unserem Leistungswettkampf haben wir nur unsere Mitglieder bis zum 25. Lebensjahre erfasst. In Zukunft soll sich der Leistungswettkampf auf alle Mitglieder ohne Unterschied des Alters und des Geschlechts ausdehnen.

Der Geltungsanspruch unserer Volksgruppe ist nur dann berechtigt, wenn wir durch entsprechende Leistungen das Anrecht immer wieder beweisen. Das bedeutet, daß jeder schaffende Deutsche den Willen zu einer umfassenden beruflichen Leistungssteigerung aufbringen muß.

Der Leiter der Berufsbildungsarbeit der Gewerkschaft Deutscher Arbeiter, Felder, wies darauf hin, daß der erste Leistungswettkampf der Auftakt zu zäher Arbeit sein werde.

Wicherns Hilfswerk in Oberschlesien

Ein bleibendes Gedenken für den Waisenhausvater

Am 28. April bringt der Gleiwitzer Sender von 18.20 bis 18.35 Uhr einen Vortrag von Pfarrer Dr. Schneider, jetzt in Bernburg, bis August 1937 in Kattowik, über Johann Hinrich Wichern als Retter ober-schlesischer Waisenkinder.

90 Jahre sind seit jenen Frühlingstagen des Jahres 1848 vergangen, wo der Hamburger Johann Hinrich Wichern tatkräftig und entschlossen zum Helfen bereit war, als er von den furchtbaren Folgen des Hungerinfus in den drei ober-schlesischen Kreisen Lublinitz, Pleß und Rybnitz hörte. Das allgemeine Mißerntensjahr 1847 hatte in dem damals noch recht abgeschlossenen Winkel besonders traurige Folgen gehabt, die von zentraler Stelle aus auch nicht so leicht zu beheben waren, wie es heute wohl möglich wäre. Wichern, durch seine Gründung des Rauhen Hauses als vorbildlicher Waisenhausvater überall bekannt, machte den Vorschlag, wenigstens die Tausende von Waisenkindern, die nach dem großen Sterben verlassen und verwahrloht zurückblieben, zu retten. Er schätzte ihre Zahl auf 9500; 1000 starben infolge mangelnder Fürsorge. Fast die Hälfte dieser Kinder hat Wichern vor dem Zugrundegehen retten können, indem er mehr als 4000 Kinder in Waisenhäusern unterbrachte. Er selbst hat in den Jahren 1848—1850 vier Reisen nach Oberschlesien unternommen, um sich von der Ausdehnung des Elends und von der Möglichkeit sofortiger Hilfe zu überzeugen. Der König von Preußen ernannte ihn zum Regierungskommissar für

diese Hilfsarbeit, die evangelischen und katholischen, polnischen und deutschen Kindern ohne Ausnahme zugute kam.

Einige Waisenanstalten wurden provisorisch auch im ober-schlesischen Gebiet selbst gegründet und zehn Brüder aus dem Rauhen Hause als Hausväter und Pfleger dort angekehrt. Von dieser Arbeit ist im heutigen polnischen Oberschlesien erhalten geblieben das Mädchen-waisenhaus in Altdorf bei Pleß, eine der wichtigsten Anstalten der Inneren Mission für die evangelische Kirche Oberschlesiens.

Pfarrer Dr. Schneider, der in seinem „Gedenkbuch der evangelischen Kirche in Polnisch-

Oberschlesien“ auch dieses großen Hilfswerkes gedacht hat, macht jetzt, wo sich die ober-schlesische Reise des großen Helfers und Freundes ober-schlesischer Kindernot zum 90. Male jährt, den Vorschlag, dem Manne, der so viel für das Land getan hat, ein bleibendes Gedenken zu setzen, nicht nur von der evangelischen Kirche aus, sondern von der gesamten ober-schlesischen Bevölkerung, hat doch Wichern nicht nach Konfession und Sprache gefragt, sondern unterschiedslos seine Hilfe erteilt und auch mit katholischen Ordensbrüdern und katholischen Waisenanstalten zusammen gearbeitet. pz.

Blumenwunder im Ruhrgebiet

Essen. Am heutigen Dienstag öffnet die Reichsgartenschau Essen 1938 ihre Pforten. Ein Rundgang am Vorabend zeigte, was der Reichsnährstand und die Stadt Essen in erfolgreicher Zusammenarbeit hier im Lande der Kohle und des Eisens geschaffen haben.

Mit der Reichsgartenschau Essen 1938, die sich auf einem fast 500 000 Quadratmeter großen Gelände ausbreitet, ist eine Ausstellung geschaffen worden, die mehr als eine vorübergehende Erscheinung ist, denn sie wird auch späterhin, nach Schluß der Gartenschau als Daueranlage erhalten bleiben. Von Jahr zu Jahr soll sie an Schönheit gewinnen als der große Volksgarten des Ruhrgebietes, der sich mit vollem Recht einreicht in die Zahl der großen Gartenanlagen Deutschlands und Europas.

Ueberraschend ist die Fülle dessen, was der deutsche Gartenbau hier zusammengetragen hat. Der Frost und der Schneefall der letzten Tage haben dem Blühen und Sprießen in dem großen Blumengarten kaum etwas anhaben können.

Pilger-Autobus von Schnellzug erfasst

Paris. In der Nacht zum Montag ist ein mit Pilgern aus Lillieurg kommender Autobus an einer Straßeneigung vom Schnellzug Paris-Bordeaux erfasst und eine Strecke weit mitgerissen worden. Sechs



Der bekannte englische Weltrekordfahrer Eric Fernihough tödlich verunglückt

Der vielfache englische Weltrekordfahrer Eric Fernihough ist, wie gestern gemeldet, auf der Gyoner Landstraße in der Nähe von Budapest bei einem Versuch, den Weltrekordtitel zurückzugewinnen, tödlich verunglückt. Auf unserem Bild sieht man den englischen Weltrekordfahrer vor Beginn seiner letzten Fahrt.

Personen kamen bei dem Unglück ums Leben. Acht wurden schwer verletzt, drei von ihnen befinden sich in einem hoffnungslosen Zustand. Ueber die Ursache des Unglücks ist bisher noch nichts Näheres bekannt geworden; doch führt man es auf eine Unachtsamkeit des Streckenwärters zurück, der die Schranke nicht heruntergelassen hatte.

Heilstätte für Kinder in den Beskiden

Der bekannte Luftkurort Gottschalkowitz (Gatkowice), im Weichselthal und im Vorlande der Beskiden herrlich gelegen, hat den großen Vorzug einer starken heilkräftigen Solquelle, die gerade bei Kindern sehr gute Heilerfolge hervorgebracht hat. Gottschalkowitz ist das einzige Solbad in Polen, dessen Umlagen speziell auch den Kindern zugute kommen. Die deutsche evangelische Kinderheilstätte Bethesda hat in mehr als 50 Jahren ihres Bestehens über 20 000 Kinder aufgenommen, solche, die an skrophulösen Erscheinungen leiden, wie auch Kinder mit Erkrankungen der Atmungswege und unterernährte körper-schwache Kinder. Der Kinderheilstätte stehen im Bade eigene Zellen und Bäder zur Verfügung. Es wird Sole zum Trinken verabreicht und sorgfältige Behandlung durch Inhalation durchgeführt. Diakonissen des polnischen Diakonissenmutterhauses betreuen das Heim, dessen ärztliche Oberaufsicht der Chef-arzt des Johanniterkrankenhauses der nahe gelegenen Stadt Pleß hat. Die vierwöchige Kurzeit beginnt im Mai. Der sehr mäßige Preis für Aufenthalt, Verpflegung, Kurtag und sämtliche Kurmittel beträgt nur 80 Zł. Auskünfte über Aufnahme und Aufenthalt der Kinder vermittelt bereitwilligst Diakonisse Maria Lorke, Goczałkowice Zdrój (Gorny Slaj, Zakład Bethesda). pz.

Sport vom Tage

Deutsches Turn- und Sportfest

Die Volkstümlichen Dreikämpfe in Breslau

Im Rahmen des Deutschen Turn- und Sportfestes 1938 in Breslau beanspruchen die Volkstümlichen Dreikämpfe, an denen sich die Sporttreibenden aller Fachgebiete beteiligen sollen, eine Sondervorstellung, weil sie — mit gewissen Einschränkungen natürlich — für jeden da sind und eine riesige Beteiligung aufweisen werden. Die festgesetzte Höchstbeteiligung beträgt insgesamt 14 655 Männer und 1440 Frauen. Bei einer solchen Beteiligung ist natürlich eine eingehende Vorbereitung, der Abwicklung besonders wichtig. Die notwendigen Kleinarbeiten werden von den Mehrkampfpartnern der Fachämter Turnen und Leichtathletik gemeinsam getragen, die dann auch die über 900 Kampfrichter stellen. Vier Klassen, darunter auch die Frauen, erwidigen folgende Übungen: 100-Meter-Lauf, Weitsprung, Kugelstoß. Nur ein Kampf, zu dem auch nur 255 Teilnehmer zugelassen sind, weicht in seiner Zusammensetzung von den übrigen ab, und zwar tritt hier der Stabhochsprung an die Stelle des Kugelstoßens. Dreikämpfe kommen auf der Friesenwiege zur Abwicklung. Durch eine einzigartige Organisation wird dafür gesorgt sein, daß die Durchführung reibungslos klappt. Bekämpft wird auf 60 Wettkampfbahnen für Weitsprung und Kugelstoß. Gelaufen wird auf Rasen, und zwar werden zweimal je zwanzig Lauf-

bahnen abgesteckt. Um den Kampfrichtern die Arbeit zu erleichtern, sind die Meßgeräte für Weitsprung und Kugelstoß an Stelle von Metern und Zentimetern mit einer Punktskala versehen, die sofort das Ergebnis eines Sprunglaufs oder Wurfes in Punkten ablesen läßt.

Nuvolari will es sich doch überlegen

Der mit so absoluter Sicherheit ausgesprochene Verzicht des italienischen Meisterfahrers Lazio Nuvolari auf Bestreitung weiterer Autorennen scheint nun doch nicht in die Tat umgesetzt werden. In seine Heimatstadt Mantua zurückgekehrt, wurde der Meister von Journalisten eingehend befragt. Seine Antworten waren diesmal schon bei weitem nicht mehr so bestimmt wie beispielsweise in der Klinik in Pau oder in Paris. Er sagte u. a., daß es ihm sehr schwer fallen würde, die Maschinen zu vergessen. Auf die Frage, ob er in Tripolis am 15. Mai fahren würde, entgegnete Nuvolari: „Tripolis wohl nicht. Ich kann heute wirklich noch nicht sagen, ob ich wieder Rennen fahren werde. Man wird sehen, mit der Zeit...“

Woraus zu entnehmen ist, daß Nuvolari der Rennbahn doch wohl nicht endgültig den

Rücken gekehrt hat. Man spricht ja auch davon, daß er der ihm ergangenen Einladung, das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis am 30. Mai zu bestreiten, gern Folge leisten würde.

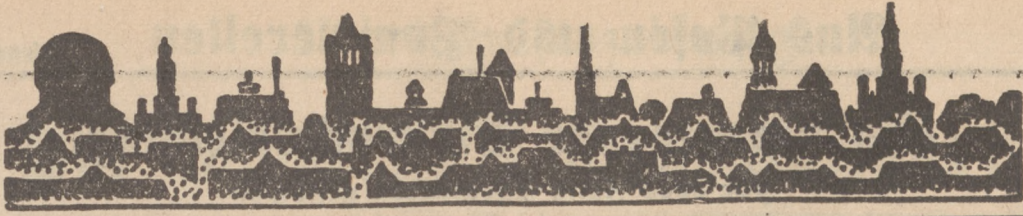
Auto-Union nicht in Tripolis

Wie wir erfahren, wird sich die Auto-Union an dem am 15. Mai stattfindenden Automobil-Rennen um den Großen Preis von Tripolis nicht beteiligen. Es geht also deutscherseits allein die Marke Mercedes-Benz mit den drei Fahrern Rudolf Caracciola, Hermann Lang und Manfred v. Brauchitsch an den Start. Maßgebend für den Entschluß der Chemnitzer Firma war, daß die Versuche mit dem neuen Rennwagen noch nicht ganz abgeschlossen sind, daß dieser aber erst dann im Rennen herausgebracht werden soll, wenn er Gewähr dafür bietet, gegen die starke ausländische Gegnerschaft voll bestehen zu können.

Sechs Nationen in Rom

An dem großen internationalen Reitturnier, das am Dienstag auf dem neuen Turnierplatz der Villa Umberto in Rom beginnt, sind die Reiter von sechs Nationen beteiligt. Aus Rizza, wo am Sonntag das große Militär-Turnier zu Ende ging, kommen die Mannschaften Irlands, Rumäniens und der Türkei. Zum ersten Male nimmt in Rom auch eine offizielle Mannschaft Griechenlands teil. Sehr stark ist aber vor allem Deutschland vertreten. Italien ist selbstverständlich mit dem stärksten Aufgebot am Start. Im Mittelpunkt des Turniers steht der Kampf im Preis der Nationen um den Goldpokal Mussolinis.

Aus Stadt



und Land

Stadt Posen

Dienstag, den 26. April

Mittwoch: Sonnenaufgang 4.30, Sonnenuntergang 19.11; Mondaufgang 3.00, Monduntergang 16.01.

Wasserstand der Warthe am 26. April + 0,90 gegen + 0,87 am Vortage.

Wettervorhersage für Mittwoch, den 27. April: Temperaturen 3 bis 4 Grad höher als am Vortage; wechselnd bewölkt, zeitweise aufheiternd; trocken; mäßige Winde von West bis Nord.

Theater Wielti

Dienstag: Sinfoniekonzert
Mittwoch: „Tausend und eine Nacht“ (Geschl. Vorstellung)

Donnerstag: Ballettabend „Die geraubte Braut“ und „Feuervogel“

Kinos:

- Apollo: „Korjaren“ (Engl.)
- Gwiazda: „Frauen vor dem Abgrund“ (Poln.)
- Metropolis: „Saratoga“ (Engl.)
- Sionce: „Brzos“ (Poln.)
- Sjints: „Rose-Marie“ (Engl.)

Gedanken über das Auto des Jahres 2000

Wir sind vom Jahre 2000 noch runde 62 Jahre entfernt. Ein Zeitraum, der uns kurz erscheint, wenn wir diese Zahl so hinsprechen, dessen Länge uns aber zum Bewußtsein kommt, wenn wir um 62 Jahre technisch zurückdenken. Wie wenig wußte man im Jahre 1876 von all den Errungenschaften unserer Zeit! Man kannte weder Grammophon, noch Film, noch Radio. Wir vermögen uns also auch kaum vorzustellen, wie es um das Jahr 2000 bei uns aussehen wird.

Man träumt heute davon, daß dann die Autos statt mit Benzin durch Elektrizität betrieben werden, und zwar durch elektrische Wellen, die man aus der Luft auffängt oder wie Rundfunkwellen drahtlos einem Sender entnimmt, daß die Autos dann zusammenlegbare Flügel haben, damit man sich mit dem Fahrzeug in die Luft schwingen kann, sowie Schwimmer, um auf dem Wasser zu fahren.

Die Autos werden um das Jahr 2000 bestimmt mit weit größerer Geschwindigkeit fahren als heute, einige hundert Kilometer in der Stunde werden dann vielleicht üblich sein. Allerdings müssen die Motoren, wenn dieses Ziel erreicht werden sollte, noch wesentlich verändert werden, und nicht nur die Motoren, sondern auch die Reifen. Wenn die Wagen sich aber in solcher Geschwindigkeit fortbewegen, so wird wohl kaum noch jemand im offenen Wagen fahren, sondern die geschlossene Form des Autos würde Bedingung sein.

Der französische Flieger und Autofabrikant Bréguet vertritt den Standpunkt, daß das Auto sehr viel Gemeinsames mit dem Flugzeug habe, daß es also geflügelte Autos geben wird, denn, sagt Bréguet: „der beste Verkehrsweg ist die Luft. Damit soll nicht gesagt sein, daß die Autos verschwinden, im Gegenteil. Sie werden im Jahre 2000 ebenso unentbehr-

Die englische Krankheit

Mangel an Vitaminen und Sonnenkraft

Wenn auch die englische Krankheit oder Rachitis in den letzten Jahren zurückgegangen ist, so leiden doch immerhin recht viele Kinder an ihr. Die größten Anzeichen einer ausgeprägten Rachitis sieht man bei Kindern auf den ersten Blick. Es sind kleine, oft zwerghafte Menschen mit edigem, quadratischem Schädel, schlechten Zähnen, breitem, fahrigem oder spitzem Brustkorb, oft mit Rückgratverkrümmung und mit ausgesprochenen Säbelbeinen. Fast immer erfährt man von deren Eltern, daß sie spät laufen gelernt hätten.

Kinder, die sechs Monate gestillt wurden, erkranken weniger leicht als Flaschenkinder.

geht vor allem der Sonnenmangel schuld an der Entstehung der englischen Krankheit. Die Luft über den Großstädten enthält fast immer eine Dunstschicht aus Staub, Ruß und dergleichen. Auch über dem Flachlande ruht im Sommer meist eine ähnliche Schicht, die auch zahlreiche Wassertröpfchen enthält. Diese Schichten und auch Fensterglas halten die ultravioletten Strahlen des Sonnenlichtes zum größten Teil zurück.

Die Ursachen einer Krankheit zu kennen, macht ihre Vorbeugung wesentlich leichter. Bezüglich der Säuglingsernährung muß erster Grundsatz sein, so lange wie möglich, wenigstens

Heute Dr. med. Hob Prätorius

Hundertstes Auftreten von Günther Reiffert

Landkinder leiden seltener daran als Großstadtkinder, und von den Landkindern sind die im tiefen Binnenlande lebenden wieder häufiger betroffen als solche, welche an der See oder im Gebirge aufwachsen. Aus dem Gesagten geht hervor, daß die Rachitis eine Mangelkrankheit ist. Es mangelt an der Ernährung, nicht etwa an der Nahrungsmenge, sondern an gewissen Nahrungsstoffen.

Naturvölker kennen die Rachitis nicht, weil ihre Kinder unter natürlicheren Lebensbedingungen in Licht, Luft und Sonne aufwachsen. Und tatsächlich ist außer dem Vitaminmangel

sechs bis acht Monate, zu stillen. Ist das nicht möglich, müssen dem Kinde neben der Kuhmilch Mohnkeim, Spinat und Obstsaft gegeben werden. Bei den geringsten oben geschilderten Anzeichen einer Rachitis frage man den Arzt, am besten gehe man regelmäßig in eine Säuglingsberatungsstunde.

Vor allem gehört das Kind in die Sonne. Im Sommer und auch im Winter, wo es ja auch Sonnentage gibt. Glücklich Kinder, die an der See oder in einer Gebirgsgegend groß werden, brauchen wohl kaum irgendeine künstliche Nachhilfe. Dr. med. R. K.

Feier der Reichsdeutschen

Das Deutsche Generalkonsulat in Posen teilt folgendes mit:

Aus Anlaß des Nationalfeiertages unseres Volkes findet am Sonnabend, dem 30. April, um 18 Uhr im Deutschen Hause, Grobla 25, eine Feier statt, bei der ein Redner aus dem Reiche eine Ansprache halten wird. Im Anschluß an diese Feier findet ein geselliges Beisammensein mit Tanz statt. Ausweis: Paß.

Propaganda-Woche zur Bekämpfung der Tuberkulose

Vom 25.—30. April findet in Polen die alljährliche „Anti-Tuberkulose-Woche“ statt, in deren Rahmen in Posen Vorträge über die wirksame Bekämpfung der Tuberkulose gehalten werden. Beide Vorträge finden im Sniadecki-Saale des Collegium Medicum, Fredry 10, statt. Am Mittwoch spricht Prof. Dr. Strajzński über „Die Haupt-Tuberkulose als Volksplage“ und am Donnerstag Dr. Alfiewicz über „Die Bedeutung der Röntgenstrahlen im Kampfe gegen die Tuberkulose“.

lich sein, wie sie es schon heute sind. Die Motoren müßten sehr leicht sein, etwa 300 PS hergeben und das Auto müßte sich mit einer Geschwindigkeit von 400 Kilometer in der Stunde in der Luft fortbewegen können.“

Daß die Dächer der Häuser als Landungsplätze für die fliegenden Autos eingerichtet würden, versteht sich eigentlich von selbst.

