

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Abschluß der Commerz- und Disconto-Bank 1953 - Führer durch die Wertpapiermärkte - 100. Fernschreibamt der Bundesrepublik - Wirtschaftliche Kleinstlastwagen - Drehstrom-Ladewinden auf Handelsschiffen - Schimmelpfeng-Informationen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1954) : Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Abschluß der Commerz- und Disconto-Bank 1953 - Führer durch die Wertpapiermärkte - 100. Fernschreibamt der Bundesrepublik - Wirtschaftliche Kleinstlastwagen - Drehstrom-Ladewinden auf Handelsschiffen - Schimmelpfeng-Informationen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 5, pp. 297-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131902>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft

Abschluß der Commerz- und Disconto-Bank 1953

Als dritte der drei deutschen Großbankgruppen legen jetzt die Nachfolgeinstitute der früheren Commerzbank ihre Jahresabschlüsse für 1953 vor. Diese drei Nachfolgeinstitute, die Commerz- und Disconto-Bank in Hamburg, der Bankverein Westdeutschland in Düsseldorf und die Commerz- und Credit-Bank in Frankfurt am Main, haben zusammengerechnet im Jahre 1953 ihre Bilanzsumme von 1,9 Mrd. DM auf über 2,5 Mrd. RM überschritten hatte, also dieser Zahl wird dann klar, wenn man sich vor Augen führt, daß die große alte Commerzbank, die auch die Ostgebiete Deutschlands umfaßte, erst 1941 mit ihrer Bilanzsumme die Grenze von 2,5 Mrd. DM überschritten hatte, also erst zu einer Zeit, in der die Geldschöpfung aus der Aufrüstung und aus den beiden ersten Kriegsjahren schon einen bedeutenden Umfang angenommen hatte. Die Commerz- und Disconto-Bank in Hamburg zeigt für 1953 eine Erhöhung ihrer Bilanzsumme von 429 auf 542 Mill. DM und damit eine beträchtliche Ausweitung ihres Geschäfts, die auch in den Ertragsziffern zum Ausdruck kommt. Nach Wertberichtigungen und Rücklagen von etwa 3,3 Mill. DM wird eine Dividende von $8\frac{1}{2}\%$ verteilt, gegenüber 1952 eine Aufbesserung um $2\frac{1}{2}\%$. Die Commerz- und Disconto-Bank ist eine der führenden Hamburger Außenhandelsbanken, die sich vorzugsweise mit Import- und Export-Geschäften befaßt.

Führer durch die Wertpapiermärkte

Die VEREINSBANK in Hamburg hat einen kleinen Führer durch die Wertpapiermärkte in handlichem Format herausgegeben. Diese Veröffentlichung enthält ein alphabetisches und ein nach Produktionsgebieten geordnetes Verzeichnis der Aktiengesellschaften mit allen wesentlichen Daten. In tabellarischer Form werden die Nachfolgegesellschaften der entflochtenen Konzerne der Montanunion und der I. G.-Farben gesondert aufgeführt. Eine Aufstellung der festverzinslichen Wertpapiere vermittelt einen Überblick über die wichtigsten nach der Währungsreform erfolgten Emissionen, und eine Renditen-Tabelle schließt dieses kleine Büchlein ab, das für den Geschäftsmann eine wertvolle Informationsquelle darstellt.

100. Fernschreibamt der Bundesrepublik

Das Fernschreibamt Cuxhaven (das 100. in der Bundesrepublik), das kürzlich in Betrieb genommen wurde, ist wie viele seiner Vorgänger von Siemens & Halske gebaut worden, die vor mehr als 25 Jahren den Grundstein zum Deutschen Fernschreibnetz legten. Nachdem 1928 anlässlich der „Pressa“ zum ersten Mal eine öffentliche Vorführung der Fernschreiber im Verkehr zwischen Köln und Berlin stattfand, richteten sich Siemens & Halske im folgenden Jahr

zur weiteren Erprobung der Fernschreiber und der Vermittlungseinrichtungen mit Hilfe gemieteter Postleitungen ein eigenes Fernschreibnetz zur Verbindung ihrer Werke und Zweigniederlassungen ein. 1933 wurde der Schritt in die Praxis getan. In Hamburg und Berlin wurden Fernschreibämter mit Wählervermittlungen eingerichtet, wie sie im Prinzip auch heute noch benutzt werden. Aber erst nach und nach erwies sich das Fernschreiben als wertvolle Ergänzung des Fernsprechverkehrs, so daß die Errichtung weiterer Fernschreibämter notwendig wurde. Nach 1945 ging der Aufbau in einem zunächst kaum erwarteten Tempo vor sich. Zu den Knotenämtern in der Bundesrepublik (Hamburg, Dortmund und Nürnberg) kamen Düsseldorf und Stuttgart hinzu. Die Zahl der Vermittlungsämter stieg ständig. In Trier bauten Siemens & Halske das 50. Fernschreibamt, das am 1. März 1952 eingeschaltet wurde. Die Zahl der Teilnehmer nahm sehr schnell zu und beträgt gegenwärtig über 11 000. Im Laufe der Jahre sind auch in anderen Ländern Europas umfangreiche Fernschreibnetze entstanden, an deren Ausbau Siemens & Halske durch die Lieferung von Fernschreibern, Vermittlungen und Meßeinrichtungen beteiligt waren.

