

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1925

243 (28.5.1925) Technische Beilage. Zur Tausendjahr-Feier am Rhein

Zur Tausendjahr-Feier am Rhein

Technische Beilage zum Karlsruher Tagblatt Donnerstag, 28. Mai 1925

Die Entwicklung der Verladeeinrichtungen.

unter besonderer Berücksichtigung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen.

Die den Massenverkehr bedingenden Einrichtungen haben erst in neuerer Zeit eine stetige Entwicklung erfahren, die wir in den Rheinhäfen überall gut verfolgen können. Neben den eigentlichen Transportfahrzeugen spielen da die Vorrichtungen zum schnellen Be- und Entladen eine immer größere Rolle. Hebel, Wellrad und Flaschenzug dienen schon seit Jahrtausenden zum Heben der Lasten. Ihre Anwendungsform blieb im wesentlichen bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts gleich. Aber die Verwendung von Eisen als Baumaterial und die Anwendung der Maschine (Dampf, Druckwasser und vor allem Elektrizität) brachten eine völlige Umgestaltung.

Abbildung 1 zeigt den ersten eisernen Handkran des Duisburger Postamtes, der eine Tragkraft von einer Tonne hatte und von zwei Mann bedient wurde. Erst im Anfang der sechziger Jahre wurde hier der überhaupt erste Dampfkrane, der mit eigener Kraft fuhr (Abb. 1 Mitte), aufgestellt. Wir machen uns heute nur schwer eine Vorstellung davon, wie schwer die Einführung maschineller Verladeeinrichtungen gewesen ist. Die alten Ingenieure rechneten die Transporteinrichtungen zu den unproduktiven Anlagen, und es ist merkwürdig, wie lange es dauerte, welche Summen man bei Materialtransport durch die Maschinen im Verhältnis zur Handarbeit sparen konnte. Nur wo die menschliche Kraft garnicht mehr ausreichen konnte, da entschloß man sich zu einem maschinellen Hebezeug.

Umschlagsmenge die größten Häfen der Welt sind. Wie der Verkehr sich in ihnen entwickelt hat, zeigen folgende Zahlen:

1860	2,5	Millionen Tonnen
1900	14,5	" "
1910	28,5	" "
1913	39,5	" "

Für die Verladeeinrichtungen kam als Kraft bis in die 90er Jahre fast ausschließlich die Dampfkraft in Betracht; hydraulische Anlagen wurden nur vereinzelt gebaut. Die Krane wurden im Laufe der Zeit immer zahlreicher und größer, entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung übte allmählich die Einführung des elektrischen Antriebes aus.

Anfangs hatte der Elektromotor nur die Dampfkraft zu ersetzen, die elektrische Kraft wurde in ihrer Eigenart noch nicht völlig erkannt. Diese besteht darin, daß man für jede Kranbewegung einen besonderen Motor benutzen muß. Dadurch wird man von komplizierten Wendegetrieben und Kupplungen unabhängig. Der erste nach diesem Grundsatze von der Demag erbaute Versuchskran, der als Portalkran gebaut war, erzielte einen durchschlagenden Erfolg.

Als man im Frühjahr 1898 in Hamburg einen größeren Bedarf an Hafenportalkranen hatte, sandte man Sachverständige nach dem Berliner Werk, um den dort aufgestellten Versuchskran zu besichtigen. Die Stromverbrauchsversuche und die Arbeitsproben fielen so gut aus, daß der Hamburger Staat den Kran übernahm und eine größere Anzahl Portalkrane in Auftrag gab.

Die Portalkrane sind im Hafenbetriebe vor allem deswegen so beliebt geworden, weil sie die an den Kaiwauern entlang führenden Eisenbahnschienen überspannen und so den

Seine Tragfähigkeit beträgt 25 Tonnen und die Anladung des Drehfahres beträgt 11 Mtr. Diese Ausführung ist eine der verbreitetsten Kranfrane. Abb. 3b zeigt einen Demag-Doppelkran aus dem Hamburger Hafen mit dem Dampfschiff „Imperator“. Die Doppelkrane sind dem hohen Freibord der neueren Dampfer entsprechend, auf einem hohen Portal angeordnet. Sie werden infolge ihrer Vorzüge auch für die neuzeitliche Ausrüstung des New Yorker Hafens gewählt.