Ein Techniker meint, daß man bestrebt sein werde, eine bessere Verteilung des Gewichtes zu erreichen, daß man die Triebkraft auf alle vier Räder verlege. Er hofft dadurch auch wieder zu einer größeren Geschwindigkeit zu kommen.

Heute interessiert sich jedes Kind für Autos. Es kennt die einzelnen Marken und ihre Vorzüge und weiß so genau Bescheid, wie in früheren Jahrzehnten nur gewiegte Fahrer. Schon daran sieht man, daß das Auto wirklich im besten Sinne „populär“ geworden ist. Was werden die Kinder von morgen — über unsere Autos von heute sagen?

Meldet Pflegestellen Entrichtet Sonderbeiträge für die Deutsche Kinderhilfe!

Wenn Herz und Nerven der Schonung bedürfen, dann nur coffeinfreien KAFFEE HAG

Kriegserklärung an die Ratten

Die Posener Stadtverwaltung hat für die Zeit vom 29. April bis zum 3. Mai eine allgemeine Rattenbekämpfung auf dem Gebiete der Stadt Posen angeordnet. Zu diesem Zweck muß das amtlich vorgeschriebene Rattengift „Ratopag S“ in Würfeln oder „Enka M 3“ flüssig ausgelegt werden. In den Häusern, die südlich der Straßenzüge: Grunwaldzka, Bukowska, Marjz, Focha, Marjz, Biludziog, St. Martin-Straße, Wrocławska, Stary Rynek, Wielka, Chwalizowa, Czartorja, Tama Berdychowska und Malkanika liegen, darf nur Rattengift „Enka M 3“ ausgestreut werden, während nördlich dieser Straßenzüge nur „Ratopag S“ verwendet werden kann.

Je 300 Quadratmeter bebauten Geländes erfordern eine Giftmenge von 100 Gramm „Ratopag S“ oder 75 Gramm „Enka M 3“. Im übrigen verweisen wir auf die Anschläge an den Liffaß-Säulen.

Film-Besprechungen

Metropolis: „Saratoga“

Saratoga ist der Name einer berühmten Pferderennbahn in Amerika. Die Handlung spielt in der Welt der Pferdebüchler, Buchmacher und großer Pferderennen. Clark Gable als gerissener Buchmacher und Jean Harlow als temperamentvolles Farmermädel und Kind eines berühmten Pferdezüchters haben die Hauptrollen in diesem echt amerikanischen aufgezogenen Film. Uebrigens ist dies der letzte Film der so früh verstorbenen Jean Harlow; einige Szenen sind sogar mit ihrem Double Mary Dees gedreht worden, jedoch so geschickt, daß es keinem Besucher auffällt.

Apollo: „Korjaren“

Der Film selbst behandelt das wechselvolle Schicksal eines kühnen Seeräubers und Korjaren zur Zeit des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges gegen England. Als die Vereinigten Staaten in Not und Gefahr sind, kämpfen die eigentlichen vaterlandslosen Gesellen auf Seiten Amerikas, ihrer Wahlheimat, und entscheiden die Schlacht zugunsten der Vereinigten Staaten. Da sie jedoch mit dem Gesez in Konflikt gekommen waren, mußten sie bald das Festland verlassen und ihr unketes Piratenleben weiterführen. Die Hauptrolle spielt Frederic March sehr wirkungsvoll, und auch die Regie ist auf der Höhe. Die weibliche Hauptrolle spielt mit natürlicher Anmut Franziska Gaal, die erst vor kurzer Zeit nach Hollywood ging und sich hier nun in ihrem ersten amerikanischen Film zeigt.

Geschäftliche Mitteilungen

Kann man die Gesundheit kaufen?

Ja, und das ist sogar leicht möglich, denn aus gesundheitlichen Gründen empfiehlt Kneipp als tägliche Nahrung den Kaffee Kneipp. R. 1182.

Revolutionär der Wissenschaft

Zum 80. Geburtstag von Max Planck.

DaD. Dieser Tage vollendete ein deutscher Gelehrter sein 80. Lebensjahr, dessen Name seinerzeit, wie der weniger anderer, Aufsehen erregt hat, vor allem auch jenseits der deutschen Grenzen: Max Planck. Geboren 1858 in Kiel, ist seine Laufbahn, äußerlich gesehen, die eines deutschen Hochschullehrers mit den Stationen München und Berlin als Studienaufenthalten — er war Schüler der berühmten Physiker Kirchhoff und Helmholtz —, dann München und Kiel als den ersten Stationen seiner Lehrtätigkeit. Aber auffallend ist, daß der junge Gelehrte, dessen Doktorarbeit über den zweiten Hauptsatz der Wärmetheorie bereits Aufsehen gemacht hatte, schon mit 29 Jahren, im Jahre 1887, als ordentlicher Professor nach Berlin berufen wurde, an die Universität des Reiches, deren Ehrgeiz es ist, Sammelplatz nur der allerbesten Namen der Wissenschaft zu sein. Bis zu seiner 1927 erfolgten Veretzung in den Ruhestand wurden dem erfolgreichen wissenschaftlichen Lehrer und Forscher alle nur erdenklichen internationalen wissenschaftlichen Ehrungen zuteil. Seit 1930 leitete er außerdem als Präsident die Kaiser-Wilhelm-Akademie.

Populär ist sein Name eigentlich nie gewesen, und wenn seine Leistungen je eine Rolle im Bewußtsein der Öffentlichkeit spielten, dann unter einem, seinem Inhalt nach etwas nebelhaften Schlagwort. Bei dem Werk, das ihn in der Wissenschaft unssterblich gemacht hat, handelt es sich nämlich um eine Reihe von theoretisch-physikalischen Über-

legungen und Rechnungen, die man heute unter dem Namen „Quantentheorie“ zusammenfaßt, und man kann sagen, daß diese Leistung nicht weniger revolutionierend auf unser Naturerkennen gewirkt hat als i. Zeit die Gesetze eines Keplers, in denen die Tatsache stabilisiert wurde, daß die Erde sich um die Sonne drehe und nicht umgekehrt. Denn während bisher alle Welt geglaubt hatte, daß gewisse Naturvorgänge, etwa die Vorgänge der Energiestrahlung, gleichförmig ablaufen — „die Natur macht keine Sprünge“, lautete ein fundamentaler Satz der frühen Physik —, gelang es Planck, nachzuweisen, daß jene Vorgänge, wie Wärme-, Licht- und Elektrizitätsstrahlung stoßweise, in „Quanten“, und zwar in ganzen Vielfachen sehr kleiner Energiequanten (also nicht in Bruchteilen derselben) erfolgen. Es gelang sogar, die Größe dieses Quants zu berechnen. Wie man sieht, war das ein Schlag ins Gesicht gegen die bisherige Auffassung von jenen wichtigen Naturvorgängen, die nur durch dauernde Ueberlagerung von unzähligen solchen Quantenstößen gleichförmig erscheinen können.

Es würde zu weit führen, die Herleitung dieser Theorie hier darzulegen und die Art zu zeigen, wie sie trotz großer anfänglicher Bedenken der Gelehrten dann Eingang in das physikalische Denken unserer Zeit fand. Aber es darf nicht unerwähnt bleiben, daß sie für die Forschungen über den Aufbau der Atome von großer Wichtigkeit wurde; u. a. gelang es, die Zusammenhänge zwischen dem Aufbau des Atoms und dem von ihm erzeugten Spektrum aufzuklären. Wichtigste Dienste hat die Quantentheorie aber auch der Astrophysik geleistet, der sie Berechnungen, etwa über die Größe fernster Gestirne, gestattet, die sonst aus Mangel an Anhaltspunkten nicht möglich wären.

Österreichs Vöndschaffen im Spiegel ihrer Namen

Von Werner Lenz.

Wie auch in anderen Teilen Deutschlands, haben bereits in vorgeschichtlicher Zeit verschiedene Gruppen der arischen Völkerrfamilie nach und nebeneinander den österreichischen Landesraum besiedelt. So ist dann überall in der Bezeichnung der Orte, Gegenden, Flüsse ein buntes Gemisch sprachlich oft überaus interessanter Namensbezeichnungen entstanden, indem hier Derleichteisbenennungen aus früherer Zeit fortlebten, dort neue Namen beigelegt wurden, um wiederum von einer anderssprachigen Folgegruppe von Landbewohnern übernommen oder abgeändert zu werden.

Da haben wir das schöne Kärnten. Im Jahre 803 findet sich der Name Carintia; die mittelhochdeutsche Form ist Charintirichi. Der berühmte Arzt Paracelsus zerbrach sich bereits vor 400 Jahren den Kopf, was das Wort bedeuten möge. Er kam auf die schnurrige Erklärung, Carintia sei aus „caritas intima“, zu deutsch „innigste Liebe“, entstanden, und die Römer hätten dies von ihnen besonders geschätzte Land so genannt. Andere sagen, der Name Kärnten komme von den Urbewohnern, den Karnen, her. Wahrscheinlich aber nennt sich erst der Stamm von seiner Heimat, denn in deren Namen steckt das keltische Wort „tarn“, Gestein, und außerdem „tan“, Erde. Kärnten ist also das Steinland, das Land der Felsen. Der Name der Hauptstadt Klagenfurt hat nichts mit „Klage“ zu tun; vielmehr heißt Klagenfurt nach dem fließenden Glan, daran es liegt, und hat also schon frühzeitig eine Furt dort innegehabt. „Frühzeitig“ entnehmen wir der Tatsache, daß das Wort „glan“ keltisch ist und die Keltten schon lange dort nicht mehr Herren des Landes sind; glan bedeutet: rein, klar,

Angriff gegen die hüllische Ausfuhrpolitik

Gr. New York. Die Tendenzen der amerikanischen Handelspolitik haben sich unter dem „New Deal“ infolge der wachsenden Werbearbeit des Aussenministers Cordell Hull bislang ohne grossen Widerstand durchsetzen können.

Es ist deshalb besonders auffallend, dass die Grundlinien der hüllischen Handelspolitik am 12. 4. 1938 durch den Oberbürgermeister von New York, La Guardia, als ein unzureichendes Instrument zur Sicherung der amerikanischen Exportinteressen angegriffen wurden.

Die Vorschläge La Guardias bezwecken eine Bekämpfung der europäischen, vor allem deutschen, italienischen und japanischen Konkurrenz in Lateinamerika.

Der La Guardia-Plan besteht aus den folgenden Hauptpunkten: 1. Vornahme einer sorgfältigen durchgreifenden Analyse der Absatzmöglichkeiten in Zentral- und Südamerika.

La Guardia erwartet von diesem direkten Exportdumping nicht nur eine Rückgewinnung der angeblichen Absatzverluste auf den genannten Märkten, sondern auch eine beträchtliche Verminderung der Arbeitslosigkeit.

Dieser, als „Kampf gegen die Diktaturen der Welt“ gerichtete Plan steht zu den bislang entwickelten Grundsätzen der amerikanischen Handelspolitik in derart schroffem Gegensatz, dass eine scharfe Ablehnung durch Aussenminister Hull nicht überrascht.

Von der Regierung wurde der Plan ferner deshalb ungünstig aufgenommen, weil sich das hüllische Handelsprogramm gegenwärtig erfolgreicher zu entwickeln scheint und der Abschluss von Handelsverträgen mit mehreren lateinamerikanischen Republiken vorbereitet wird.

Trotz dieser scharfen Ablehnung darf nicht übersehen werden, dass die am Export nach Lateinamerika besonders interessierten Kreise dem La-Guardia-Plan z. T. offen zustimmen.

Der deutsche Lebensstandard

Der deutsche Lebensstandard hat in den vergangenen Jahren oftmals zur Diskussion gestanden. Er wird auch heute noch viel besprochen, allein mit dem Unterschied, dass die- jenigen Betrachtungen, die den wirklichen Zu- ständen gerecht werden, in einer ständigen Zunahme begriffen sind.

Von 1932 bis 1937 haben die Einzelhandels- umsätze von 23 auf 31 Milliarden RM zu- genommen. Da auf wichtigen Gebieten der Lebensmittelversorgung keine Preissteigerungen vorgekommen sind und die Preiserhöhungen in anderen Zweigen des Einzelhandels gering sind, ergibt sich aus dieser Zunahme die reale Kaufkraftsteigerung der breiten Massen des Volkes.

Von den Nahrungsmitteln abgesehen, bei denen eine Verbrauchssteigerung und ein Uebergehen zu höherwertigen Qualitäten feststellbar ist, wird die Konsumkraft des deutschen Volkes gut durch den Absatz reiner

Luxusartikel gekennzeichnet, der sich aus folgender Uebersicht ergibt:

Table with 4 columns: Item, 1932, 1937, Steigerung. Items include Zigarren, Zigaretten, Bier, Wein, Kaffee.

Im Jahre 1937 sind im alten Reichsgebiet allein für Nahrungs- und Genussmittel 12,7 Milliarden RM verausgabt worden gegenüber rund 10 Milliarden RM im Jahre 1932. Die Aufwendungen für Bekleidungsgegenstände zeigen mit 8,6 Milliarden RM in der gleichen Zeit eine Zunahme von 50%.

Börsen und Märkte

Posener Effekten-Börse

vom 26. April 1938

Table of stock market data for Posener Effekten-Börse, listing various bonds and bank shares with prices and trends.

Warschauer Börse

Warschau, 25. April 1938

Rentenmarkt: Die Stimmung war in den Staatspapieren stark, in den Privatpapieren belebt.

Amtliche Devisenkurse

Table of official exchange rates for various cities including Amsterdam, Berlin, Kopenhagen, London, New York, Paris, Prag, Italien, Oslo, Stockholm, Danzig, Zürich, Montreal, and Wien.

1 Gramm Feingold = 5.9244 Zl.

Es notierten: 3proz. Prämien-Invest.-Anleihe I. Em. 84.00, 3proz. Prämien-Invest.-Anleihe I. Em. Serie 92.75, 3proz. Prämien-Invest.-Anl. II. Em. 82.75, 4proz. Prämien-Dollar-Anleihe Serie III 43.00, 4proz. Konsol.-Anleihe 1936 69, 4proz. Staatliche Innen-Anleihe 1937 65.75, 7proz. Pfandbriefe der Staatlichen Bank Roiny 83.25, 8proz. Pfandbriefe der Staatl. Bank Roiny 94, 7proz. L. Z. der Landeswirtschaftsbank II.-VII. Em. 83.25, 8proz. L. Z. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 94, 7proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank II.-III. Em. 83.25, 8proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 94, 8proz. Bau-Obl. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 93, 5proz. Pfandbriefe der Landeswirtschaftsbank I. Em. 81, 5proz. Pfandbriefe der Landeswirtschaftsbank II. bis VII. Em. 81, 5proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 81, 5proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank II.-III. und III. N. Em. 81, 5proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank IV. Em. 81, 4proz. L. Z. Tow.

Kred. Ziem. Warschau Serie V 6475, 5proz. L. Z. Tow. Kred. Warschau 1933 71.50, 5proz. L. Z. Tow. Kred. Lodz 1933 64.25, 5proz. L. Z. Tow. Kred. Radom 1933 58, VI, 6proz. Konv.-Anleihe Warschau 1926 76.25, VIII, und IX, 6proz. Konv.-Anleihe Warschau 1926 73.

Aktien: Tendenz: stark. Notiert wurden: Bank Polski 116.50, Wegiel 75.00, Lilpop 71, Ostrowiec Serie B 56.25-56.50, Starachowice 39-38.75, Zyrardow 65.75.

Getreide-Märkte

Bromberg, 25. April. Amtliche Notierungen der Getreide- und Warenbörse für 100 kg im Grosshandel frei Waggon Bromberg. Richtpreise: Standardweizen I 25.00 bis 25.50, Standardweizen II 24.25-24.75, Roggen 19.75-20, Gerste 17-17.25, verregneter Hafer 17.75 bis 18.25, Roggenmehl 65% 29.75-30.25, Schrotmehl 95% 25.25-26.25, Weizenkleie grob 15.25 bis 16, mittel 14.25-14.75, fein 14.75 bis 15.25, Roggenkleie 13-13.50, Gerstenkleie 13 bis 13.75, Viktoriaerbsen 22-25, Folgererbsen 23.50-25.50, Felderbsen 23-25, Sommerwicke 20.50-21.50, Peluschken 22.50-23.50, Gelblupinen 13.25-13.75, Blaulupinen 12.75-13.25, Serradella 26-29, Winterraps 51-53, Wintererbsen 49-50, Leinsamen 48-51, Seuf 32-35, Weissklee 210-230, Rotklee gereinigt 97% 130 bis 140, englisches Raygras 80-85, Leinkuchen 21.25-22, Rapskuchen 16.75-17.50, Sonnenblumenkuchen 40-42%, 18.75-19.75, Sojaskrot 23.50-24, Setzkartoffeln 8-11, gepresstes Roggenstroh 6.25-6.50, Netzeheu 7.50-8, gepresstes Netzeheu 8.50-9. Der Umsatz beträgt 1042 t. Weizen 166 t ruhig, Roggen 276 t belebt, Gerste 89 t ruhig, Weizenmehl 84 t ruhig, Roggenmehl 77 t belebt.

Warschau, 25. April. Amtliche Notierungen der Getreide- und Warenbörse für 100 kg im Grosshandel frei Waggon Warschau Einheitsweizen 28.50-29, Sammelweizen 28-28.50, Standardroggen I 21-21.50, Standardgerste I 18 18-18.25, Standardgerste II 17.50-17.75, Standardgerste III 17.25-17.50, Standardhafer I 21.50 bis 22, Standardhafer II 19.75-20.25, Weizenmehl 65% 38-40, Schrotmehl 95% 23.50-24.25, Kartoffelmehl Superior 31-32, Weizenkleie grob 16.25-16.75, fein und mittel 14.75-15.25, Roggenkleie 12.75-13.25, Gerstenkleie 13.25-13.75, Felderbsen 24-26, Viktoriaerbsen 28 bis 29, Sommerwicke 21.75-22.75, Peluschken 25-26, Blaulupinen 13.50-14, Gelblupinen 14.25-14.75, Winterraps 53-54, Sommerraps 51-52, Winter- und Sommerrapsen 49-50, Leinsamen 90% 47 bis 48, blauer Mohh 115-120, Seuf 37-39, Rotklee roh 100-110, gereinigt 97% 125-135, Weissklee roh 190-210, gereinigt 97% 220-240, Schwedenklee 245-280, englisches Raygras 95 und 90% 70-80, Leinkuchen 20.75-21.25, Rapskuchen 15.25-15.75, Sonnenblumenkuchen 40-42% 16.50-17, Sojaskrot 45% 22.25 bis 22.75, Speisekartoffeln 4-4.50, Setzkartoffeln 10-12, gepresstes Roggenstroh 6.50-7, gepresstes Heu 10.50-11. Der Gesamtumsatz beträgt 817 t, davon Roggen 141 t Tendenz: ruhig, Gerste 30 t belebt, Hafer 70 t ruhig, Weizenmehl 104 t ruhig, Roggenmehl 145 t ruhig.

Posener Butternotierung vom 26. April 1938. Festgesetzt durch die Westpolnischen Molkerei-Zentralen.

Grosshandelpreise: Exportbutter (Standard) 3.10 Zl pro kg ab Lager Poznań (3.05 Zl pro kg ab Molkerei, Inlandsbutter I. Qualität 3.10 Zl, II. Qualität 3.00 Zl pro kg, Kleinverkaufspreise 3.40-3.60 Zl pro kg.

Bank für Handel und Gewerbe Poznań

Unter dem Vorsitz des Rittergutsbesitzers Herrn Otto von Hantelmann, Baborowko, fand in den Räumen der Bank in Poznań die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt. Vertreten waren Zloty 1942 100.- Aktien von dem Zl 2 Millionen betragenden Aktienkapital.

Wie aus dem Geschäftsbericht für das Jahr 1937 hervorgeht, konnte die Bank allen an sie gestellten Forderungen gerecht werden. Der Umsatz entsprach mit ca. Zl 400 Millionen dem des Vorjahres. Die Einlagen und Guthaben in laufender Rechnung haben sich um ca. 1 Million erhöht.

Die Bilanz schliesst mit einer Summe von Zl 15 243 289,65 und weist einen Bruttogewinn von Zl 143 583,31 auf.

Posen, 26. April 1938. Amtliche Notierungen für 100 kg in Zloty frei Station Poznań.

Table of grain market prices for various types of wheat, rye, barley, and other grains, including prices for flour and bran.

Gesamtumsatz: 2818 t, davon Roggen 1050 t, Weizen 756 t, Gerste 953 t, Hafer 225 t.