Wirtschaftliche Kleinlastwagen

Wirtschaftliche Kleinlastwagen bauen — das ist das Bestreben des Tempo-Werkes in Hamburg-Harburg, in der Erkenntnis, daß dem kleinen Gewerbetreibenden Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden müssen, die durch kleinere Nutzlast, durch ihren geringen Kraftstoffverbrauch und durch eine niedrige steuerliche Belastung auch ihm einen rationellen Transport ermöglichen. Im Jahre 1928 gründeten Max und Oscar Vidal, die Inhaber eines großen Hamburger Kohlenimportgeschäfts, die Firma Vidal & Sohn als Vertriebsunternehmen für „Tempo-Eilwagen“, die seit 1926 in einer Schmiede in Hamburg gebaut wurden. 1929 erwarb man eine geeignete Fabrik in Hamburg-Wandsbek, weil der kleine Betrieb die Anforderungen, die an seine Produktionskapazität gestellt wurden, nicht mehr erfüllen konnte. Ende 1929 lief die serienmäßige Fertigung im eigenen Werk an. Anfang 1930, nach gründlicher Erprobung, kam der neue Typ „T 6“ auf den Markt. Anfang 1935 zog das Tempo-Werk in neue, modern ausgestattete Werkhallen in Harburg-Bostelbek ein. Von insgesamt 14 116 Dreiradwagen, die 1937 in Deutschland hergestellt wurden, stellte das Tempo-Werk allein 5860. Tempo-Wagen waren führend in Deutschland und zugleich die meistgekauften Kleinlastwagen der Welt. Der Krieg unterbrach auch die Entwicklung im Tempo-Werk. Erst die Währungsreform gab aller Arbeit wieder einen Sinn. Die Dreirad-Fertigung, die Tempo als erstes Werk nach dem Kriege wieder aufge-

nommen hatte, stieg von 1945 bis 1948 schnell an. 1949 lieferte das Tempo-Werk mit 9868 Fahrzeugen den weitest aus größten Teil der 13 592 Einheiten betragenden deutschen Jahresproduktion. Im März d. J. verließ der 150 000. Tempo-Wagen das Werk, das mit seiner ca. 2000 Mann starken Belegschaft heute ein Produktionsprogramm aufgestellt hat, das vom $\frac{1}{2}$ -Tonner „Tempo-BOY“ über den HANSEAT ($\frac{3}{4}$ t) und den erfolgreichen WIKING ($\frac{3}{4}$ -t-Vierrad-Wagen) bis zum MATADOR (1 und 1,4 t) reicht. Dabei wird den Wünschen der Kundschaft nach Aufbauten, die den besonderen Erfordernissen der jeweiligen Branche angepaßt sind, weitgehend Rechnung getragen.

Drehstrom-Ladewinden auf Handelsschiffen

Die Neubauten von Handelsschiffen werden jetzt häufig mit Drehstrom-Bordnetzen ausgerüstet. Es besteht dann die Möglichkeit, die Vorzüge der robusten Drehstrom-Käfigläufermotoren, die für den rauen Bordbetrieb besonders gut geeignet sind, auszunützen. Eine moderne Lösung stellt die neue Drehstrom-Ladewindenausrüstung der Siemens-Schuckertwerke dar. Der Windenmotor ist ein dreifach polumschalbarer Käfigläufermotor, der direkt aus dem Drehstrom-Bordnetz gespeist wird. Eine vorherige Umformung des Drehstromes in Gleichstrom findet also nicht statt. Der überflutungssichere Motor ist robust im Aufbau und auch unempfindlich gegen die bei Winden übliche raue Bedienung durch das bordfremde Personal in den Häfen. Bemerkenswert gegenüber Gleichstromwinden ist, daß weder der Steuerschalter noch der Drehstromwindenmotor irgend einer Wartung bedürfen. Der wesentliche Vorteil der Drehstrom-Schiffsanlagen liegt nicht so sehr in den Anschaffungskosten als vielmehr in der einfacheren Handhabung und den sehr viel geringeren laufenden Unterhaltungskosten gegenüber Gleichstrom-Schiffsanlagen.

Schimmelpfeng-Informationen

Die Firma W. Schimmelpfeng — Deutsche Auskunftei GmbH gibt ab Mai 1954 eine Zeitschrift für die Freunde ihres Hauses, die Schimmelpfeng-Informationen, heraus. Diese erste Nummer, auf Kunstdruckpapier in sehr übersichtlicher Druckgestaltung, bringt neben einem Beitrag des Ifo-Instituts über die kredit- und finanzpolitischen Einflüsse auf die Zahlungsfähigkeit der westdeutschen Wirtschaft und einem Interview mit E. Wagemann über die Testumfrage aufschlußreiche Mitteilungen des Hauses. Besonders interessant ist auch ein Artikel „Wie alt sind Unternehmer und Geschäftsinhaber“, der auf Grund einer Untersuchung der Auskunftei Schimmelpfeng erarbeitet wurde.