Werden die Portale sehr weit, so daß sie über mehrere Geleise hinwegreichen und eine tieferen Lagerplatz überspannen, so entstehen die großen Verladebrücken.

Mittlere fahrbare Verladebrücken haben eine Stützweite von etwa 40 Meter. Es sind aber schon weit größere Spannweiten für solche Brücken in Gebrauch. Charakteristisch sind die Ausleger nach dem Wasser und der Landseite hin. Die wasserseitigen sind dabei hochklappbar eingerichtet, so daß die Dampfer mit ihren Schornsteinen und Masten unbehindert am Ufer anlegen können. Die Länge ist so bemessen, daß der Ausleger über den Dampfer und 2 Flußkähne hinreicht. So kann ein ungeführter Kähnbetrieb aufrecht erhalten werden. Muß ein Kahn verholt werden, so kann man in den anderen ohne Unterbrechung weiter verladen. Selbsttätige, vom Führerstand aus übersehbare Wiegevorrichtungen erhöhen die praktische Verwendbarkeit ganz bedeutend.

Hierzu kommen noch viele andere Entwicklungstufen, die aufzuführen den Rahmen dieses Aufsatzes weit übersteigen würden. Hier sei nur an die Ausgestaltung der Vorrichtungen erinnert, die das Material mit dem Hebezeug in Verbindung bringen. Als die Leistungsfähigkeit der Hebezeuge stieg, begann man auch die einzelnen Arbeitsperioden zeitlich ge-

Schon im Jahre 1837 befahl die Niederländische Stoomboot-Maatschappij 9 Dampfer für den Personen- und Güterverkehr und 3 Schlepper von 60, 100 und 200 P.S., und die preussisch-rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1839 11 Dampfer von 50 bis 118 P.S. Und heute?

Das Rheinschiffsregister von 1914 nebst seinen Nachträgen bis 1920 — eine Neuauflage ist nach dem Kriege noch nicht wieder erschienen — weist Zahlen auf, die den Unterschied von einst und jetzt grell beleuchten!

Rund 11 200 Schiffe, einschl. der Güterboote, und 2000 Schlepper mit 35 000 Mann Besatzung und einer Tragfähigkeit von 5,9 Mill. Tonnen befahren den Rhein. Die Schiffe haben eine Tragfähigkeit bis zu 3600 Tonnen. In runden Ziffern angegeben sind vorhanden:

- 3000 Schiffe mit einer mittleren Tragfähigkeit von 175 Tonnen.
- 5700 Schiffe mit einer mittleren Tragfähigkeit von 500 Tonnen.
- 1400 Schiffe mit einer mittleren Tragfähigkeit von 1000 Tonnen.
- 880 Schiffe mit einer mittleren Tragfähigkeit von 1500 Tonnen.
- 175 Schiffe mit einer mittleren Tragfähigkeit von 2000 Tonnen.
- 45 Schiffe mit einer mittleren Tragfähigkeit von 2500 Tonnen.

Zusammen 11 200 Schiffe. Bei den Schleppern überwiegen die Schraubenschiffe, die aber vorwiegend auf dem Unter- und Mittelrhein verkehren; sie haben geringere Maschineneinheiten als die Ruderboote, und zwar 150 bis 750 P.S. Das größte Schraubenschiff hat rund 1400 P.S. Von den Ruderbooten, deren Verwendungsgebiet mehr der Oberrhein ist, hat das größte 2000 P.S.-Maschineneinheit. Zu diesen Schiffen kommen noch 62 Rheinsee-dampfer, deren größter 1770 Tonnen Tragfähigkeit hat bei einer Maschinenleistung von 600 P.S. Sie vermitteln den Verkehr zwischen Köln und der See, namentlich nach England.