Posener Viehmarkt

vom 26. April 1938

Auftrieb: 447 Rinder, 1906 Schweine, 730 Kälber, 79 Schafe; zusammen 3162.

Rinder:

Table of cattle prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of bull prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of cow prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of pig prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of lamb prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of sheep prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of pig prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of pig prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Table of pig prices categorized by type (a, b, c, d) and weight.

Der Markt vom 3. Mai ist auf den 4. Mai verlegt.

Heute früh 1.15 Uhr entschlief sanft mein lieber Mann, unser herzensguter Vater, der

Gutsverwalter

Rudolf Vogt

im Alter von 50 Jahren.

In tiefer Trauer

Luise Vogt, geb. Pacyna
Hans-Vuk u. Peter Vogt

Młynów, den 25. April 1938.

Die Beerdigung findet am Donnerstag, dem 28. d. M. nachmittags um 1.30 Uhr von der Leichenhalle des alten evangelischen Friedhofes in Ostrów aus statt.

Am Montag, dem 25. April, verstarb unser Wirtschaftsbeamter, Herr

Rudolf Vogt

im Alter von 50 Jahren. Der Verstorbene war uns 25 Jahre lang ein guter Mitarbeiter, der uns restlos und treu all die Jahre hindurch gedient hat.

Wir werden stets in Dankbarkeit seiner gedenken.

Emil Mendelsohn
Hansmartin Mendelsohn

Gutów, den 27. April 1938.

Am Montag, dem 25. April, verstarb unser Arbeitskollege

Herr

Rudolf Vogt

Wir verlieren in ihm einen guten Kameraden, dem wir stets ein treues Gedenken widmen werden.

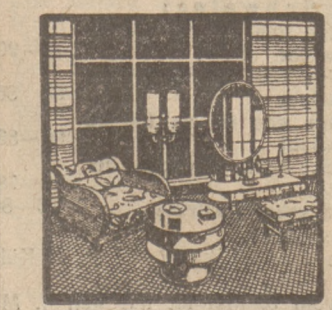
Die Beamten
der Rittergüter Gutów-Młynów

Gutów, den 27. April 1938.

Erika schreibt schöner,
leichter, schneller, ruhiger
u. macht 12 Durchschläge



SKORA I SKA-POZNAN
Al. Marcinkowskiego 23 - Telefon 18-47



MÖBEL
Polstermöbel — Einzelmöbel
E. u. F. Hillert
Möbelfabrik
Inh.: Ernst Hillert, Tapeziermeister
Fritz Hillert, Tischlermeister
Poznań, ul. Stroma 23, Tel. 72-23

Danziger Fabrik sucht Vertreter
mit einigen 100 zt bar zur Sicherstellung eines Auslieferungslagers für
Posen und Umgegend
zum Besuch von Drogerien, Friseurien und Kolonialwarenhändlern.
Fr. Schulz, Danzig - Langfuhr, Königstaf.
Chemische Fabrik.

Anzeigen

für alle Zeitungen durch
die Anzeigen-Vermittlung
Kosmos Poznań
Al. Marszałka Piłsudskiego 25.
Tel. 6105 Tel. 6275

Stil- und neuzeitige **Möbel**
W. Maciejewski, Al. Marcinkowskiego 25
Telefon 25-11

Nimm



Gütermann's
Nähseide

200 000.— Rm.
im ganzen oder geteilt,
in Deutschland, gegen
Bloty-Zahlung in Polen
sofort abzugeben. Devi-
sengenehmigung erledi-
gen wir. Offerten an
„Par“, Poznań, unter
„Devise“.

Tapeten
Wachstuch
Linoleum
Teppiche
Nowy Dom Tapet
L. Oppeln Bronikowski
Poznań
Stary Rynek 62
Tel. 2317.



BORSAL
QUALITÄTS
PUDER UND SEIFE
FÜR KINDER

R. Barcikowski S. A. Poznań



Blumen
una Pflanzen für Raum
u Heim. Ausschmückun-
gen von Tisch u. Tafel.
Einrichten von Hallen
und Wintergärten.
Überweisung von Blumen
nach dem Ausland.
Otto Dankwarth
Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 40 Tel. 1293.

Schmücke Dein Heim
mit neuen
Gardinen



Ich biete an:
Tüllgardinen
Bunte Voile-
Gardinen.
Steppdecken,
Bett- u. Tisch-
Wäsche.
J. Schubert
Poznań Stary Rynek 76 (gegenüb. d. Haupt-
wache. Tel. 1008)
ulica Nowa 10 (neben der Stadt-Spar-
kasse. Telefon 1758)

KLEINE ANZEIGEN

Verkäufe
Wir bitten die benötigten
Grasmäher
Getreidemäher
Bindemäher
Original „Deering“,
sowie die
Original - Ersatzteile
bald zu bestellen.
Landwirtschaftliche
Zentralgenossenschaft
Spółdz. z ogr. odp.
Poznań

Autoreifen
erfolgreiche Fabrikate, ga-
rantiert frische Ware,
Gargol-Dele u. Fette
Original Chevrolet-Er-
satzteile, Stoppampen
und Fahrtrichtungswin-
kel hydraulische Brems-
öle und Karosserie-Poli-
turen.
„Pneumat“
(Auto-Müller)
Poznań
Dąbrowskiego 34.
Tel. 69-76.

Harmonium
fast neu, deutsches Fa-
brikat, „Manborg“, 12
Register mit starkem
Ton. Gelegenheitsauf.
J. Nowicki, Poznań,
Dąbrowskiego 32.

Gesundheit
ist
Reichtum
Deshalb empfehle
ich Auszüge aus
Pflanzen von Ma-
gister Gobiec, die
bei Herz, Nieren,
Leber, Magen und
gegen Stoffwechsel
angewandt werden.
In Flaschen ver-
packt zu zł 2.50 u.
zł 2.80. Erhältlich
in der
Drogeria Warszawska
Poznań
ul. 27 Grudnia 11
Telefon 20-74
Postfach 250.

**Unkraut-
Striegel**
Original Sack
„Ventzki“
Alle Ersatzteile
zu allen
Landmaschinen
billigst bei
Woldemar Günter
Landw. Maschinen - Bedarfs-
artikel - Öle und Fette
Poznań,
Sew. Mielżyńskiego 6
Tel. 52-25.

Pozener Messe 1938.
Betonmischmaschinen
„Jaeger“, Straßenasphalt
maschinen, Drahtseil-
bahnen, Industriefeld-
bahnen.
Jullusz Weiss,
Koleje Polne. Lesne
i Fabryczne me Lwowie

Wäschestoffe

Leinen, Einshütte,
Wäschestoffe, Bettwäsche,
Stoffe, Wäsche, Seide,
Handtücher, Schürzen,
Stoffe, Flannels
empfehlen in großer Aus-
wahl zu ermäßigten
Preisen
J. Schubert
Leinenhaus
und Wäscheabreit
Poznań
Hauptgeschäft:
Stary Rynek 76
gegenüb. d. Hauptwache
Telefon 1008
Abteilung:
ulica Nowa 10
neben der Stadt-
Sparkasse.
Telefon 1758

Chevrolet-Simonsine
6 Zyl., 6-jährig, in gutem
Zustande gute Berei-
fung, umständehalber für
den Spottpreis v. 900 zł
zu verkaufen. Anfragen
unter 1571 a. d. Geschf.
dieser Zeitung Poznań 3.

**Kolonial- und
Nüchengerätegeschäft**
in Kleinstadt zu verpac-
ten, Kirche und Schule
am Ort. Offerten unter
1581 an die Geschäftsst.
dieser Ztg. Poznań 3.

Werkstatt
zur Herstellung sämtlicher
Zementartikel, sowie
Dachsteine, Brunnen-
röhren, Grabenfassun-
gen usw., in einer guten
Gegend mit gesichertem
Abfah, günstig zu ver-
pachten. Anfragen an:
Rubica Jan,
Czarnylas,
pow. Ostrów

Möbl. Zimmer
Möbliertes
Frontzimmer frei.
Sniadecki 7, Wohn. 2.

Radio-Apparate
erfolgreicher Firmen
zu günstigen Bedingungen.
Laufpreders, Telefon-
Diebstahl-Anlagen
führen aus
Idaszak & Walczak
Poznań
Sw. Marcin 18.
Telefon 1459.

Automobile
Ford - Junior
Mod. de Luxe, 4-türig,
in guter Verfassung,
preiswert zu verkaufen.
Goldenberg,
Stary Rynek 45.
Tel. 3029, 2345.

Vermietungen
Geräumige
3 1/2 Zimmerwohnung
mit Küche, Dachgarten
und allem Komfort, in
der Altstadt zu vermieten.
Näheres durch
Goldenberg,
St. Rynek 45.
Tel. 2345, 3029.

Tiermarkt
Zuchthengst
Warmblut, mit Papieren
und guter Nachzucht, zu
kaufen gesucht. Angebote
mit Preisangabe bitte zu
richten an
Domden
Bronow, pow. Rogińsko.

Pachtungen
**Kolonial- und
Nüchengerätegeschäft**
in Kleinstadt zu verpac-
ten, Kirche und Schule
am Ort. Offerten unter
1581 an die Geschäftsst.
dieser Ztg. Poznań 3.

Offene Stellen
Zum sofortigen Antritt
wird ein unverheirateter
Feldwächter
mit eigenen Waffen ge-
sucht. Lebenslauf und
Zeugnisabschriften die
nicht zurückgeschickt wer-
den, sind an die Geschf.
dieser Ztg. Poznań 3
unter 1580 einzusenden.

Wirtin!
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Suche zum sof. Antritt
jüngeren evg.
Forstgehilfen
mit Waffenchein.
E. von Wilsleben
Włocław, pow. Wągrowitz

Stellengesucht
Suche Stellung zum
1. oder 15. Mai als
Stubenmädchen
oder Köchin in einem
Stadthaushalt. Bin 25
Jahre alt. Beherrsche
die deutsche und polni-
sche Sprache. Off. un-
ter 1562 a. d. Geschf. dieser
Zeitung Poznań 3.

Schafför
mit roter Faberkaun-
nis, nächtern und ehrlich,
sucht Stellung. Offerten
erbeten unter 1505 an
die Geschäftsstelle dieser
Zeitung Poznań 3

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

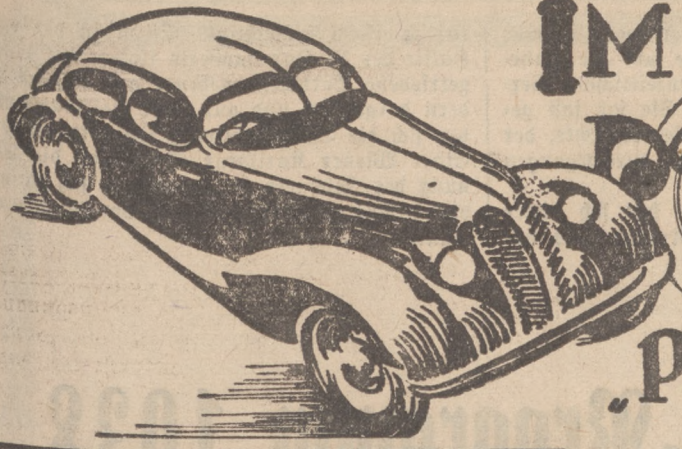
Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.

Verkauf
Suche zum 1. päte-
rens 15. Mai cr. für
kleinen frauenlo. Guts-
haushalt be. gut. Geh-
hal. eine vor allem ehr-
liche fleißige Person
Gute Kenntnisse Bedi-
nung. Bewerbungen,
nicht unter 25 Jahren,
mit Gehaltsanspr. und
Bild bitte zu senden an:
Majetność Godziszewo
p. Chobienice,
pow. Wolsztyn.



IM ZEICHEN DER MOTORISIERUNG

BELÄGE ZUM

„POSENER TAGEBLATT“



77. Jahrgang - Nr. 95

zur 17. Posener Messe vom 1.-8. Mai

Mittwoch, 27. April 1938

Die Entwicklung des Kraftfahrzeuges

Fortschritte in Polen

Das „Posener Tageblatt“ hat im vergangenen Jahr anlässlich der Posener Messe erstmalig eine Sonderausgabe herausgegeben, die dem Automobilwesen gewidmet war. Der Erfolg, den diese Auto-Nummer in allen einschlägigen Kreisen hatte, ermutigte uns, auch diesmal wieder eine solche Sonderausgabe herauszubringen. Wir wollen damit die Bemühungen um die Förderung der Motorisierung und insbesondere des Automobilwesens unterstützen.

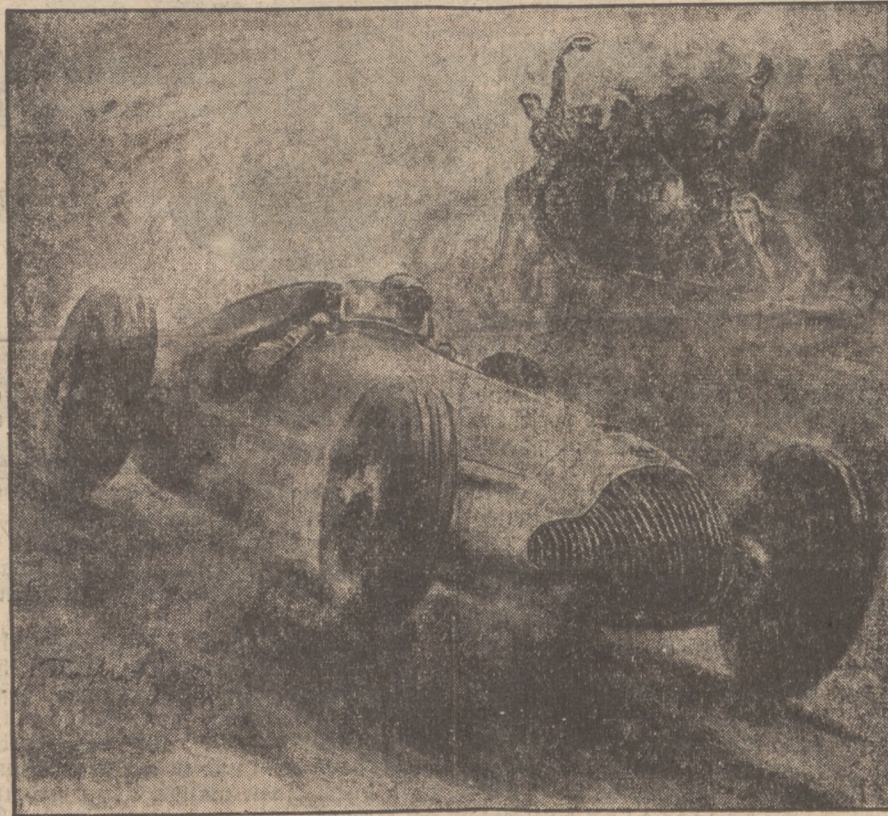
Nachdem das Auto die ersten Entwicklungsstadien durchlaufen hatte, trat es in der ganzen Welt einen Siegeszug an, wie ihn nur wenige neuzeitliche Erfindungen aufzuweisen haben. Obgleich man in den Anfängen des Automobilwesens diesem neuen Beförderungsmittel sehr ablehnend gegenüberstand, hat es doch schon sehr bald seine Wirtschaftlichkeit unter Beweis gestellt und ist heute aus dem öffentlichen und wirtschaftlichen Leben nicht mehr fortzubedenken. Und doch stehen wir noch lange nicht am Ende, sondern vielmehr noch immer am Anfang der Entwicklung. Mag zwar in der äußeren Form der Wagen und vielleicht auch in der Vervollkommnung der Motoren nach dem heutigen Stand der Technik eine gewisse Höchstgrenze erreicht sein, so ist diese aber hinsichtlich der Billigkeit und der Wirtschaftlichkeit bei weitem noch nicht erzielt. Hier bieten sich den Ingenieuren und Konstrukteuren noch große Möglichkeiten, an deren Verwirklichung in allen Werkstätten der einzelnen Länder eifrig gearbeitet wird. Während heute nur der Begüterte an die Anschaffung eines Wagens denken kann, wird es auch bald der Angehörige des Mittelstandes tun können. Schrittmacher auf diesem Gebiet sind die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo dieses Ideal nahezu verwirklicht ist. Jetzt folgt Deutschland, das durch den neuen Volkswagen der Motorisierung einen ungeahnten Aufschwung geben will.

Deutschland ist überhaupt auf dem besten Wege, hinsichtlich der Motorisierung sich an die Spitze aller Länder zu stellen. In den letzten Jahren hat dort die Zahl der in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuge derart zugenommen, wie man es noch vor wenigen Jahren nicht für möglich gehalten hätte. Im Jahre 1932 besaß Deutschland insgesamt 1 633 297 Kraftfahrzeuge, im Jahre 1937 aber schon 2 848 455. Allein im Jahre 1937 sind 417 605 Fahrzeuge neu registriert worden. In keinem anderen Lande der Welt ist eine solche Steigerung zu verzeichnen. Während zum Beispiel Frankreich noch 1932 die deutsche Produktion um das Fünffache übertraf, ist es 1937 in der Produktion von Deutschland überflügelt worden. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika, die bisher als das ideale Land des Automobilwesens galten, hat die Nachfrage nach Erzeugnissen im letzten Jahre eine solche Schrumpfung erfahren, wie sie bisher noch nie in der Geschichte der Industrie zu verzeichnen war. Obgleich der Anteil der amerikanischen Automobilindustrie am Weltbestand immer noch 70% beträgt, halten die dortigen Automobilkonzerne die Aussichten für die Zukunft für unsicher. Im Gegensatz hierzu ist die deutsche Kraftwagenausfuhr im letzten Steigen begriffen. Allein im Jahre 1937 ist sie verhältnismäßig um rund 74% gegenüber 1936 gestiegen. Erheblich gefördert wurde der Export durch die überragenden Erfolge der deutschen Rennwagen in der ganzen Welt. Von 53 internationalen Rennen sind im vergangenen Jahr 35 auf deutschen Rennwagen gewonnen worden.

Die wichtigste Voraussetzung für die Entwicklung des Automobilwesens ist die Beschaffenheit der Wege. Das hat Adolf Hitler erkannt und danach auch seine Maßnahmen getroffen. Solange die Wege in Deutschland den Anforderungen des Kraftwagenverkehrs nicht entsprachen, konnte das Automobilwesen nicht den Aufschwung nehmen, den es nach Lage des technischen Fortschritts und der zunehmenden Bedeutung des Kraftwagens hätte

gen Straßen weit hinter denjenigen Westeuropas zurückstehen und zum großen Teil sogar so schlecht sind, daß sie für Kraftfahrzeuge vollkommen ungeeignet sind. Hier hat Polen noch eine Riesenaufgabe zu bewältigen, deren Meisterung unerlässlich ist, wenn das Land in bezug auf Straßenbau, Wirtschaft und Motorisierung den Westen Europas einholen will. Die Bestrebungen sind glücklicherweise vorhanden. Schon im vergangenen

größte Ausdehnung erfahren hat, und auf der — besonders im vergangenen Jahr — die größten Umsätze erzielt wurden. Vor allem die deutschen Wagen waren es, die sich starker Nachfrage erfreuten und die sehr viel Käufer fanden. Die oben geschilderten günstigeren Umstände in Polen berechtigen zu der Annahme, daß die diesjährige Messe den geschäftlichen Erfolg der Automobilfirmen im vergangenen Jahr weit überflügeln wird. Auch diesmal stellen wieder die namhaftesten Automobilfirmen aus, die schon lange vorher umfangreiche Vorbereitungen getroffen haben.
Eugen Pettrall.



Der neue Mercedes-Benz Grand Prix-Rennwagen im Kampf um den großen Preis von Pau am 10. April 1938.

Zeichnung: Theo Matejko

M.-B.-Motor

erfahren müssen. Als aber dann die planmäßige Fürsorge für die Wege einsetzte, als der erste Teil der grandiosen Autobahn fertiggestellt war, und als die übrigen Maßnahmen im Dritten Reich den riesigen wirtschaftlichen Aufschwung zur Folge hatten, da brach sich das Auto mit elementarer Kraft Bahn. Heute schon entfällt im alten Reichsgebiet auf etwa 23 Personen ein Kraftfahrzeug. In Polen z. B. kommt ein Fahrzeug auf etwa 1000 Personen. Heute ist schon ersichtlich, daß die Entwicklungskurve in Deutschland in den nächsten Jahren weiterhin steil in die Höhe gehen wird, sind doch erst ein Viertel der Autobahnen fertig und ist doch das Motorisierungsprogramm erst zum kleinen Teil verwirklicht. Eifrig wird ja am billigen Volkswagen gearbeitet, der Millionen neuer Käufer finden soll, und der, wenn nicht alle Anzeichen trügen, in nicht zu langer Zeit auf dem Markt erscheinen wird.

Welche Bedeutung die Beschaffenheit der Wege für die Motorisierung eines Landes besitzt, zeigt uns am besten Polen. Jedem, der schon einmal in einem Kraftwagen durch die polnischen Lande und vor allem durch die Ostgebiete gefahren ist, ist es sofort klar geworden, daß in Polen die Grundlagen für die dem heutigen Zeitgeist entsprechende Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens — die guten Wege — fehlen. Wir besitzen nur sehr wenige und kurze Wegabschnitte, die als sehr gut bezeichnet werden können, während die übrigen

Jahre sind Maßnahmen zur Verbesserung der Wege getroffen worden, die in diesem Jahre eine ziemlich bedeutende Erweiterung erfahren haben. Hinzu kommt die wichtige Bestimmung beim Erwerb von neuen Kraftwagen, bei dem beträchtliche Erreichungen in der Einkommensteuer vorgenommen werden. Beides zusammen hat bewirkt, daß im Jahre 1937 eine starke Steigerung der Zahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge eingetreten ist. An Personenvagen, Droschken, Autobussen, Lastkraftwagen, Motorrädern besaß Polen am 1. Januar 1935 — 34 173 Stück, am 1. Januar 1936 — 34 129 Stück, am 1. Januar 1937 — 37 468 Stück und am 1. Januar 1938 — 44 200 Stück. Der Sprung ist also ganz bedeutend und berechtigt zu der Hoffnung, daß das Kraftfahrzeug in Polen bald die Rolle erlangt, die ihm im Zeitalter der Motorisierung zusteht. Sicher ist das eine: seit 1936 hat sich die Einstellung der Behörden und der Bevölkerung zum mechanischen Fahrzeug grundlegend gewandelt. Die ursprüngliche Abneigung hat einer weitestgehenden Förderung Platz gemacht, die im Verein mit weiteren entsprechenden Maßnahmen der Behörden und nach Maßgabe des Fortschritts der Wegeverbesserung sicherlich bald noch erfreulichere Erfolge aufzuweisen haben wird.

In den letzten zwei Jahren ist die Posener Messe zu einem Gradmesser des Fortschritts der Motorisierung in Polen geworden. Der Messe-Autosalon ist die Abteilung, die die

Von Dampf-droschken und anderen „Autofahrern“

4 km/std:

Ein tolles Tempo

Aus der Ahnengalerie unseres Kraftwagen.
Von Dr. Georg Böse

Bei Jubiläumsanlässen feiern manche der alten Kraftwagen, die sonst schon längst in den Museen ein beschauliches Dasein führen, eine fröhliche Wiederauferstehung, und wenn die hochrödrigen und etwas zerbrechlich aussehenden Automobile knatternd und rumpelnd an uns vorbeiziehen, vergessen wir leicht, daß sie noch vor einigen Jahrzehnten als kühne Vortruppen eines neuen Jahrhunderts bewundert wurden. Die wenigen Kraftwagen, die damals noch verhältnismäßig bedächtlich durch die Straßen eilten, waren gewiß plump und ungefüggig. Der Fachmann erkennt jedoch in ihnen bereits die wesentlichen Grundelemente des heutigen Autos: Verbrennungsmotor, Kühler, Motorhaube und Antriebswellen.

Wenn uns schon diese Fahrzeuge, die wir dem Erfindergeist von Daimler, Maybach und Benz verdanken, seltsam anmuten, um wie viel mehr werden wir die noch älteren Vorfahren unseres Kraftwagen merklich finden. Bevor das Benzauto seinen Siegeszug durch die Welt antrat, gab es schon wahre Ungetüme vor „Autofahrern“, die mit Dampf betrieben wurden. Der Gedanke, die Dampfkraft als Antriebsmittel für selbstbewegliche Fuhrwerke zu benutzen, lag seit der praktischen Bewährung der Dampfmaschine eigentlich in der Luft. Tatsächlich sehen wir seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts verschiedene Erfinder bei der Arbeit, die neue technische Kraft auf die Fortbewegung von Wagen anzuwenden.

Den ersten wirklich betriebsfähigen Dampf-wagen baute 1769 der französische Ingenieur Joseph Cugnot. Wie ein vorfünftliches Ungeheuer holperte die dreirädrige Maschine mit ihrem weit nach vorn hängenden Kessel mit der sagenhaften Geschwindigkeit von vier Kilometer in der Stunde über das Pflaster. Leider war sie sehr schwer zu steuern, und das wurde ihr zum Verhängnis. Bei der Probefahrt stieß einer dieser Dampfmaschinen gegen die Mauer eines Krankenhauses und riß ein großes Loch ein. Die Bürger wadelten bedenklich mit den Köpfen, und das Fahrzeug wanderte als Schaustück in ein Museum. Mehr Glück hatten die englischen Ingenieure Trevithick und Vivian mit ihrer „Dampfmaschine zur Fortbewegung von Wagen“. 1830 waren in London bereits über zwei Duzend solcher Fahrzeuge in Betrieb, ja man hatte sogar schon einige Dampfomnibusse im regelmäßigen Streckenverkehr eingesetzt. Während der Erfinder H. James es mit seinem Dampfmaschinen im Jahre 1828 nur auf eine Schnelligkeit von 7,5 Kilometer in der Stunde gebracht hatte, verkehrte der Dampfomnibus von Gurney zwischen Gloucester und Cheltenham 1831 bereits mit einer Geschwindigkeit von 16 Kilometer. Nach diesen ersten Erfolgen schien die Laufbahn des neuen Verkehrsmittels gesichert, aber bald trug der Schienenweg den Sieg davon. In England taten die behördlichen Bestimmun-

gen ein übriges, um dem Dampfswagen das Dasein lauer zu machen. Es mögen wohl einige Unglücksfälle vorgekommen sein, jedenfalls wurde aus Sicherheitsgründen vorgeschrieben, daß solchen Fahrzeugen ein Mann mit roter Signalfahne in zwanzig Meter Entfernung voranzugehen müsse. Man kann sich denken, daß diese Maßnahme die Vollständigkeit des neuen Verkehrsmittels nicht gerade steigern konnte.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erhielt die Entwicklung des Dampfagens einen neuen Auftrieb. In Paris wurden diese Fahrzeuge in größerem Umfange eingesetzt, und im Berliner Straßenverkehr tauchte ungefähr um dieselbe Zeit die sogenannte Bolleische Dampfmaschine auf, zu deren Bedienung zwei Personen, nämlich ein Führer und ein Heizer, notwendig waren.

Unsere Väter und Großväter erinnern sich noch einer elektrischen Droschke, die um die Jahrhundertwende in Berlin als neuzeitlichstes Verkehrsmittel gepriesen wurde. Sie sah fast genau so aus wie eine brave Pferdroschke, der die Kofinante samt Deichsel durchgegangen war.

Die zeitgenössische Karikatur hat sich dieser Vorläufer unseres modernen Kraftwagens na-

türlich gleich bemächtigt. Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts finden wir dampfgetriebene Berfersungeheuer auf riesigen Rädern dargestellt, und auf einer Zeichnung erheben sich die Dampf Fahrzeuge sogar in die Luft. Einer Wiener Karikatur ist deutlich die Warnung des Zeichners zu entnehmen, sich ja nicht diesem feuergefährlichen Verkehrsmittel anzuvertrauen.

Das Mercedes-Benz-Personenwagen-Programm 1938

Ein Werkbericht

Die Mercedes-Benz A. G., die älteste Automobilfabrik der Welt, tritt auf der Messe in Poznan 1938 mit einem umfassenden, den Wünschen verschiedenster Käuferschichten Rechnung tragenden Personenwagenprogramm vor die Öffentlichkeit. Hierzu schreibt das Werk:

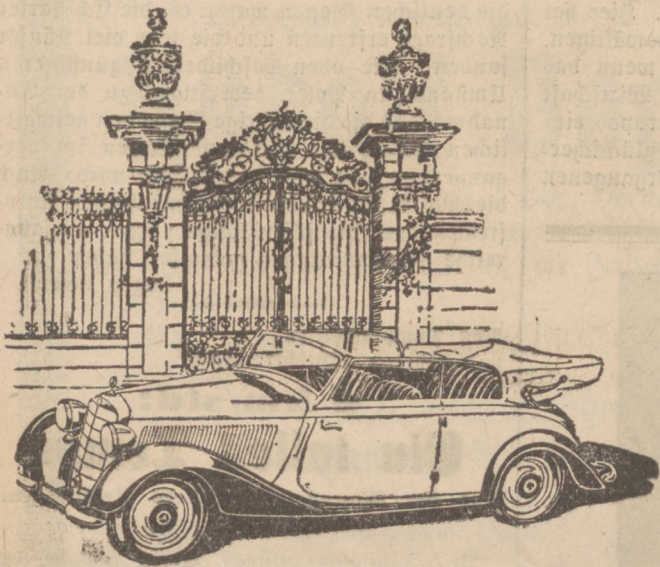
Wir sind es gewohnt, auf lange Sicht zu arbeiten und eine als richtig erkannte Entwicklungslinie konsequent weiterzuverfolgen, bis ihre Möglichkeiten restlos ausgeschöpft sind.

ria! erhalten haben; hierdurch wird die Haltbarkeit der Ventile und Ventilsitze wesentlich erhöht.

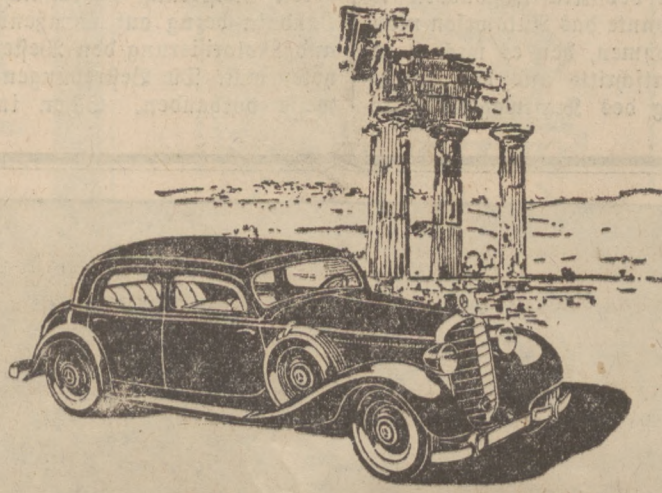
Das bekannte Doppelschwingachs-Fahrzeugetell unseres Typ 170 V (X-förmiger Ovalrohrrahmen von besonderer Verwindungssteifigkeit und trotzdem von sehr geringem Gewicht) ist im wesentlichen unverändert geblieben. Verbessert wurde die Schmierung der Borderräder aufhängung sowie der Witterschuh der Federholzenlagerung. Des weite-

breiteren Reifen ausgestattet. In Verbindung damit erhalten die Bremsen neue breitere Trommeln aus Spezialguß, was eine noch geringere Abnutzung der Beläge zur Folge hat. Die Bremsbänder besitzen eine sinnreiche automatische Nachstellvorrichtung. Die Handbremse wirkt künftig nicht mehr auf die Kardanwelle, sondern direkt auf die Hinterrad-Bremstrommeln und kann bequem vom Führersitz aus nachgestellt werden.

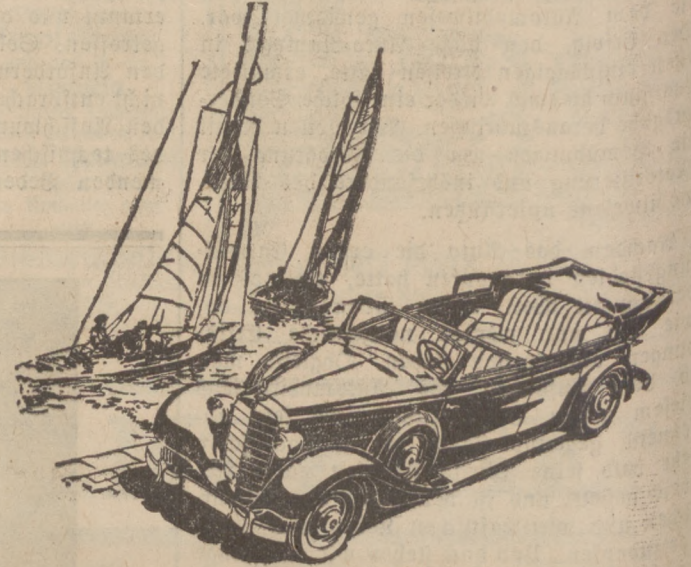
Zeit seit seinem Erscheinen bereits in jeder Beziehung hervorragend bewährt und eine gute Aufnahme im Ausland gefunden. Als Doppelschwingachstyp mit seinem gummitgelagerten 3,2 Liter Sechszylinder-Hochleistungsmotor von 78 PS Bremsleistung erreicht der Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von 126 km/h. Auf der Autobahn kann dauernd mit einer Geschwindigkeit von 115 km/h gefahren werden. (Blauer Strich auf der Tachometerkala). Dank Verwendung eines neuzeitlichen Doppelfallstromvergasers



Mercedes-Benz Typ 170 V (1,7 Liter Vierzylinder) 4-5-sitziges Cabriolet „B“



Mercedes-Benz Typ 230 (2,3 Liter Sechszylinder) 4-5-sitziger Innenlenker



Mercedes-Benz Typ 320 (3,2 Liter Sechszylinder) 6-7-sitziges Cabriolet „F“

Unermüdblich wird an unseren Mercedes-Benz-Wagen gearbeitet und verbessert und ihr Gebrauchswert erhöht, wobei wir von dem Grundjah ausgehen, nur das Beste und Zweckmäßigste zu liefern, formvollendete Linien unserer Wagen mit den neuesten Erkenntnissen der Wissenschaft und Praxis zu verbinden, den verschiedenartigsten Bedürfnissen Rechnung zu tragen und alle erdenklichen Wünsche unserer Kundschaft zu erfüllen.

Der aufmerksame Beobachter erkennt an zahllosen scheinbaren „Kleinigkeiten“ diese in der Stille geleistete und doch so unendlich wichtige Entwicklungsarbeit.

Im folgenden geben wir Ihnen einen Gesamtüberblick über sämtliche Typen unseres Personenwagen-Programms für 1938, in dem wir die einzelnen konstruktiven Neuerungen besonders hervorheben.

Typ 170 V

Dieser unser kleinster Wagentyp wurde seit seinem Erscheinen Anfang 1936 in rund 35 000 Exemplaren in das In- und Ausland geliefert und erfreut sich auch besonders im Ausland einer täglich sich steigenden Beliebtheit und Käuferzahl. Viele aus dem gesamten Ausland uns zugegangene Berichte und Dankeschreiben schildern in begeisterten Worten, wie sich dieser beliebte Gebrauchswagen gegen die schärfste Konkurrenz und auch gerade unter den schwierigsten Wege-Verhältnissen glänzend bewährt hat und die härtesten Proben bestand. Es liegt also keine Veranlassung vor, irgendwelche einschneidenden konstruktiven Änderungen vorzunehmen.

Im Zuge der oben geschilderten Entwicklungslinie wurden jedoch folgende Neuerungen und Verbesserungen an unserem Typ 170 V vorgenommen.

Der „schwebend“ in Gummi gelagerte 1,7 Liter Vierzylindermotor von 38 PS effektiver Leistung (Bremsleistung) wird jetzt serienmäßig mit einer automatischen Saugrohrheizung ausgestattet, die durch eine wärmeempfindliche Bimetall-Spirale reguliert wird.

Der Wagen ist auf diese Weise auch bei kaltem Wetter nach dem Anlassen sofort fahrbereit. Gleichzeitig sorgt die automatische Heizung, die durch die Auspuffgase erfolgt, bei allen Temperaturverhältnissen für wirtschaftlichste Gemischbildung.

Als weitere Verfeinerung am Motor ist zu erwähnen, daß die Auslassventile Sitzringe aus hochwertigem Mate-

ren wurde die Kupplung verstärkt und mit einem Kugeldrucklager versehen.

Unser Typ 170 V, der durch sein patentiertes Vollschrwingachs-System eine hervorragende Straßenlage und Kurvensicherheit erhält, erreicht eine gestoppte Höchstgeschwindigkeit von 108 km/h und verbraucht auf 100 km nur 9,5-11,5 ltr. Brennstoff. Die zulässige Dauergeschwindigkeit auf Autobahnen liegt bei 95 km/h und ist auf der Tachometerkala mit einem blauen Strich gekennzeichnet.

An Karosserien steht für den Typ 170 V eine reiche Auswahl von geräumigen, formschönen und vorzüglich ausgestatteten Modellen zur Verfügung. Die Windschutzscheibe wird bei allen Aufbauten serienmäßig in Sicherheitsglas geliefert; auf Wunsch werden gegen Mehrpreis auch

Das Doppelschwingachs-Fahrzeugetell hat hinten doppeltwirkende hydraulische Stoßdämpfer erhalten, wodurch die bisher schon ausgezeichneten Federungseigenschaften noch weiter verbessert worden sind. Das Getriebe ist in allen vier Vorwärtsgängen geräuschlos und synchronisiert, so daß das Schalten auch für den weniger geübten Fahrer ein Leichtes ist.

Der gummitgelagerte 2,3 ltr. Sechszylindermotor mit Leichtmetallkopf leistet 55 PS und verleiht dem Wagen eine gestoppte Höchstgeschwindigkeit von 116 km/h. Die Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn beträgt 105 km/h und ist auf der Tachometerkala durch einen blauen Strich gekennzeichnet. Dank besonders sorgfältiger Durchbildung des Kühl- und Schmier Systems besitzt

ist der Brennstoffverbrauch, des Typs 320 im Vergleich zu seiner hohen Leistung überraschend gering: 15,5-18 Liter auf 100 km. Eine gesonderte Startleitung zum Hauptaugrohr gewährleistet guten Kaltstart und schnelle Fahrbereitschaft nach dem Anlassen. In den Vorkreislauf des Motors ist ein Spaltfilter eingeschaltet, das beim Niedertreten der Kupplung automatisch gereinigt wird.

Dank achsloser Aufhängung der Borderräder mittels einer kombinierten Blatt- und Schraubenfederung und einer Pendelhinterachse mit doppelter Schraubenfederung besitzt der Mercedes-Benz Typ 320 eine unübertreffliche Straßen- und Kurvenlage, die mühe- und gefahrlos Erreichen höchster Reisegeschwindigkeit ermöglicht. Die Lenkung ist infolge Kugellagerung der Achshenkel und sorgfältiger Schmierung ungewöhnlich leichtgängig und vollkommen stoßfrei. Sämtliche vier Vorwärtsgänge des Getriebes sind synchronisiert und durch Schrägverzahnung praktisch geräuschlos.

Der Mercedes-Benz Typ 320 wird mit einer reichhaltigen Auswahl von formschönen, geräumigen Karosserien auf normalem und verkürztem Fahrgestell geliefert. Sicherheitsverglasung aller Fenster und zugfreie Belüftung durch Glasblenden an den Führersitztüren bei den geschlossenen Aufbauten sind auch hier eine Selbstverständlichkeit.

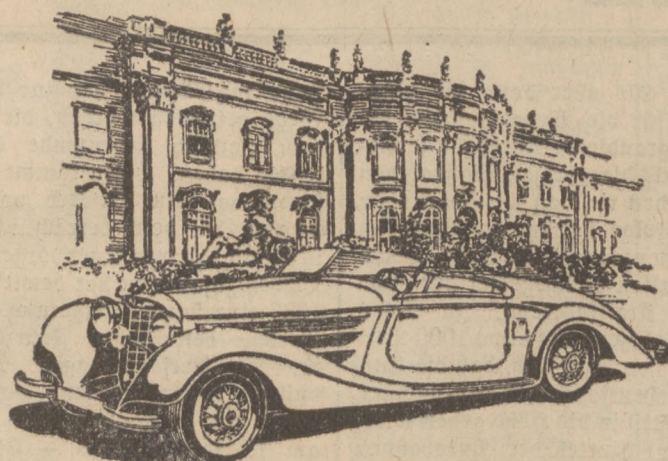
Typ 540 mit Kompressor

Dieser zur internationalen Spitzenklasse gehörende Wagen hat in letzter Zeit eine Reihe wichtiger Verbesserungen und Verfeinerungen erfahren.