Der Schleppdienst wird meist von Reedern und Gesellschaften ausgeübt. Die Firmen Mathias Stinnes und Franz Haniel wirkten hier bahnbrechend. Andere Unternehmungen entstanden in Ruhrort, Düsseldorf, Mainz und Mannheim. Schließlich bemächtigte sich das Großkapital des Schleppschiffahrtbetriebs und führte Konzernbildungen durch, die das Feld beherrschten und damit viele kleinere Gesellschaften zum Erliegen brachten, da sie für den harten Konkurrenzkampf nicht genügend kapitalstark waren. Besonders erwähnt sei das 1893 gegründete Rheinisch-Westfälische Kohlenrudert, in welchem Kohlenbergbau und Kohlenreederei zu einer Frachtgemeinschaft mit festen Schlepplöhnen und Frachten zusammengeschlossen wurden. Eine der ersten Fusionen dieser Art war die Vereinigung der Harpener Bergbau-A.G. mit der Reederei Kammergießer, eine der letzten die Vereinigung des Rheinischen Braunkohlenrudert mit der Reederei Schürmann. Es würde zu weit führen, auf die einzelnen, ja allgemein bekannten Schiffahrtsgesellschaften einzugehen.

Für den Karlsruher Rheinverkehr kommen hauptsächlich in Betracht an Güterverkehrs-Gesellschaften: Rheinisch-Schnellbootdienst, Transport-G. m. b. H. Karlsruher Schiffahrt-Aktiengesellschaft, Franz Haniel u. Co., Karlsruhe-Mannheim, G. O. Maier, A.-G. für Schiffahrt und Expedition, Karlsruhe-Mannheim, August und Emil Rietze, Holzspedition und Kohlen.

Einen beträchtlichen Umfang nehmen auch die Holzlieferungen der Holzhandlung H. Fuchs Söhne, G. m. b. H., auf dem Wasserwege ein.

Die vorstehenden Ausführungen lassen erkennen, einen wie gewaltigen Aufstieg die Rheinschiffahrt genommen hat. Er war nur möglich infolge der außerordentlich guten Wasserverhältnisse des Rheins und infolge der überall mit Erfolg ausgeführten Regulierungen. Wer denkt heute noch bei einer solchen Fahrt an die unendlich große Zahl der angewandten Regulierungsmittel, wie Wehren, Kupierungen, Parallel- und Trennungswerke, an die Verbauung zu großer Tiefen durch Grundschwellen, Verlegung ganzer Stromarme, Herstellung von Durchstichen und Deichen sowie an die vielen Baggerungen und Felsprengungen, die nötig waren, um Normalbreite und -tiefe festzulegen und damit den für die betreffende Stromstrecke erforderlichen Querschnitt in Einklang zu bringen mit den zur Verfügung stehenden Abflussumengen!

300 Millionen Mark haben die Rheinfurtharbeiten seit 1831 für den Ausbau des Rheins aufgewendet. Und immer noch können Verbesserungen vorgenommen werden, die nicht unerhebliche wirtschaftliche Vorteile bringen und weiter entfernt liegende Wirtschaftsgebiete in den Interessenskreis des Rheins hineinbeziehen werden. Zu ihnen gehört z. B. die Herstellung einer Tiefe von 2,5 Meter bei gemitteltem Niedrigwasser von St. Goar bis Mannheim, die schon früher ernstlich erwogen wurde, die Vollendung des Main-Donau-Kanals und der Redarkanalisation sowie der weitere Ausbau der Strecke von Straßburg bis Basel. Zu diesem letztgenannten Plan liegen 2 Entwürfe vor, über die kürzlich in der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg beraten wurden.

Für die Schiffahrt, die sonst auf dem ganzen Rhein frei verkehren kann, ohne durch Schlenen behindert zu sein, gibt es nur eine Weg, der der einfachste ist, nämlich den der Regulierung! Möge es gelingen, sie sowie die andern Verbesserungen in absehbarer Zeit in die Tat umzusetzen, um der Rheinschiffahrt weitere Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen und damit einen neuen Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens in allen Ländern am Rhein herbeizuführen.

Verantwortlich: Dr.-Ing. Roland Eisenlohr, Karlsruhe.

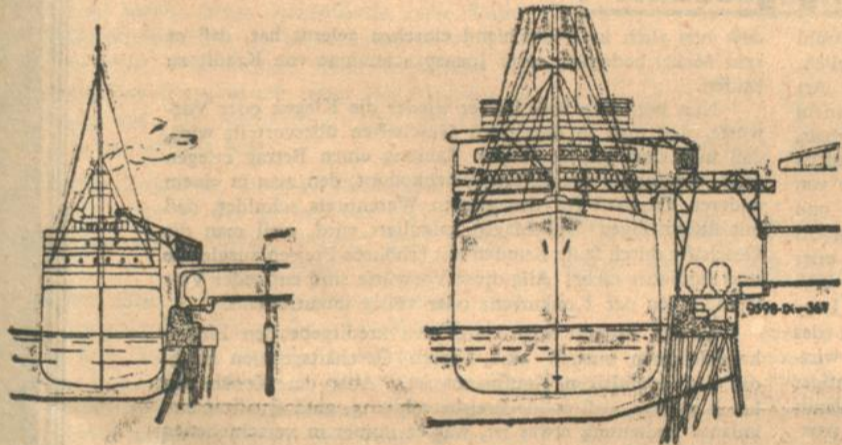


Abbildung 1a.

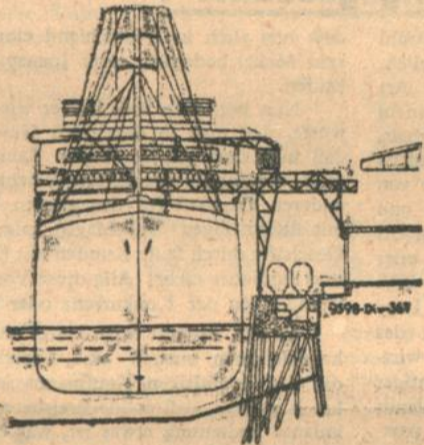


Abbildung 1b.

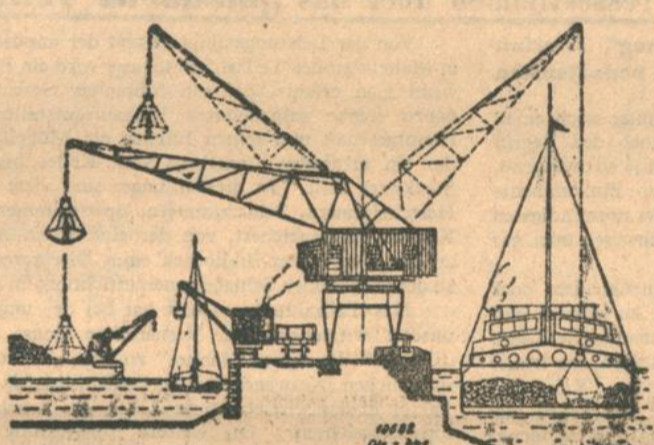


Abbildung 1c.

Der wachsende Verkehr zwang aber bald, den Handbetrieb aufzugeben. Mit den Ausmaßen der Transportfahrzeuge mußten auch die der Krane wachsen. Die Abb. 1 und 2 geben eine maßstabgerechte Anschauung von diesem Anwachsen, für das hier einige kurze Angaben gemacht seien.

Von 1865 bis 1905 stieg die durchschnittliche Tragfähigkeit der Rheinkähne von 150 Tonnen bis auf 1100 Tonnen und das größte Rheinschiff „Carl Schroers Nr. 81“ fast gar 3581 Tonnen. Die Abmessungen geben ein deutliches Bild von dem Steigen der beförderten Gütermenge. Er ist in Abb. 1 im Querschnitt wiedergegeben neben dem modernen Demagportalkran. In den wichtigsten Seehäfen setzt der Seeverkehr 1913 folgendes Bild in Millionen Tonnen:

Eisenbahnverkehr in denkbar geringstem Maße fördern.