Durch eine neue zusätzliche automatische Zündverstellung, die vom Kompressordruck abhängig ist, konnte die Motorleistung bei eingeschaltetem Kompressor nicht unerheblich gesteigert werden. Die Auslassventile sind als Hohlventile ausgebildet und werden durch eine Spezial-Salzfüllung während des Betriebs von innen gekühlt, was natürlich ihrer Haltbarkeit zugute kommt. Auch die Lebensdauer der Bremsen konnte durch kleine Änderungen weiter erhöht werden.

Der mächtige obengesteuerte Achtzylinder-Hochleistungsmotor verleiht dem Wagen bei eingeschaltetem Kompressor eine gestoppte

Fortsetzung auf Seite 4.



Mercedes-Benz Typ 540 K (5,4 Liter Achtzylinder) 2-3-sitziger Spezial-Roadster M.B. Motorzeichen 55

die übrigen Fenster mit Sicherheitsglas versehen. Die geschlossenen Karosserien können ferner gegen geringen Mehrpreis mit einer neuen zugfreien Belüftung durch Anbringung von Glasblenden an den Führersitztüren ausgestattet werden.

Typ 230

Auch dieser Typ mittlerer Klasse, mit dem wir auch besonders im Export beachtliche Verkaufsziffern erreichten, ist in Einzelheiten weiter verfeinert und verbessert worden. Die Räder werden künftig mit breiteren Felgen und entsprechend auch

der Motor ein hervorragendes „Stehermögen“. Der Brennstoffverbrauch liegt zwischen 12,5 und 14,5 Litern auf 100 km.

Die Aufbauten für diesen Typ zeichnen sich sämtlich durch besonders günstige Sitzmaße, Sicherheitsverglasung aller Fenster, gediegene Polsterung und ausgewählte Farbzusammenstellung aus. Die geschlossenen Aufbauten werden serienmäßig mit zugfreier Belüftung geliefert.

Typ 320

Dieser Wagentyp, der in unserem Werk Mannheim hergestellt wird, wurde Anfang 1937 erstmalig gezeigt und hat sich in kurzer



Wir empfehlen die weltberühmten

Mercedes-Benz

zum Preise ab zł 9.950.—

Besuchen Sie bitte unseren Messestand (Automobilhalle) wo sämtliche Wagen-Typen demonstriert werden.

Vertretungen:

BUTOWSKI i Ska.

Bydgoszcz, Gdańska 24.

Tel. 15-59.

FR. GRABOWSKI i Ska.

Katowice, Kopernika 26-28.

Tel. 352-77, 324-10.

BRZESKIAUTO S.A.

Poznań, Dąbrowskiego 29.

Tel. 63-23, 63-65.

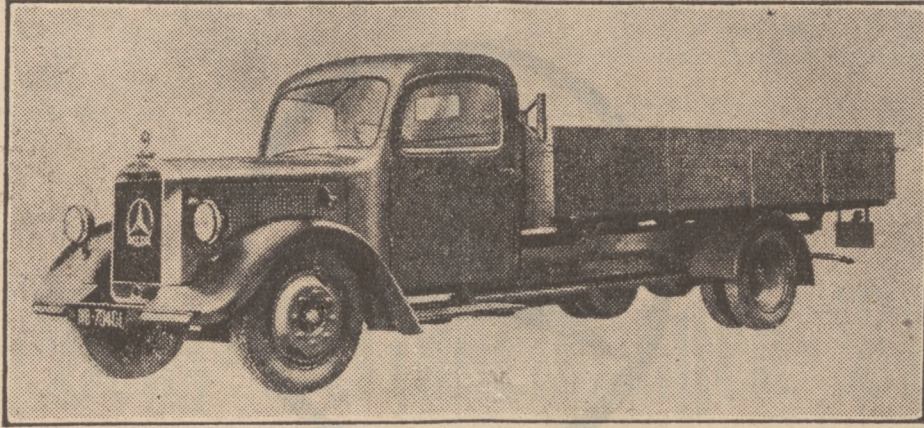
Spitzengeschwindigkeit von ca. 170 km/h. Diese Angabe versteht sich bei Verwendung von hochwertigem Benzin-Benzol-Gemisch, wie es in Deutschland überall erhältlich ist. Für die Länder, in denen solch hochwertiger Triebstoff nicht erhältlich ist, können wir den Motor dieses Wagens mit sogenanntem Benzin-Zylinderkopf, der für Verwendung gewöhnlichen Benzins geeignet ist, ausrüsten. Je nach der Klopffestigkeit des Kraftstoffes wird sich dann natürlich die oben angegebene Höchstleistung verringern. Unser Mercedes-Benz Typ 540 K mit Kompressor ist mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 170 km/h der schnellste Serienwagen der Welt! Ein verwindungssteifer Karosserierahmen in Verbindung mit Einzelaufhängung der vier durch Schraubensfedern abgestützten Laufäder bewirkt eine eisenfeste Straßen- und Kurvenlage, so daß man die enorme Motorleistung auch wirklich voll ausnützen kann.

Die vom Karosseriewerk Sindelfingen der Daimler-Benz A. G. für den Kompressor

540 K geschaffenen Aufbauten sind auf zahllosen Ausstellungen, Schönheitswettbewerben usw. mit ersten Preisen ausgezeichnet worden.

Für 1938 wurde eine Reihe von Modellen ganz neu entwickelt, wobei besonders hervorzuheben ist, daß die drei-

stigen Aufbauten nicht mehr wie bisher auf das Fahrgestell mit zurückgeschobenem Motor und Kühler aufgesetzt werden, sondern auf das normale Fahrgestell.



Mercedes Benz Diesel 3 Tonner Typ L 3000 mit 70 PS Vierzylinder Dieselmotor

Lastwagen Typ L 3000

Der bisherige 3-Tonner-Typ wurde in so großen Stückzahlen auf dem Markt untergebracht, daß es möglich war, den neuen 3-Tonner Typ L 3000 zu einem weit billigeren Preis als bisher zu liefern. Der neue Dreitonner wird entweder mit einem 70 PS Vierzylinder-Dieselmotor oder einem 80 PS Vierzylinder-Bergasermotor ausgerüstet. Dieses in der Anschaffung billige, im Betriebe wirtschaftliche und robuste Fahrzeug dürfte sowohl im Inland als auch im Ausland bevorzugte Aufnahme erfahren, zumal die beiden Radstände von 4250 und 4700 Millimeter verschiedene, auf die jeweiligen Betriebsverhältnisse abgestimmte Reifengrößen zulassen.

Die Adler-Produktion 1938

Die Adler-Werke haben das Glück gehabt, seinerzeit in ihrem „Trumpf“-Modell eine so fortschrittliche Konstruktion herauszubringen, daß diese auch heute noch in der vordersten Reihe der fortschrittlichen deutschen Automobiltechnik steht und unverändert weitergebaut werden kann. Der Adler-„Trumpf“ und sein etwas später herausgekommener kleinerer Bruder, der „Trumpf Junior“, sind laufend verbessert worden. Sie sind eines der Beispiele für die weise Voraussicht mancher Konstrukteure, die ein gerade so weit fortschrittliches Modell entwickeln, wie es das Publikum noch annimmt, um dann jahrelang es geruhig zu verbessern und das Publikum langsam, aber sicher auf weitere Fortschritte vorzubereiten. Wäre damals schon der 2,5 Liter-Wagen herausgekommen, so wäre wohl der Aufschwung des Unternehmens, den die „Trumpf-Modelle“ mit sich brachten, nicht

erfolgt. Heute hat das Modell dagegen Aussicht, ebenso auf Jahre hinaus der Hauptschlager des Werkes zu werden, wie es die „Trumpf“-Modelle bisher waren, wenn diese zweifellos auch zahlenmäßig auch weiterhin dem teureren, großen 2,5 Liter-Modell überlegen bleiben werden.

Von dem Adler-„Trumpf Junior“ sind bis Ende 1937 rund 50 000 Wagen verkauft worden, und von den „Trumpf“ 25 000. Das sind Zahlen, die Vertrauen einflößen.

Der Adler-„Trumpf Junior“ ist ein Kleinwagen ganz eigener Art. Man würde ihm seine Leistung nicht zutrauen, wenn man den formenschönen, geräumigen Wagen sieht und nur an den 1-Liter-Motor denkt, der ihn antreibt, ohne ihn gefahren zu haben. Der Vierzylindermotor von 65 mm Bohrung und 75 mm Hub, also 995 ccm Hubraum, hat nämlich eine erstaunliche Durchzugskraft. Er

leistet bei 3800 U.-Min. (Umdrehung je Minute) 25 PS und verleiht dem Wagen, bei einer Unterzucht von 5,43 zu 1 im Differentialgehäuse und Reifengröße 5,00-16 mit der Stoppuhr gemessen, seine 90 Stundenkilometer in der Ebene. Der Verbrauch beläuft sich bei gleichbleibender Geschwindigkeit auf der Autobahn von 80 Stundenkilometer auf rund 8 1/2 Liter je 100 km. Der Wagen hat Vorderradantrieb. Vorteilhaft ist das Vierganggetriebe, dessen beide obersten lauffähig ausgebildet sind. Die Schaltung erfolgt durch einen Hebel an der Steuersäule unter dem Steuerad.

Der Adler-„Trumpf Junior“ gehört zu den preiswerten deutschen Wagen, er befriedigt aber trotzdem hohe Ansprüche auch in der Ausstattung. Der Wagen ist mit allem versehen, was man heute an Ausrüstung erwarten kann, sogar mit einer Diebstahlsicherung außer den

selbstverständlich verschließbaren Türen. Die Bremsen haben mechanische Übertragung und wirken beide auf alle vier Räder. Hervorzuheben ist Straßenlage und Federung. Die sonst eine tunnelartige Erhöhung des Bodens bedingenden Übertragungsorgane des Hinterradantriebes fallen hier fort. Die Hinterräder sind einzeln abgedockt mittels Torsionsstäben, die an den gummiabgedockten Längsarmen angreifen, auf denen die Räder laufen. Hydraulische Stoßdämpfer bewirken die Federdämpfung. Karosserie und Rahmen sind zu einer Einheit verschweißt, wobei man den Rahmenteilen eine sehr feste, verwindungsfreie Karosserie gegeben hat. Die Bauweise bringt weniger Vorteile hinsichtlich des Gewichtes als hinsichtlich des Geräusches, das stets im Laufe der Zeit durch gegenseitige Arbeiten von getrennt ausgeführten Fahrgestellen und Karosserien aufzutreten droht.

**Vertretung von Lastwagen
mit Dieselmotoren**

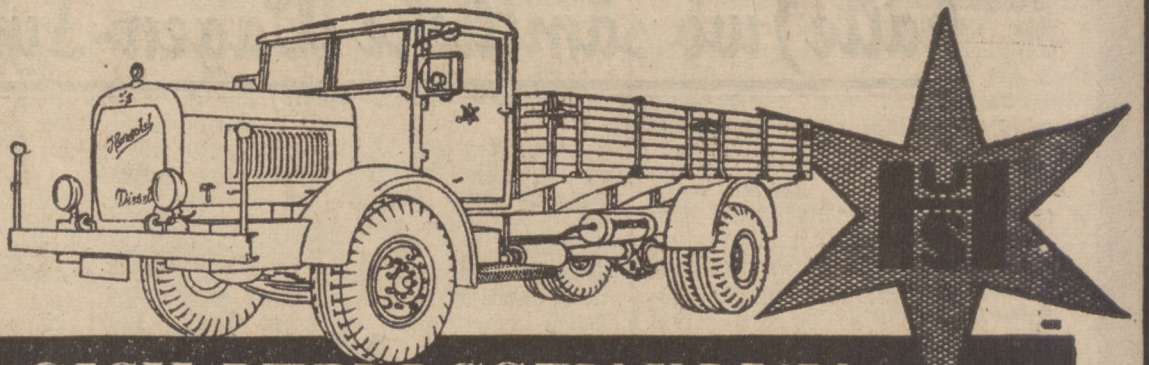
sowie von

stationären Dieselmotoren

der Firma

Henschel & Sohn

G. m. b. H., Kassel



FAHRZEUGE AUF DIE MAN SICH VERLASSEN KANN

Fabrik neuzeitlicher Karosserien

Spezialität:

Autobus-Karosserien

Alle Anfragen beantworten wir mit ausführlichen Offerten.

F. Szczepański

Poznań, pl. Wolności 17

TeL. 30-07

Die Ganzstahlimousine wiegt etwa 820 kg, was zwar ein niedriges Gewicht, aber noch lange nicht das niedrigste für Wagen dieser Größe ist. Jedoch ist es eine Frage, die gerade hier ohne praktische Bedeutung ist.

Wir sehen den Adler „Trumpf Junior“ außer als Limousine und Kabriolimousine (mit zurückklappbarem Stoffdach) je einmal als Sportkabriolett und Kabriolett.

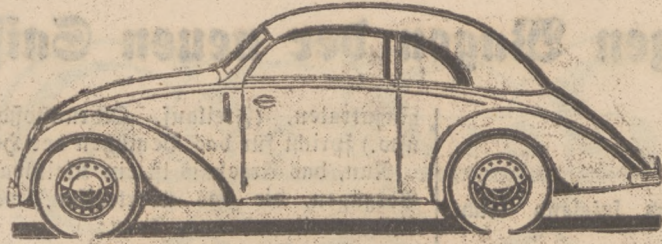
Aus dem bisherigen Adler „Trumpf“ mit seinem Sechszylindermotor von 1,7 Liter Hubraum ist dieses Jahr der Zweitliterabler geworden. Der Motor, der ehemals 38 PS lieferte, gibt nunmehr 45 PS, wodurch der an sich schon sehr lebendige Wagen ein noch hinreichendes Temperament erhalten hat. Seine Höchstgeschwindigkeit soll jetzt bei 110 Stundenkilometer liegen. Die Bauart ist der des „Trumpf Junior“ gleich im Prinzip. Wir finden auch Vorderradantrieb und einzeln abgefederte Räder, nur werden die hinteren

nicht durch Torsionsstäbe, sondern Viertel-elliptische Federn an den Enden der Kadarme abgefedert. Die Kadarme verlaufen nicht, wie beim „Junior“ nach vorn, sondern nach hinten. Die Federn liegen in der Längs-

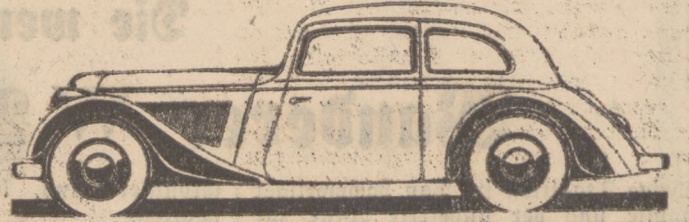
gleichfalls seitlich stehende Ventile. Die Zylinderbohrung beträgt 80 mm, der Hub 95 mm und der Hubraum 1.910 ccm. Das gesamte Antriebsaggregat ist wie auch bei den oben beschriebenen Modellen in Gummi-

von 2,9 Liter hat, von jeher mit Hinterradantrieb ausgestattet gewesen.

In bewährter Weise hat man die Vorderräder einzeln abgefedert, während unter Verwendung einer besonders langen und weichen



ADLER 2,5 LTR. 6 ZYL. CABRIOLET



ADLER TRUMPF-JUNIOR LIMOUSINE

richtung des Wagens innerhalb des kastenförmigen Rahmens als Verlängerung der Kadarme über deren Lager hinaus nach vorn. Der Motor weist wie der des „Trumpf Junior“ Thermosiphonkühlung auf und hat

gelagert und somit vom Wagenkörper gut isoliert.

Der Verbrauch beläuft sich bei gleichmäßiger Fahrt im 100-km-Tempo auf der Autobahn auf 14 Liter je 100 km. Das Wert hat es von jeher verstanden, gut die geltende Geschmacksrichtung zu treffen und dabei seinen Wagen doch eine eigene, vornehme und sehr anziehende Note zu geben, was man auch wieder bei den Karosserien des 2-Liter-Typs findet, den wir als Sportkabriolett, Kabriolett und Limousine vorfinden. Mit seinen stets schon hervorragenden gut gewesenen Jahreigenschaften wird der nun mit verstärktem Motor ausgerüstete Wagen ein gewichtiges Wort im diesjährigen Wettbewerb der Wagen seiner Preisklasse mitzureden haben.

Halbelliptische Federung für die Hinterräder eine Stützachse zur Verwendung gelangt.

Der Wagen erreicht eine gestoppte Höchstgeschwindigkeit von 115 Stundenkilometer und ist entsprechend seiner Bestimmung hervorragend ausgestattet, wozu natürlich auch Zentralbremse und Ölstrahlbremsen gehören.

Das fortschrittliche Zielstreben des Werkes kündigt wie im Vorjahre so auch wieder in diesem Jahre sein 2,5-Liter-Modell. Hier wird der erste Versuch unternommen, den Vorteil der Stromlinie voll auszunützen. Die Form ist uns heute nicht mehr so ungewohnt, als daß man sie nicht wenigstens toleriert. Sehr viele fortschrittliche Kraftfahrer gibt es, die sie schön finden, und wir können im Interesse der steigerungsbedürftigen Wirtschaftlichkeit unserer Wagen nur wünschen, daß sie sich nun bald vollkommen durchsetzt. Gegenüber der meisten anderen Wagen dieser Größenklasse leistet der 2,5-Liter-Adler rund 10 Stundenkilometer mehr in der Spitze bei einem Kraftstoffverbrauch von 16 Liter je 100 km bei 120 Stundenkilometer. Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 Stundenkilometer. Eingebaut ist ein Sechszylindermotor von 2,5 Liter Hubraum und 58 PS-Leistung mit zwei Vergasern und einem Verdichtungsverhältnis von 6,25 zu 1.

Als alten Bekannten trifft man auch wieder den Adler „Diplomat“, den großen Sechszylinderwagen, der als Repräsentationsfahrzeug großer Klasse das Spitzenzeugnis des Werks darstellt. Es kommt bei solchem Wagen weniger auf hohe Spitzengeschwindigkeit als auf lautloses, elegantes Dahingleiten, luxuriöse Innenausstattung und Geräumigkeit an. Dementsprechend dürfen wir in diesem Wagen keinen empfindlichen, verhältnismäßig lauten Hochleistungsmotor erwarten. Das Werk ist zwar der Meinung, der 60-pferdige Motor von 2916 ccm sei ein Hochleistungsmotor. Aber mit einer Literleistung von noch nicht einmal ganzen 20 PS kann man das im Ernst nicht behaupten. Er ist trotzdem aber ein absolut neuzeitlicher Motor und würde anstandslos eine höhere Leistung hergeben, wenn man das für ratsam hielte. Sobald ein Motor eine gewisse Bauhöhe überschreitet, ist es nicht mehr möglich, ohne Inkaufnahme anderer sehr erheblicher Nachteile, wie große Wagenlänge, hohes Totgewicht, hoher Preis, Unwirtschaftlichkeit usw., Vorderradantrieb vorzusehen. So ist denn auch dieser Sechszylinderwagen, dessen Motor einen Hubraum

Alle Räder sind einzeln abgefedert, die hinteren mittels Schwengarme durch eine Quersfeder, die vorderen durch Quersfeder und Lenkerarme. Der sehr gut ausgestattete Wagen wird in verschiedenen Ausführungen angeboten. Zentralbremse, Ölstrahlbremsen und viel gut durchdachte Einzelheiten der Konstruktion, die guten Sichtverhältnisse, die Bequemlichkeit und vieles andere, zeugen von einer liebevollen Sorgfalt, die der Konstrukteur auf diesen Wagen verwendet hat, dem man eine erfolgreiche Zukunft voraussetzen darf, zumal er jetzt gut lieferbar ist.

Karosserie - Fabrikation in Posen

Der Fortschritt der Motorisierung in den letzten Jahren erfordert die Lösung des wichtigsten mit der zunehmenden Zahl mechanischer Fahrzeuge zusammenhängenden Problems, und zwar der Entwicklung der inländischen Karosserie - Fabrikation. Die wendige Autofirma F. Szczeński, Poznań, Plac Wolności 17 hat, indem sie den Bedürfnissen der Jetztzeit folgt, den Bau neuzeitlicher Karosserien auf breiter Grundlage entwickelt, wobei sie als Spezialität Autobus-Karosserien herstellt. Der Bau

erfolgt in den eigenen Werkstätten unter Verwendung inländischen Rohmaterials. Die Firma beschäftigt qualifiziertes Personal und schult außerdem weitere Fachkräfte, die in der sich entwickelnden Industrie erforderlich sind. Auf Erfahrungen fußend, baut die Firma Karosserien, die durch Komfort, Bequemlichkeit und Solidität ausgezeichnet sind. Die in der neuzeitlichen Stromlinienform hergestellten dauerhaften Karosserien finden selbst bei Personen mit den größten Ansprüchen Anerkennung.