Um die Leistungsfähigkeit der Lade- und Löscheinrichtungen in dem Hamburger Hafen zu erhöhen und dadurch die Liegezeit der Schiffe mit ihrem hohen Anlagekapital noch weiter zu verringern sowie die Kaimanlagen besser auszunutzen, wurde von der Demag eine neuartige Kranform, der Doppelkran konstruiert, eine bauliche Vereinigung von 2 Kranarmen, dem Drehkran und der Laufkran. Die Laufkran läuft auf Konsolschienen an den Unterarmen des Trägers und eines einziehbaren Auslegers. So können Drehkrane und Laufkran gleichzeitig aus einer Dampferluke entladen.

Wie sich der Verladebetrieb gestaltet, zeigt nach den vorhandenen Krananlagen schematisch die Abbildung 2. Links sieht man am Kai eine

nau zu studieren. Man bemerkt, daß das Auf- und Abladen zeitlich eine viel größere Rolle spielte als der Transport selbst. Hier lag es nahe, nach Hilfsmitteln zu suchen, um diese Zeit zu verkürzen. So ist man dazu gekommen, nach ursprünglich amerikanischen Mustern Greif für Kohle, Erz und Holz zu konstruieren. Auf Abb. 1 sieht man, daß der Greifer des Portalkranes so groß ist, wie der alte Handkran bei einem normalen Fassungsvermögen von 7-10 Tonnen.

Für die Verladung von Schrot und Eisen sind Magnete ausgebildet worden, die ei bequem Verladen aller eiseren Gegenstände, vor allem Stab- und Profilstücke, ermöglichen.

So sind die Verladeeinrichtungen Symbole einer Zeit geworden, die in kürzester Zeit gewaltige Mengen an Gütern ihrem Bestimmungsort zuführt, wahrzeichen einer Dynamik, die unter ganzem Sein beherrscht.

Der Schiffsverkehr auf dem Rhein.

Von Reg.- und Baurat Dr.-Ing. H. Buchholz, Koblenz.

Die Zahl der vor Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein verkehrenden Schiffe hat mangels geeigneter Unterlagen leider nicht ermittelt werden können. Nach den ersten Jahresberichten der Zentralkommission waren bei den sogenannten Kanalfahrten zwischen Köln und Rotterdam sowie zwischen Köln und Mannheim

im Jahre 1836	88	Schiffe tätig,
im Jahre 1837	81	Schiffe tätig,
im Jahre 1838	148	Schiffe tätig,
im Jahre 1839	179	Schiffe tätig.

Nach den beförderten Mengen zu beurteilen, werden diese Schiffe eine Tragfähigkeit von rund 200 Tonnen gehabt haben. Sie wurden vor der Zeit der Dampfschiffahrt und auch nachher, soweit diese noch nicht überall eingeführt war, durch Freideln mittels Pferden zu Berg geschleppt, wobei wegen der starken Strömung oft 15 bis 20 Pferde, am Vingerloch bis zu 40 Pferde erforderlich waren. Dieser Art der Beförderung wurde mit dem Beginn der Dampfschiffahrt und ihrer weiteren Ausdehnung allmählich ein Ende bereitet. Es sind jetzt etwa 100 Jahre her, als das erste Dampfschiff den Mittelrhein besuch und unter großen Schwierigkeiten mit seiner 45 P.S.-Maschine bis Raab kam. Es war das englische Schiff: der „Jenny-Seeländer“. So ganz getraut hat aber der damalige Gutachter und Teilnehmer an der Fahrt dieser Neuerung nicht, denn er kam zu dem bündigen Schluss, daß die Anwendung der Dampfschiffahrt für den Transport von Gütern wegen der großen Kosten nicht von Nutzen und Vorteil sei. Wie bald änderte sich diese Ansicht!