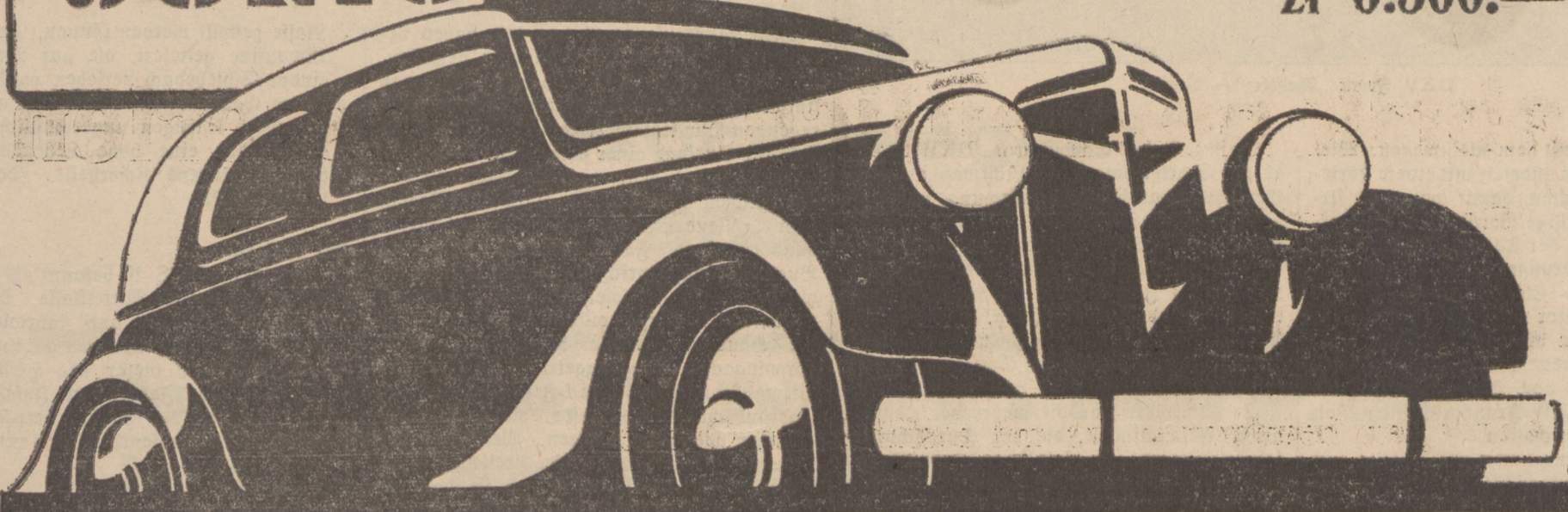
Einige in der Fabrik F. Szczeński gebaute Autobus-Karosserien.

Alles in Einem!

TRUMPF JUNIOR

Ein Wagen, der sparsam ist - dessen Geräumigkeit ihn populär macht - und der fahreigenschaften hat, um die Sie Besitzer größerer Wagen beneiden können.

Kabriolimousine zt 6.500.—



G. JOH. &

F. SZCZEPAŃSKI, Poznań, Plac Wolności 17 - Tel. 30-07

AUTOREIFEN — ERSATZTEILE — ZUBEHÖR UND OELE

Adler-Kundendienst und mechanische Werkstätten Poznań, ul. Dąbrowskiego 81 — Telefon 76-95.

Auto Union 1938

Die wendigen Wagen der neuen Saison

Wanderer W 24

25jährige Tradition im Bau hochwertiger Automobile und der unbeirrte Wille zur Qualität sind verkörpert in der letzten Wanderer-Schöpfung der Auto Union, dem 1,8 Liter Wanderer W 24. Um diese Wanderer-Qualität großen Käuferkreisen zugänglich zu machen, wurde dieses neue Modell geschaffen, das den heutigen Forderungen nach Billigkeit in der Anschaffung und im Verbrauch in besonderem Maße gerecht wird.



Langjährige Wanderer-Erfahrung und fortschrittlicher Auto Union-Geist haben hier in glücklichster Weise zusammengewirkt, um einen Wagen zu schaffen, der sich würdig in die Reihe der anderen berühmten Wanderer-Modelle eingliedert.

Der 1,8 Liter Wanderer W 24 ist das Ergebnis neuester technischer Erkenntnisse und der reichen Erfahrungen, die der Auto Union zur Verfügung stehen. Der 4-Zylinder-Motor mit einem Inhalt von 1,8 Liter und einer Leistung von 42 PS ist außerordentlich lebendig und gibt dem Wagen eine Geschwindigkeit von etwa 100 Kilometer, die jederzeit voll ausgenutzt werden kann. Die große Elastizität und Bergfreudigkeit dieses Motors gestatten es im Verein mit der glänzenden Straßenlage des Wagens, ungewöhnlich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erreichen. Das Viergang-Spezialgetriebe, dessen 3. und 4. Gang hin-

chronisiert sind, läßt sich spielend leicht schalten.

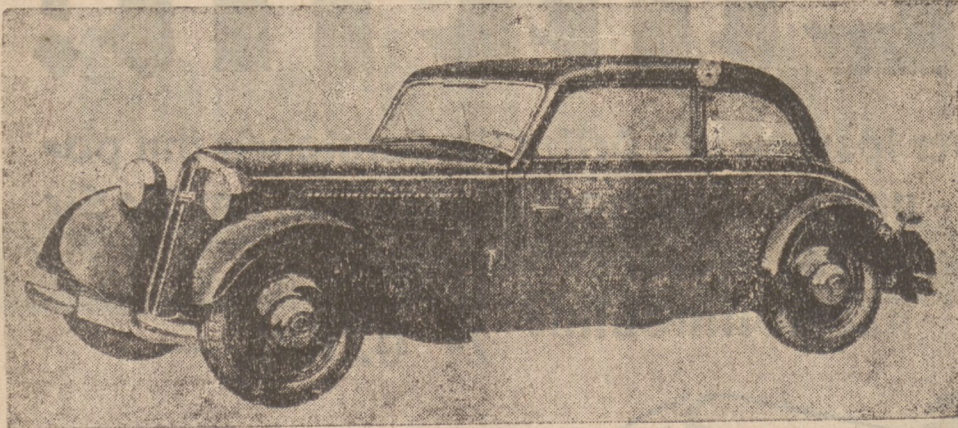
Außergewöhnliches bietet der Wagen in seiner Straßenlage. Die Federung ist nach dem Prinzip der „Schwebeachse“ konstruiert, d. h. die quer zur Fahrtrichtung liegende Halbelliptikfeder ist so hoch gelegt, daß die Längsneigungsachse des Wagens annähernd durch den Schwerpunkt der abgefederten Massen hindurchgeht und dadurch eine bisher unbekannt hohe Kurvenstabilität und

Fahrstabilität erzielt wird. Das Prinzip der „Schwebeachse“, der Auto Union gelegentlich gelehrt, ist schon in vielen anderen Wagentypen der Auto Union, so z. B. im Wanderer-Kompressor, praktisch erprobt. Die Vorderräder des Wagens sind einzeln aufgehängt, der geschweißte Karosserierahmen ist stabil und verwindungsfrei, so daß dieser 1,8 Liter Wanderer wirklich alle neuesten Fortschritte der Autotechnik verkörpert und die höchsten Ansprüche an Fahreigenschaften erfüllt. Wie hervorragend diese Fahreigenschaften sind, wird man besonders auf schlechten und schlüpfrigen Straßen empfinden, wo auch bei hoher Geschwindigkeit dieser Wagen das Gefühl unbedingter Sicherheit vermittelt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Wanderer W 24 liegt wesentlich näher an der Spitzengeschwindigkeit, als man es bisher gewohnt war.

DKW-Front

Begriffe wechseln mit dem technischen Fortschritt. Oft hat man sich schon über Dinge lustig gemacht, die später allgemeine Anerkennung erzwangen. Und diese Meinungswandlung trat ein, weil einer kam, der die Dinge von Grund auf wandelte.

reiche Erfahrung im Bau von Zweitaktmotoren hat. So bestehend einfach der ventillose Motor ist, so mußte er die verschiedensten Wandlungen erfahren, bis er ausgereift und jedes seiner wenigen Arbeitsteile erforscht war.



DKW-Front „Meißler“ — Cabrio

So war es auch mit dem Kleinwagen. Wie viele Konstruktionen endeten mit einem stärkeren Motor... rückten damit von der Ursprungsidee ab: Billige Betriebs- und Unterhaltungskosten. In der Tat, es scheint unvereinbar, solche Forderungen wie Geräumigkeit, leichtes Gewicht — Eleganz, gute Straßenlage, elastischen Motor und höchste Einfachheit unter einen Hut zu bringen.

Als eine der nettesten Lösungen dieses gordischen Knotens von Problemen muß die Konstruktion des DKW-Front erscheinen. Von Grund auf neu geschaffen.

Ein Zentralkastenrahmen als Chassis mit vier unabhängig aufgehängten Rädern. Abstand zwischen den Rädern 2,61 m und dazwischen im bestgefederten Raum ordnete man die Sitze an. Und der Platz dafür war da! Denn kein Kardantunnel störte. Man hatte Frontantrieb gewählt. Den Motor setzte man quer zur Fahrtrichtung — so gewann man Raum.

Diese Maschine ist allein eine Beschreibung wert. Es lag ja nicht fern, einen Zweizylinder Zweitakter zu wählen, nachdem DKW so

Da ist z. B. das Schwungrad. DKW bildete es als Startermotor und Lichtmaschine aus. Gewichtersparnis! Vereinfachung, und nun die Hauptsache: Dynamo und Starter sitzen natürlich als Schwungrad auf der Kurbelwelle. Kein häßliches Anlaßgeräusch — kein trouble mit Zahnrädern. Wieder Gewichtersparnis und Vereinfachung. Ein anderer Vorzug: Die Kupplung leicht und doch überdimensioniert. Viele kleine Scheiben, die zart fassen, statt einer schweren, großen, rumpfenden.

So eliminiert man die mehr oder weniger große Geschwindigkeit, die der Durchschnittsfahrer aufbringt und diese Idee, einen Wagen für jedermann an dem nichts falsch zu machen ist — zu schaffen, war ebenfalls für den Entwurf mitbestimmend.

Zu diesen Hauptmerkmalen einer Konstruktion, die nicht aus dem Großwagenbau abgeklaut ist, tritt schließlich noch die elegante Form der Karosserie. Eine Konstruktion aus einem Guß! Und doch jedes Detail ausgeklügelt.

Daß — nachdem nun einmal die Grundform da war — schließlich noch Verbesserungen

hinzutreten, (Freilauf, Ölbrudstößdämpfer, usw.) spricht für das Bemühen der Hersteller.

Nun, das Ergebnis ist ein Kleinwagen mit Vorzügen, die das übertreffen, was man billigerweise erwarten kann:

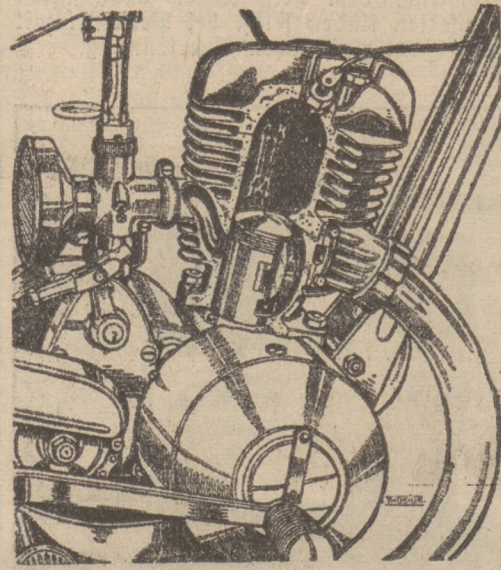
Billige Betriebs- und Unterhaltungskosten und ein vollwertiges Automobil, das es dank seiner fortschrittlichen Kon-

struktion mit vielen großen Wagen aufnehmen kann.

Neben dem Wanderer W 24 und dem DKW-Front bringt die Auto Union im Auto-Salon auf der diesjährigen Messe auch das vornehme schöne Linienführung aufweisende Audi-Kabriolett mit 6-Zylinder-Motor und 55 PS sowie ein Hoch-Kabriolett zur Ausstellung.

DKW-Motorrad

Wir Motorradfahrer sind zu beneiden! Das Motorrad macht uns frei, beendet jede uns aufgezwungene Gebundenheit. Täglich trägt es uns hinaus in die Natur oder in das Getriebe der Großstadt, wann und wohin wir wollen. Wir sind freie, glückliche Menschen. Aber wir stellen auch Ansprüche: Treu und zuverlässig soll unsere Maschine sein, schnell und ausdauernd, und ihre Form schon soll die edle Klasse verraten. Nicht zu vergessen: Einfach und billig in Betrieb und Unter-



DKW-Motorrad — Motor

haltung muß sie sein — denn auf der ganzen Welt müssen wir Motorradfahrer scharf rechnen.

So, wie wir es uns wünschen, ist unsere DKW! Sie entspricht allen unseren Forderungen. Das Werk DKW der Auto Union baut seit über 18 Jahren nur Zweitaktmotoren. Es hat die anerkannt größten Erfahrungen und die größten Erfolge auf diesem Gebiet aufzuweisen. Und durch die Güte und Zuverlässigkeit seiner Maschinen, die hohe Leistung und Sparsamkeit seiner Motoren wurde DKW die größte Motorradfabrik der Welt.

Das Vertrauen von über 200 000 Motorradfahrern gehört der Marke DKW. Sie alle

wissen die Vorteile des robusten Zweitaktmotors mit seinen nur 3 bis 5 bewegten Teilen zu schätzen. Hinzu kommt die nie verjagende Schmierung durch Beimischung des Dies zum Kraftstoff, die als Schwungradscheibe ausgebildete und direkt auf der Kurbelwelle (ohne gesonderten Antrieb!) arbeitende Lichtmaschine und die Anwendung der Umkehrspülung — mit flachen Kolben bei allen DKW-Modellen. DKW-Motorräder sind zweckmäßige, unverwundliche Gebrauchsmaschinen mit einer Leistung, auf die manche hochgezüchtete Sportmaschine stolz sein würde.

Der leistungsfähige Motor und das gute Fahrgerüst allein ergeben noch kein vollendetes Motorrad. Erst die sorgfältige Durchbildung auch der kleinsten Einzelheiten, die richtige Form des Lenkers, die griffige Anordnung der Bedienungshebel, die gute Fahrposition durch harmonische Abstimmung des Abstandes von Fußrasten zu Sattel und Sattel zu Lenker, Lage und Wege des Schalthebels, fester Anieschluß durch verstellbare Knieklissen und tausend andere hervorragende Merkmale kennzeichnen die fortschrittliche Konstruktion jeder DKW.

Das Tachometer muß weit vorn mitten im Blickfeld liegen, damit seine Beobachtung die Aufmerksamkeit nicht unnötig von der Fahrbahn ablenkt. Stoß- und Steuerungsdämpfer müssen griffbereit und jederzeit leicht bedienbar liegen. So ist es bei DKW.

Auf gute Zugänglichkeit und einfache Demontage aller Teile ist großer Wert gelegt worden. Bremsen und Kupplung lassen sich ohne Werkzeuge nachstellen. Ja, selbst die Zündungseinstellung kann durch ein an der Schutzklappe der Lichtmaschine angebrachtes Schraubenwerk jederzeit kontrolliert werden. Der Unterbrecher ist ebenso durch einfaches Abheben eines Deckels zugänglich.

Die Fahrbequemlichkeit kann noch durch preiswerte und praktische Zubehörteile ergänzt werden: Ein Diebstahlsicherungsriegel im Steuerkopf, eine Abblendlampe mit direktem Steuertakt für die Batterie, eine bequeme Fußkupplung (ab Sport 250) und bei Seitenwagenbetrieb, für die SB 500, gegen geringen Aufpreis einen extra breiten Lenker.

Die vorzüglichen Hanomag-Wagen

Viele zehntausende Automobile haben bereits die Fabrikttore der Hanomag verlassen. Diese stattliche Zahl allein zeugt davon, daß sich die Hanomag-Fahrzeuge dank ihrer überlegenen Qualitätsmerkmale und Vorzüge im In- und Ausland einer steigenden Beliebtheit erfreuen. Noch heute begegnet man auf den Landstraßen dem ältesten Hanomag-Wagen, dem „rollenden Kommissbrot“, mit vielen hunderttausend Fahrkilometern auf dem Buckel. Längst spricht man vom Hanomag als dem Anspruchslosen für den Anspruchsvollen. Die technisch vollkommene Ausstattung der Hanomag-Modelle beweisen: Vorder-Schwinge, Vierganggetriebe, Hydraulische Bierradbremse, Ein-Druck-Zentralschmierung, Hydraulische Stoßdämpfer, die zur serienmäßigen Lieferung gehören. Wenn auch die Hanomag-Wagen nicht die preisniedrigsten ihrer Klasse sind, so muß man sie doch im Hinblick auf das tatsächlich Gebotene äußerst preiswürdig nennen.

Alle Hanomag-Modelle haben eines gemeinsam: Den hohen Gebrauchswert.

Der Kurier

trägt im weitesten Maße allen Wünschen Rechnung, die in bezug auf Geräumigkeit und gute Fahrleistung an Wagen seiner

Klasse gestellt werden können. Er wird als Limousine geliefert, die auf Wunsch mit einem Schiebedach versehen werden kann. Seine Ganzstahl-Karosserie ruht auf einem besonders kräftigen unverwundlichen Fahrgestell, das eine hohe Lebensdauer des ganzen Wagens sicherstellt. Der Motor leistet 23 PS.

Der Rekord

mit seinen 35 PS ist bekannt als leistungsstarker Wagen der Mittelklasse. Diese Type wird als Limousine und Cabriolett hergestellt. Beide Ausführungen mit ihren Ganzstahl-Aufbauten bieten das Höchstmäß an Sicherheit für Fahrer und Insassen. Der Aktionsradius des Rekord beträgt infolge seines 54 Liter fassenden Tanks rund 500 km.

Der Sturm

genießt den Ruf eines besonders schnellen und lebendigen Fahrzeuges. Die Leistung des kräftigen Sechszylinder-Motors beträgt 55 PS. Gemessen an der Leistung ist der Verbrauch mit 13—14 Liter als sehr niedrig zu bezeichnen. Der Sturm wird als viertürige Limousine auf besonders langem Fahrgestell geliefert und außerdem als Cabriolett in verschiedenen Abwandlungen gebaut.



St. Sierszyński Sp. z o. o.

Generalvertretung für die Wojewodschaften Poznań und Pomorze
des Konzerns „Auto Union“ - Büssing NAG - Hanomag A. G.

Personen-Autos:

AUDI

DKW

HORCH

WANDERER

Lastautos:

Büssing NAG

Motorräder:

DKW

Personenwagen:

Hanomag

Zentrale in Poznań, Plac Wolności 11. ■ Telefon Nr. 13-41

Zweigstelle in Bydgoszcz, Gdanska 41 ■ Telefon Nr. 28-85

Kundendienst und Werkstätten.

Neuheiten bei Opel und Buick

Aus den Montagewerken in Polen

Die Werke Lilpop, Rau i Loewenstein S. A., Warszawa, montieren seit einigen Jahren, auf Grund der Lizenz der General Motors in U. S. A. u. a. die allgemein bekannten Personenwagen

Opel und Buick.

Auto bequemlichkeit und Fahrkomfort auch für die Käufer der Wagen zu niedrigen Preisen — das war das Ziel der Fabrik, als sie die Spezial-Modelle des Opel Kadett mit einer Reihe von Vorzügen ausstattete, die bisher nur den Wagen höherer Preisklassen vorbehalten zu sein schienen.

Die Kadett-Typen: Zweifürige Spezial-Limousine, Cabriolet-Limousine und vierführige Limousine bieten neben den bekannten Vorzügen der Kadett-Normal-Limousine noch folgende Sondervorteile: Opel Synchron-Federung, Opel Zugfrei-Entlüftung und eine großzügige Innenausstattung.

Wer seinen Wagen zum Beruf braucht, muß ihn strapazieren können und dabei stets das Gefühl haben! In diesem Wagen fährt man unbedingt sicher! Die Witterung darf dem Wagen nichts anhaben, und ein diebstahlsicherer Kofferraum muß unbefugte Zugriffe abhalten — aus allen diesen Gründen haute Opel den Kadett völlig aus Stahl!

Ist es nicht ein beruhigendes Gefühl, zu wissen: Eine starke Stahlhaut umgibt die Insassen des Wagens, schützt sie und ihr Eigentum!

Untrügliche Wertmesser für die Qualität sind auch solche „Kleinigkeiten“, bei deren Anblick man sich immer wieder freut: Die breite, gut verzehnte Stoßstange, die hübschen Radkappen, die bequemen Türgriffe, die praktische Regenrinne, die auch bei geöffneten Fenstern das Eindringen des Regenwassers in das Wageninnere verhindert

„Kleinigkeiten“ nur, aber gerade aus ihnen spricht die liebevolle Sorgfalt, mit der der gesamte Wagen konstruiert und gebaut wurde.

Fahrbequemlichkeit!

Breite, verstellbare Sitze, davor das griffige Steuerrohr und ein großzügig ausgestattetes Armaturenbrett mit Geschwindigkeitsmesser, Kilometerzähler, Ölbrudmessen, Brennstoffuhr und Lichtschalter, der mit dem Zündschloß kombiniert ist. Zwei vom Motor angetriebene Scheibenwischer, elektrische Winter mit Kontroll-Lampen, Scheinwerfer-Fußabblendung und ein großer verstellbarer Rückspiegel vervollständigen die großzügige Ausstattung und zeugen von der Sorgfalt, mit der Opel für die Fahrbequemlichkeit der Kadett-Besitzer sorgt.

Großraumbequemlichkeit!

Ob man den Wagen für geschäftliche Zwecke braucht oder für die Familie: Immer soll er geräumig sein! Im Opel Kadett finden vier Personen reichlichen Platz, und bei bescheideneren Ansprüchen auch noch ein Kind! Und damit sich seine Insassen auch bei der Fahrt wohlfühlen, sind seine Sitze im bestabgefederten Raum angeordnet — zwischen den Achsen.

Ein Auto muß seine Hauptvorzüge im Technischen aufweisen: Im Motor und den dazugehörigen Aggregaten!

Und daß der starke, geschmeidige Motor des Opel Kadett auch wirklich gut ist, dafür bürgt vor allem die Tatsache, daß sein Vierzylinder-Viertakt-Motor bereits in hunderttausend Exemplaren gebaut wurde und Tag für Tag zur Zufriedenheit seiner Besitzer seine Dienste tut. Der Opel Fallstromver-

gänger mit Luftreiniger und Ansaugerläschdämpfer sorgt jederzeit für sofortigen Start und weiche Uebergänge. Die Leistung von 23 PS gibt dem Opel Kadett eine Spitzengeschwindigkeit von 98 km/Std. nach Stopuhr.

Das sind Opel-Vorteile:

Die Opel Synchron-Federung, die unmerklich alle schädlichen Fahrstöße abfängt und von Karosserie und Insassen fernhält. Starke Ölbrudbremsen mit gegossenen Bremsstrommeln ermöglichen dem Kadett sofortiges Stoppen bei völligem Bremsausgleich.

Opel Zugfrei-Entlüftung, die einen stetigen, regulierbaren Strom von Frischluft in das Wageninnere saugt, ohne jemals einen Zugwind verspüren zu lassen. Opel Ganzstahl-Bauweise, die die Insassen mit einer sicheren, wetterfesten Stahlhülle schützt und ihrem Wagen auf Jahre hinaus ein gutes Aussehen bewahrt.

Außer dem Typ Kadett wird das neue Modell Olympia gebaut. Olympia besitzt einen 4-Zylinder-Motor, 1,5 Liter Inhalt, 37 PS. Spitzengeschwindigkeit: bei diesem Wagen beträgt 112 Kilometer und der Benzinverbrauch ca. 10 Liter.

Opel Kundendienst überall!

Kundendienst heißt: Jederzeit einsteigen für jeden Opel-Wagen, jederzeit bereit sein für jeden Opel-Fahrer.

Buick.

Eine Sonderklasse bedeuten die von Lilpop, Rau i Loewenstein S. A. in Warszawa montierten 2 Modelle Buick, und zwar Typ 41 und 90. Beide Wagen sind mit 8-Zylinder-Motor ausgestattet und dank

einer wohlbedachten Konstruktion sind diese Typen verhältnismäßig sehr ökonomisch, obwohl sie imstande sind, enorme Geschwindigkeiten zu erzielen. Die neuesten Erfindungen der Automobiltechnik sind entsprechend bei den neuen Buick-Modellen verwertet. Trotz der feinsten und gebiegensten Ausstattung sind die Preise für die Buick-Wagen verhältnismäßig billig.



Rivolari tritt vom Rennsport zurück. Der italienische Meisterfahrer Rivolari hat aus dem Krankenhaus Rau, wo er sich wegen seiner beim Training zugezogenen Brandwunden aufhält, mitgeteilt, daß er sich entschlossen habe, das Rennfahren aufzugeben.

Wir empfehlen die in den Werken

Lilpop, Rau i Loewenstein S. A. Warszawa

montierten Personenwagen

OPEL

ab zł. 5.200.-

BUICK

In Luxusausführung

Besuchen Sie bitte unseren Messestand (Automobilhalle)

BRZESKIAUTO S. A. POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego 29. Tel. 63-23, 63-65.

Oddział: Jak. Wujka 8. Tel. 70-60.

Karosseriefabrik :-: Werkstätten — Auto-Service — Garage

Wir bauen jede Art Karosserien, solide und zu Konkurrenzpreisen. Sachgemässe und billige Ausführung von Reparaturen. — Kostenanschläge auf Wunsch.

Der einzige in Frage kommende

Last- u. Personenwagen

in dieser niedrigen Preislage ist

CHEVROLET

Erzeugnis der konzessionierten Auto-Fabrik Lilpop, Rau u. Loewenstein

Besuchen Sie unseren Stand im
Auto-Salon auf der Posener Messe

Besuchen Sie unseren Stand im
Auto-Salon auf der Posener Messe

Preise der Autos

Chevrolet - Personenwagen		
„Standard“	(Limousine für 5 Personen)	zł 7640,-
„Touring Sedan“	(Limousine für 5 Personen)	„ 8400,-
„Touring de Luxe“	(Limousine für 5 Personen)	„ 9800,-
„Imperial Limousine“	(Limousine für 7 Personen)	„ 11900,-
Chevrolet - Lastwagenuntergestelle		
„Commercial — 112“	Nutzlast etwa 500 kg	zł 5100,-
„Commercial — 122“	Nutzlast etwa 1000 kg	„ 6000,-
„157 — D“	Nutzlast etwa 2000 kg	„ 8000,-
„157 — HD“	Nutzlast etwa 3000 kg	„ 8750,-
„131 — HD“	Sattelschlepper mit Nutzlast von etwa 5000 kg	„ 8650,-
„155 — FHD“	Nutzlast von etwa 4500 kg	„ 12500,-
„117 — FHD“	Sattelschlepper mit Nutzlast von etwa 6500 kg	„ 12500,-
Autobus - Untergestelle		
„185 — D“	für etwa 25 Passagiere	zł 10900,-
„183 — FS“	für etwa 32 Passagiere	„ 12500,-
„183 — FD“	für etwa 32 Passagiere	„ 13200,-

Verkauf und Kundendienst

Józef Zagórski

Poznań, ulica Ogrodowa 17

Telefon 33-84, 33-85

Telefon 33-84, 33-85

Ihre besondere Aufmerksamkeit



verdienen die neuen
BMW - Modelle,
 die leistungsstarken, preiswerten
 Sechszylinder mit ihrem aus-
 drucksvollen Kühlergesicht, Ihrer
 windflüssigen Form und ihrer
 reichen inneren Ausstattung und
 Bequemlichkeit.

BMW
 gilt seit jeher als Vorbild wirtschaft-
 lichen Durchdenkens einer er-
 folgreichen Konstruktion.

Vertretung:

„MOTOR“ Poznań, Dąbrowskiego 5, Tel. 62-27

PNEUMATYK (Automüller)

Grosses Lager in Original Chevrolet-Ersatz- u. -Zubehörteilen,
 Auto-Reifen, Garogoyle u. Fette.
 Schnellste Ersatzteil-Beschaffung für alle Automarken.
 Vulkanisieren von Auto-Reifen u. Schläuchen.

Poznań, ul. Dąbrowskiego 34.

Tel. 69-76.

...billiger wie Pferde arbeiten die erprobten



Straßenschlepper

mit Deutz-Dieselmotor

Für alle Zwecke von 5 — 14 to.

auf 100 km Brennstoffverbrauch 3.— bis 6.50 zł.

Anhänger aller Art lieferbar.

Generalvertretung für Polen

Auto-Ciagnik Sp. z o. o., Poznań, ul. Półwiejska 26a, Tel. 53-33.
Vertreter in allen Teilen Polens gesucht.

Der billigste Lieferwagen in Polen



kraftvoll
 sparsam
 zuverlässig
2 Fahrzeuge in einem
 als Solokraftwagen,
 andererseits nach Um-
 schaltung des besonderen
 Getriebes mit 3 1/2 to.
 Anhänger zu fahren.

BMW — eine Klasse für sich!

BMW hat in planmäßiger Entwicklung ein Bauprogramm erreicht, das tatsächlich als „eine Klasse für sich“ betrachtet werden kann. Die Entwicklung war zielbewußt, denn es war niemals Aufgabe eines Werkes, das seit seinem Bestehen immer nur nach Höchsten hinsichtlich Qualität und Leistung strebte, vielleicht in stets weiterer Verbesserung des ursprünglichen Kleinwagens die Vollenbung der ihm gestellten Aufgabe zu suchen. BMW mußte vielmehr eine Vollenbung der Entwicklung erreichen, die es dem Werk gestattete, unter Ausschaltung eines allzu umfangreichen Bauumfangs seine ganze Aufmerksamkeit und Arbeitskraft einer einzigen Klasse zu widmen, die eine der wirtschaftlich stärksten und bevorzugtesten ist, andererseits aber auch dem Werk gestattete, in dieser Größenklasse die Geltung seines Rufes und seiner Überlieferung voll einzuleben!

Das ist die Zweitliter-Klasse, die von BMW seit Jahr und Tag erreicht und immer weiter ausgebaut wurde!

BMW kennt keine Sorgen hinsichtlich Ein-
 richtung der Baumuster, denn es gibt nur
 einen Begriff, den BMW. Eine Wagen-
 auswahl zwischen 45 und 80 PS, die in
 ihrem Grundaufbau eine starke und ge-
 schlossene Einheit darstellt und in ihrer
 Zielsetzung trotzdem mannigfach ist!

Was zeichnet den BMW-Wagen aus?
 Seine Formensönheit, die in der äußeren
 Gestaltung und in der inneren Ausstattung
 ein geschlossenes Bild von Formwillen und
 Fahrbequemlichkeit darstellt.

Seine hohe Leistung, die in dieser Klasse
 einfach unerreicht dasteht, ein Erfolg der
 Leichtbauweise und ein Erfolg der
 unbeirrbareren Sicherheit, die dieser Wagen
 seinem Fahrer verleiht.

Seine große Wirtschaftlichkeit, die, so möchte
 man sagen, fast in groteskem Gegensatz zu
 seiner vielgerühmten Leistung steht, seine

Die alte Riste

Es fing damit an, daß ihn gute Freunde, die
 einen Wagen befehen, an das Steuer „ran-
 ließen“. Nachdem er auf diese Weise Blut ge-
 leckt hatte, dauerte es nicht mehr lange, bis er
 täglich drei Fachzeitschriften durchblüffelte und zu
 fachsimplen begann. Er vermochte jede Auto-
 marke aus 1 Kilometer Entfernung an der Farbe
 der Auspuffgase zu unterscheiden, rebete über
 Sechsradhalfachsenfederung, Frontantriebsdiffe-
 renzial und -Integral, Außenbadenbremsenein-
 druckschmierung, Scheinwerferlichtegelscheiben
 und Schnellgangtriebkettenwesen wie ein mit
 allen Benzinen und Delen gewaschener Auto-
 konstrukteur. Alte Fachleute wurden bleich in
 seiner Gesellschaft und wagten den Mund nicht
 mehr aufzutun. Und man hatte allgemein das
 Gefühl: wenn der sich ein Auto kauft, dann hat
 er sozusagen mit einem Griff den besten Wagen.

Kraft und sein Temperament, gleich, ob man
 in der Stadt, im Gebirge, auf der Land-
 straße oder auf der Autobahn fährt!

Das Sport-Abriolett 327

mit 55 PS Sechszylinder-Motor, ein Fahr-
 zeug, das höchste Beachtung gefunden hat.
 Das Baumuster 327 ist die Vollenbung und
 Abrundung des BMW-Bauplanes, ein
 Wagen voll verblüffender Klasse und Leben-
 digkeit, der Traum des anspruchsvollen
 Kraftfahrers.

Nur — zum Autofahren und Autobesitzen ge-
 hört nicht nur ein Führerschein (den hatte er
 inzwischen — tatsächlich! — im Sturm erobert),
 zum Autofahren und Autobesitzen gehört auch
 Geld. Und da er nicht viel davon übrig hatte,
 erklärte er allen, die es nicht wissen wollten,
 daß er natürlich nicht so dumm sein werde, einen
 neuen Wagen zu kaufen. Es gäbe sehr viele
 Leute, die ihre Wagen verkaufen müßten, fast
 neue Dinger, 5000 Kilometer und so, um den
 halben Preis und billiger.

Gesagt, getan. Ein halbes Jahr später, als
 der Frühling ins Land guckte, hatte er — mit
 einem unfehlbaren Griff — für ein Spottgeld
 einen alten Wagen gekauft.

Das Auto war vor knapp zehn Jahren auf die
 Welt gekommen, hatte drei Unfälle hinter sich
 und war — laut Zähler — 25 000 Kilometer
 gefahren worden. Der Lack war nicht mehr
 ganz gut, und in der Karosserie quatschten beim
 Fahren tausend böse Geister, aber sonst war alles

blankgeputzt und gewaschen. Wenn man die
 Augen schloß, glaubte man einen neuen Wagen
 vor sich zu haben.

Er war mächtig stolz auf seinen Wagen, prus-
 stete vor Lachen, wenn er erzählte, wie unglaub-
 lich dumm der Verkäufer gewesen sei, als er
 noch 100 Zloty nachließ beim Verkauf. Denn
 der Wagen sei mindestens das Doppelte wert

Am Sonntag früh um 10 Uhr rüstete er sich
 mit umständlicher Auffälligkeit zur ersten Aus-
 fahrt. Das ganze Haus guckte zu, wie Kind und
 Regel in den Wagen kletterten und wie der An-
 fasser vier Minuten 20 Sekunden gurgelte, ehe
 der Motor ansprang. Die Kupplung schleifte
 ein bißchen, aber der stolzeschwellte Ausflügler
 stempelte das zu einem Vorteil: man könne viel
 weicher anfahren.

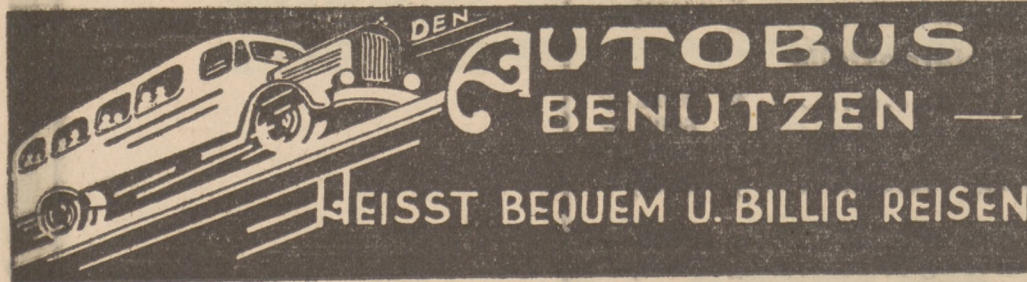
Zwei Monate später traf ich ihn mit seiner
 Familie in der Straßenbahn. An einem schönen,
 sonnigen Sonntag. Im Sportheim, einen dicken
 Rucksack neben sich, in Wanderschuhen.

„Nanu“ staunte ich, „zu Fuß, Berehrter?“
 Was machen die 40 PS?“

Er rieb sich mit krummem Zeigefinger schme-
 denlang die schweißbeperkte Stirn, während ein
 bitter-wehmütiges Lächeln um seine Mund-
 winkel spielte. Dann sagte er leise nur das eine
 Wort: „Autofriedhof“.

„Entsetzlich Pech gehabt,“ sehte er nach einer
 Pause hinzu. Und dann begann er zu erzählen.

„Als ich das erstemal ausfuhr, hatte ich direkt
 Schwein. Nämlich, daß das ganze Haus leer



Für Ausflüge

nach allen Orten Polens empfehle meine neuzeitlich und bequem ausgestatteten

AUTOBUSSE

sämtlichen Vereinen, Sportklubs u. ä. zu ermäßigten Preisen. Auskünfte u. Beratungen kostenlos.

Ständige Streckenbedienung:

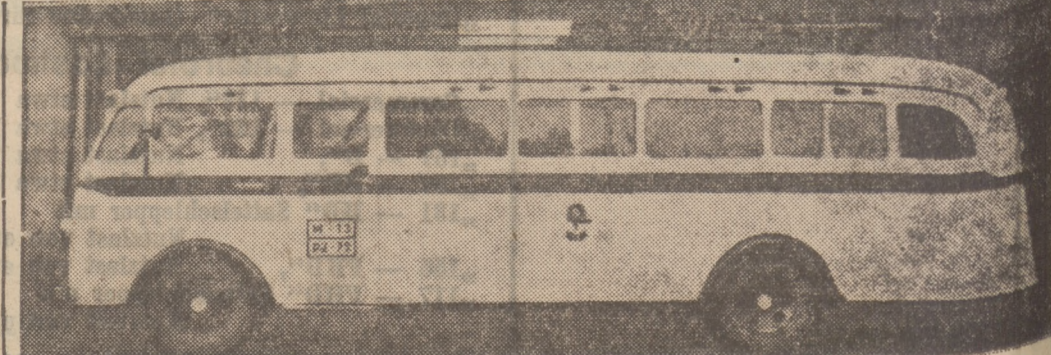
- Poznań — M. Goślina — Rogoźno — Ryczywól — Chodzież — Szamocin — Białośliwie.
- Poznań — M. Goślina — Oborniki — Rogoźno.
- Chodzież — Szamocin — Margonin — Gołańcz — Kcynia — Nakło.

Tel. 84-59.

Koncesjonowane Przedsiębiorstwo Autobusowe

Tel. 84-59.

J. Skorlinski, Poznań, Stroma 20 m. 11



Für in- und ausländische Ausflüge mit Radioempfänger ausgestattet.
 Koncesj. Przedsiębiorstwo Autobusowe

Tel. 63-81 **Fr. BEDNORZ, Poznań, Stroma 25** Tel. 63-81

Reisender!!

Legst Du Wert auf ein pünktliches und bequemes Reisen, benutze nur die Autobusse der Firma

Poznańskie Linie Autobusowe

Inh. Józef Szczepański, Poznań, Przemysłowa 23 Tel. 64-71

100% Pünktlichkeit — Komfort.

Die Autobusse verkehren auf folgende Linien:

- Poznań — Swarzędz — Kostrzyn — Gniezno
- Poznań — Swarzędz — Kostrzyn — Necla — Września — Słupca
- Poznań — Kostrzyn — Necla — Sroda
- Poznań — Kórnik — Śrem — Dołek — Borek — Koźmin — Krotoszya
- Poznań — Kórnik — Śrem (Książ) — Dobk — Gostyń
- Krotoszya — Koźmin — Jarocin
- Poznań — Klecko, Poznań — Witkowo
- Gniezno — Września, Czarniejowo — Gajkowo.

Wir empfehlen



für in- und ausländische **Ausflüge**
 Wochenendreisen u. ä. unsere neu-
 zeitigen, komfortabel ausgestatteten

AUTOBUSSE

Wielkopolska Spółka Komunikacyjna

Büro und Direktion
 ul. Młyńska 9
 Tel. 39-30, 17-15.

Poznań

Garagen u. Werkstätten
 ul. Dąbrowskiego 83/85
 Tel. 66-30.

Bequem, schnell und billig

auf den Strecken

- Poznań — Wągrowiec — Kcynia — Nakło
- Bydgoszcz u. Margonin — Szamocin

nur mit den Autobussen der Firma

M. Nawrocki

Poznań, Raczyńskich 2

Telefon 57-73

Für Sammelausflüge Vergünstigungen.

Spezialwerkstatt für Autoelektrotechnik

J. Kordziński

Poznań, ul. Polna 24
 (Garagen der Fa. Zagórski)

Reparaturen der Licht-
 anlagen, Starter u. dergl.

Fachmännische Bedienung.

war, als ich wieder zurückkam, ein Pferd vor meine Kiste gespannt. Stellen sie sich vor, 10 Kilometer gefahren, da hau ich doch in ein Loch rein, daß es nur so knallt. Ergebnis — rechte Vorderfeder zum Teufel. Müste ich mich halt nach Hause schleppen lassen. Meine Nachbarn hätten schön gegrint, wenn sie das gesehen hätten. Hinterher stellte es sich heraus, daß die Feder schon angeplakt gewesen war. Na ja.

Am nächsten Sonntag fuhr ich wieder. Es ging so weit alles gut. Bloß abends hatte ich kein Licht. Die Luder von Kabel waren hin, irgendwo, an mehreren Stellen. Ich hab natürlich ein Protokoll gekriegt.

Auch das ging vorüber. An den beiden Feiertagen, wissen Sie, wollte ich eine große Fahrt machen. Kam auch ganz schön vorwärts. Bloß gegen Abend, am ersten Tage, verließen Sie — ich sitz ganz ruhig am Steuer — plötzlich krieg ich was Warmes, Drediges an den Hals, es spritzt mich was an wie toll. Halten und raus — war eins. Was stellt sich heraus? Delrohr gebrochen, ich kriegte die ganze Soße. Dem fuß, Anzug fuß, alles voll Del. Was blieb uns übrig? Meine Frau und ich puzten zwei Stunden, dann fuhren wir nach Hause, meine Frau immer mit dem Daumen auf dem gepflasterten Delrohr...

Am nächsten Sonntag probierte ich's noch einmal. Diesmal bloß so einen kleinen Ausflug, 120 Kilometer. Und da tam's. Wie es so einen kleinen Berg runter geht, seh ich vor mir auf der schmalen Straße zwei, drei solche Wagen,

wissen Sie, Kanonen, greulicher Gestank in der Kieflinie. Ich hup wie verrückt, denn die Luder fahren natürlich in der Mitte, und ich will schnell vorbei. Keiner rührt sich. Also, Kupplung raus, bremsen. Ha, bremsen, schön gesagt. Wie ich tret, merk ich, es brems nicht. Durchgerostet, verstehen Sie. Ich zieh die Handbremse. Mablzeit dito! Und der Wagen rollt immer figer. Na, wissen Sie, auf so eine Kanone rauffahren, ist ein mäßiges Vergnügen. Was blieb mir übrig? An die Seite fahren, was zum Bremsen suchen. Ich schreie bloß noch „Festhalten! — dann rrrrums, auf den nächsten Baum rauf.“

Passiert ist uns gar nichts. Bloß die Kiste, die war natürlich hin. Kühler platt, Vorderachse verbogen, Steuerung in zwei Teile. Und sowweiter.

Und wissen Sie, was die größte Gemeinheit ist? Als der Mann von der Reparatur kam und die Kiste abholte, sagte er mir: Wissen Sie, der Wagen ist mindestens seine halbe Million Kilometer gefahren. Der Tachometer ist natürlich frisiert — 25 000 Kilometer? Gelacht!

So hat er gesagt, verstehen Sie? Na, und die Reparatur sollte genau dreimal so viel kosten, wie mich die ganze Kiste gekostet hat. Also — Autofriedhof!

Und jetzt muß ich aussteigen. Machen Sie auch Fußwanderungen? Fabelhafte Sache, verstehen Sie? Erhält jung und macht kolossalen Spaß. Also denn, auf Wiedersehen...“

Homar.

Ein Wagen — schön in Form und Farbe. Ein Wagen, der großzügig ist. Was Sie auch lieben: die Limousine, das Kabriolett oder irgendeine andere Karosserie: Alle sind schön und harmlos. Hanja hat schon immer großen Wert auf die Farben gelegt. Es ist viel, einen Wagen zu besitzen, der auch in der Farbe befriedigt.

Ueber Form und Farbe hinaus ist ein Hanja 1100 gut wie sein Äußeres. Der Motor ist lebendig. Vier Gänge nützen seine Kraft richtig aus. Es ist eine „raffinierte“ Maschine. Sie ist kopfgesteuert, rasch im Anzug, prachtvoll am Berg und fabelhaft in der Straßenlage. In der Ebene verleiht sie dem Fahrzeug trotz seiner ungewöhnlich geräumigen Karosserie eine hohe

Das Leitwerk: der Mann am Steuer schätzt ein Leitwerk, das keinen Stoß weitergibt — das millimetergenau arbeitet. Die Einzelradlenkung des Hanja 2000 — eine Schraubenlenkung mit geteilter Spurränge und Gummigelenten — erfüllt diese Wünsche. Groß außen und innen — lebhaft in jedem Gelände und dennoch ein Wagen der Mittelklasse — das ist ein Hanja 2000.

Goliath-Dreiradwagen

Ein Dreiradwagen muß so fahrsticher sein — so sicher gegen Rippen und Schleudern, wie ein Bieradwagen. Dann ist er gut. Goliath-Dreiradwagen sind wie ein Auto gelenkt. Die Auto-

Schon ab 20 — zł.

Chauffeur-Kursus in Poznań

„Warsam“ ul. 27 Grudnia 16.

Spitzengeschwindigkeit. Echte 90 bis 95 km sind in diesem Fahrzeug ohne weiteres erreichbar. Stellen Sie einen 1100 in die Reihe der wartenden Wagen, und Sie werden stolz sein über sein Aussehen. Lassen Sie ihn aus der Reihe herausstechen und Sie werden stolz sein über den Start. Form, Farbe und Leistung — und viel Platz für die Menschen — das alles vereint glücklich ein Hanja 1100.

Der Hanja 2000

ein mittelstarker Wagen mit einem neuen Gesicht — mit einer neuen Leistungscharakteristik. 115 echte km in einem bequemen Zweiliter-Wagen — das ist seine Leistung. Eine geschlossene Form, die die Widerstände des Windes überwindet — vier Türen für bequemen Einstieg und seine technische Durcharbeitung sondersgleich — das ist dieser Wagen.

Das Fahrwerk: ist der Hanja-Zentralfasterrahmen. Vorn und hinten gegabelt bleibt er immer fest, ruhig und verwindungssteif. Schwingachsen vorn und Pendelachsen hinten liegen bei Hanja in wartungsfreier, schwingungsdämpfender Gummiblock. Die Federn arbeiten ruhig und weich.

Das Triebwerk: 50 PS ist die Leistung des 3500/Min. drehenden 6 Zylindermotors. Der Verbrauch an Treibstoff zeigt, daß der Hanja konstruktiv sein Handwerk versteht. 12 bis 13 Liter auf 100 km! In der Gabelung des Rohmens hängt die Maschine in 3 Punkten — in Gummi. Die Insassen spüren nichts davon, daß 50 PS nur wenige Zentimeter vor ihnen arbeiten.

Das Raumwerk: die Sitze sind breit und ausgezeichnet gepolstert. Die Form der Sitzkissen schmiegt sich dem Körper an. Auch ein fünfter Mann hat im Hanja 2000 wirklich Platz. Auch große Menschen haben „Kopffreiheit“.

lenkung eines Goliath ist eine richtige Achsenlenkung. Der Schwingarm, der das Rad federt und führt, ist vorn gegabelt. Die Verbindung beider Gabelaugen ist eine Sackschleife. Und in dieser Sackschleife dreht sich das Rad — gleichgültig, wie stark Sie es einschlagen. Immer läuft es auf der Reifenmitte — auf der richtigen Lauffläche. Niemand kann ein Rippmoment aufreten, das durch die Schrägstellung des Rades bedingt ist.

Das Goliath-Vorderrad ist entlastet. Seine schwingenden Massen sind gering. Die Lenkung wird weich, fast stoßfrei. Das Rad neigt nicht zu harten Stößen, die es vom Boden lösen und die Fahrsticherheit beeinträchtigen.

Und wenn einmal ein kleiner Zusammenstoß kommt? „Der Goliath-Motor liegt geschützt in der Mitte!“ Merken Sie sich diesen Satz. Denken Sie daran, wie wichtig es ist, wenn der wertvolle Motor wirklich geschützt ist.

So wie Goliath-Dreiradwagen automäßig gelenkt sind, so sind sie auch automäßig angetrieben. Alle Automobile von heute haben Kardanantriebe, wie alle Goliath-Dreiradwagen. Die Kraft wird über ein kardanisches Gelenk und die Kardanwelle auf die Regelradhinterachse übertragen. Das ist ein robuster und sicherer Antrieb. Diesen Antrieb wählen wir, obwohl seine Elemente etwas mehr Motortrakt verzehren, weil wir unseren Kunden die sicherste Antriebsart bieten wollten.

Je steiler der Berg ist, desto mehr wandert der Schwerpunkt nach hinten. Das bedeutet, daß die treibenden Hinterräder eines Goliath belastet werden. Durch die Belastung der angetriebenen Räder wird die Kraft des Motors immer sicher übertragen, auch dann, wenn die Straßen naß oder gar vereisnet oder vereist sind. Also: „Goliath sind antriebssticher — bergsticher!“

Der Hanja-Wagen

In einer Reihe von verschiedenen Wagen wird Ihnen stets ein Hanja angeboten. Seine Form ist vollendet. Betrachten Sie bei der Wahl Ihres Automobils die Fahrgehalte, so wird Ihnen die klare Form der Hanja-Chassis unvergesslich bleiben. Hanja-Wagen sind so gut gebaut, wie man es mit der Erkenntnis von heute tun kann. Hanja baut fünf Personenwagen — jeder in seiner Eigenart etwas Einmaliges. Hanja legt Wert darauf, für eine anspruchsvolle Käuferschaft in jeder Wagenklasse ein Leistungsbeispiel zu geben.

Hanja 1100

ist ein Wagen, dem niemand von außen anieht, daß er nur 1100 ccm unter der Haube hat. Er ist ein Wagen, der auch auf langen Reisen durchaus den Eindruck eines mittel-schweren Wagens macht — in seiner Leistung —

seinem Raumkomfort. Vorn und hinten ist reichlich Platz — seine Maschine ist ruhig im Lauf — lebendig in jedem Gelände.

Ein Hanja 1100 ist wirklich groß — lang und schwungvoll ist die Motorhaube — breit und einstiegbequem sind die Türen — groß die Fenster. Die Linie des gesamten Fahrzeugs besitzt eine seltene Geschlossenheit. Die Einzelheiten sind sorgfältig entworfen. Türgriffe — Klappen für die Motorenklüftung — Fußraumbelüftung. Der Kühler eines Hanja 1100 ist glatt, leicht geschwungen und dennoch kräftig. Er hat das in der Kotflügelinie schwingende Trittbrett, das immer noch eine Notwendigkeit ist, bedenkt man, wie viel diese Zwischenstation zwischen Straße und Raumwerk für das Einsteigen und die Sauberkeit bedeutet!

1100 — das ist eine Typenbezeichnung. Doch was bedeutet sie — was verbirgt sich dahinter?



HANJA

IST DIE TECHNISCHE SPITZENLEISTUNG!

AUTO-SERVICE

Lech Paul, Józef Wegner i Ska.

Tel. 75-58 Poznań, Dąbrowskiego 7 Tel. 75-58

WERKSTATT

KUNDENDIENST

GARAGEN

Automobil-Versicherungen

Feuer

Haftpflicht

Unfall

WŁOSKA SPÓŁKA AKCYJNA POWSZECHNA ASEKURACJA W TRYJEŚCIE

ASSICURAZIONI GENERALI TRIESTE

G E G R Ü N D E T 1831

Garantiefonds Ende 1936: L. 2.544.245.088

in Polen angelegte Garantiemittel: zł 21.264.795

Auskunft und fachmännische Beratung durch:
die FILIALE POZNAŃ, UL. KANTAKA 1. Tel. 18-08 und die Platzvertreter der „Generali“.

Das Drum und Dran beim Autokauf

Ein Autokauf will gelernt sein! Das wird jeder bestätigen, der seinen ersten Wagen noch vor der Generalüberholung günstig abgestoßen hat und an die Anschaffung eines zweiten Wagens denkt. Der neue Einkauf wird nüchtern und mit mehr Sachverstand und weniger Begeisterung getätigt.

Alle Autohändler kennen diese Wandlung vom Enthusiasten zum Fachmann und stellen ihre Verkaufsmethoden dementsprechend ein. Der Erstkäufer verlangt eine andere Art „Kundendienst“ als der Stammkunde. Und der Stammkunde, der alle zwei Jahre das neue Modell der gleichen Marke gegen seinen Altwagen eintauscht, muß wieder anders behandelt werden wie der sachverständige Auto-Sportler, der alles besser weiß als Fabriken und Vertreter und der eine Schlange von Sonderwünschen und ein Schock von Beanstandungen in Reserve hat. Die unterschiedliche Behandlung prägt sich vor allem in der Handhabung und dem Angebot einer Probefahrt aus.

Ein verbreiteter Irrtum ist die Meinung, Erstkäufer seien am leichtesten zufriedenzustellen. Ganz im Gegenteil! Gerade bei denen, die dem Motorsport erst gewonnen werden wollen, muß der Verkäufer seine ganze Kunst spielen lassen, „ganz großer“ Psychologe sein und gegen eine Mauer von Vorurteilen, Angst, Sparsamkeit und Geschmach antreten. Ein Fehler bei der Probefahrt, und alle aufgewandte Mühe und weiteren Anstrengungen sind vergeblich. Gewiegte Geschäftsleute beugen deshalb dem Ungeschied ihrer frischgeborenen jungen Verkäufer vor und drücken ihnen „Richtlinien zur Ausführung fehlerfreier Probefahrten“ in die Hände, um sie für den Kampf im Vorführungswagen mit den Bedenken der Kunden zu wappnen. Sie stehen

auf dem Standpunkt — und die Erfahrung gibt ihnen recht —, daß eine nach ihren Richtlinien und Grundsätzen durchgeführte Probefahrt in den meisten Fällen anschließend zum Kaufvertrag führt.

Erstes Gebot bzw. erster Grundsatz: Fahre lieber zu langsam als zu schnell! Biege nicht zu scharf um die Ecken, zumal wenn Frauen im Wagen sitzen. Die Angst vor dem neuen Fahrzeug überwiegt bei den meisten Erstkäufern bei weitem die Freude am Kauf der Schnelligkeit. Die Kunst, einem „Neuling“ einen Wagen vorzuführen, besteht zur Hälfte darin, das Vertrauen zu dem neuen

um den Nachbarn vom Steuer zu verdrängen. Zweites Gebot: Fahre mit dem Käufer allein! Nimm ja nicht seine Frau mit! In der Mehrzahl der Fälle beeinflusst ihre Anwesenheit die Vorführung und Verhandlungen ungünstig. Noch gefährlicher sind sogenannte sachverständige Familienmitglieder und Freunde. Wenn diese und alle weiteren Grundsätze stets befolgt werden könnten, wäre die Probefahrt ein Kinderpiel. Indes, die angehenden Automobilbesitzer haben allzu häufig ihre eigenen Ansichten über die Gestaltung der Probefahrt, denen ein höflicher Händler immer statt-

um im Vorführungswagen jene so eigen tümlich aus widerstrebenden Empfindungen und Absichten gemischte Atmosphäre zu schaffen, von der man nicht weiß, bedeutet sie stillen Kampf oder sorglosen Genuß.

Es nimmt nicht wunder, daß viele Händler die Probefahrt gerne auf den Aussterbetat setzen möchten und auf dem Standpunkt stehen, sie von sich aus nicht anzubieten und nur auf ausdrücklichen Wunsch vorzuführen. Die Stammkunden von Marken mit Spitzenumsatz verzichten sowieso mehr und mehr auf die Vorführung bekannter und kaum veränderter Modelle, so daß der Hundertjahr der Probefahrten sich in den letzten Jahren verringert hat. Nichtsdestoweniger bleibt das Kernstück eines Autokaufes vor allem für Spezialkunden und die Freunde schwerer Modelle kostspieliger Marken auch heute noch die Probefahrt. Auch der Händler kann dieses einzig geartete Hilfsmittel nicht völlig entbehren, das, richtig gehandhabt, die Erfolgsmonatelanger Reklame übertrifft. Kein Mensch vermag so leicht der Verlockung zu widerstehen, die jede Probe eines erprobten Gerätes auf ihn ausübt, mag er nun eine Schreibmaschine, einen Radioapparat oder einen Kraftwagen versuchsweise benutzen haben.

Bosch-
ErzeugnisseSpezial-Geschäft für elektrische **Autoausrüstung**

POZNAŃ - UL. DĄBROWSKIEGO 32 TEL. 1523

Akkumulatoren — Reparaturwerkstatt — Ladestation.

Gefährt zu erwecken. Jedes hastige Bremsen, jede gefährlich anmutende Verkehrssituation, jeder Schreck, kurz jedes nichtvorhergesehene Ereignis bewirkt das Gegenteil.

So führen die meisten Probefahrten auf vorgemerkerter Strecke durch ruhige Straßenviertel, auf der dem Fahrer jede Kreuzung, jedes Loch, jede schlechte Pflasterstrecke bekannt ist. Dem „todessmutigen“ Käufer, der natürlich darauf brennt, möglichst bald selbst ans Steuer zu kommen, übergibt er die Wagenführung nach Möglichkeit erst auf ganz sicherer Strecke in den Außenvierteln. Und geht der Weg ins Verkehrsviertel zurück, so gilt es einen Vorwand zu ersinnen,

geben muß. Entweder möchten sie gleich zu Beginn ans Steuer, obwohl sie mit den Eigenheiten des Wagens noch gar nicht vertraut sind und wollen unbedingt über den verkehrsreichsten Platz fahren. Oder sie bringen doch ihren ganzen Hausbestand zur Meinungsäußerung mit. Oder sie verlangen eine Probefahrt Sonnabends von mehreren 100 Kilometern bis in die nächste Provinz hinein, was die meisten Händler heute allerdings ablehnen, da erfahrungsgemäß darauf in den seltensten Fällen ein Abschluß folgt. Im allgemeinen währen Probefahrten zwischen einer Viertel bis einer halben Stunde. Aber auch dieser Zeitraum genügt,

Man erzählt sich im Auto...

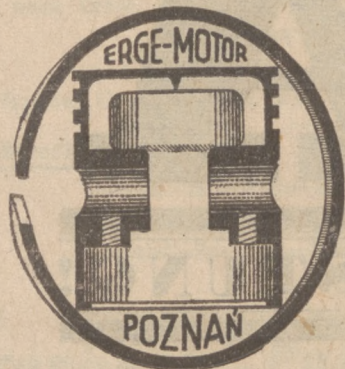
„Du, sag' mal, Papa“, erkundigt sich der kleine Peter, „hier in der Zeitung steht was von Autofällen...“

„Ja, und?“

„Warum fängst Du mir nicht mal eins?“

In London. Am Trafalgar-Square. Der Fahrer der zertrümmerten Limousine öffnet endlich wieder die Augen. Leise rief er: „Ich hatte doch das Vorfahrtsrecht — nicht wahr, Herr Wachmeister?“

„Aber gewiß doch“, meinte dieser, „gewiß doch Sir, aber der andere Herr, der hatte das Vorfahrtsrecht...“



ERGE-MOTOR

POZNAŃ, ul. Mylna 38-40 Telefon 79-29 u. 86-26

Fabrikation von: **Kolben, Kolbenringen, Kolbenbolzen, Zylinder-Laufbüchsen und Ventilen für Automobile, Motorräder, Flugzeuge und sämtliche Arten von Verbrennungsmotoren.**

Präzisions-Schleiferei für: **Zylinder und Kurbelwellen**

Aeltestes und grösstes Spezialunternehmen dieser Art in Polen

Kostenanschläge, Preislisten sowie Beratung unentgeltlich.

MODERNSTE TECHNISCHE EINRICHTUNG

RESULTAT: SPITZENLEISTUNG

Targi Poznańskie Halle I, Stand 125