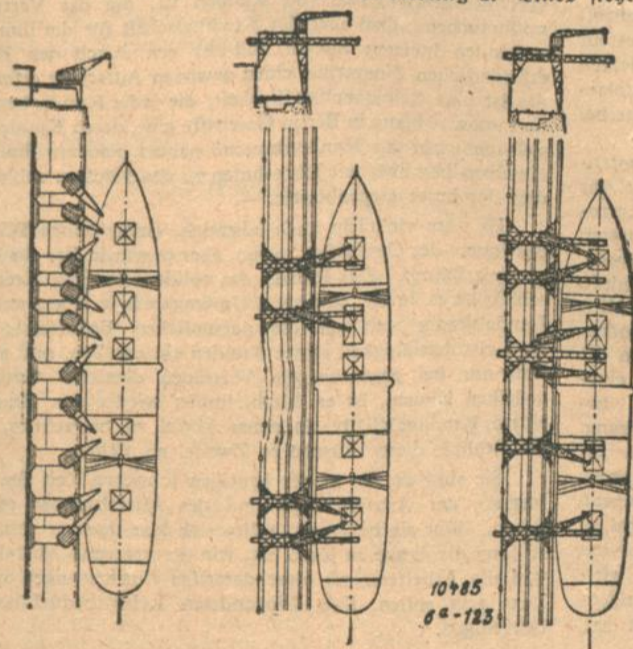


Abbildung 2.

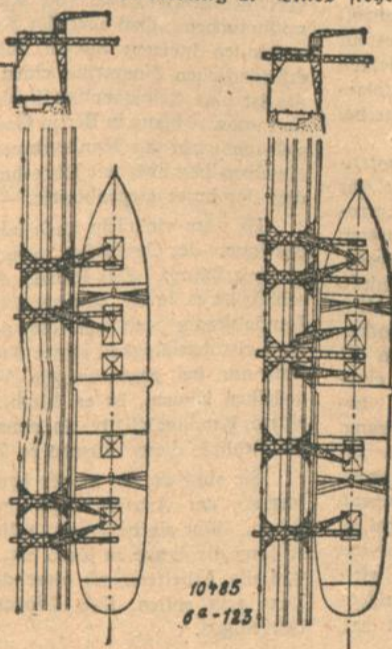


Abbildung 3.

London	Angesom.	Abgeg.	Insäge.
18,7	18,9	37,6	
14,5	14,4	28,9	
10,7	10,7	21,4	

Die Zahlen geben die Schiffstonnage. Daß dem der wirkliche Umschlag im Seeverkehr nicht entspricht, ist aus der Natur des Seeverkehrs klar. Andererseits fehlt die Menge, die auf den Flußverkehr der betreffenden Häfen entfällt. Die Zahlen sind dem statistischen Jahrbuch fürs Deutsche Reich 1915 entnommen. Demgegenüber betrug der wirkliche Güterverkehr in den gesamten Ruhrhäfen einschließlich der privaten Produktionshäfen fast 40 Millionen Tonnen. Man sieht, daß die Duisburg-Ruhrorter Häfen hinsichtlich der

Anzahl Drehscheibenkrane auf Halbsportalen aufgestellt. Eine günstigere Anordnung sieht man in der Mitte, wo die eben erwähnten Doppelkrane mit Laufkran und Drehkran die Entlastung vornehmen. Beide Verladeeinrichtungen führen sich in keiner Weise, da keine in den Arbeitsbereich des anderen ungewollt eindringen kann. Eine noch größere Zusammendrängung von Verlademöglichkeiten zeigt die Anordnung rechts. Auf dem mittleren Doppelkran befinden sich sogar 2 Drehkrane. So kann auf engstem Raum eine große Gütermenge gleichzeitig geladert oder geladen werden und die Liegezeit wird wesentlich abgekürzt.

In Abb. 3a sieht man einen elektrischen Portalkran mit Dampfer aus dem Jahre 1900.

Konkurrenz-Neid!

Der Karlsruher Einzelhandel E. V. nimmt gegen unser Teilzahlungs-System Stellung und behauptet: „Das Publikum zahle in Abzahlungsgeschäften (worunter er auch unser Modekaufhaus mit Kreditbewilligung meint) ebensoviel als Anzahlung wie in anderen Geschäften nahezu der ganze Gegenstand koste.“

„Diese Behauptung ist unwahr“.

Jeder kann sich überzeugen, daß unsere Kunden ebenso reell und preiswert wie in Geschäften des Karlsruher Einzelhandels bedient werden. Bei uns finden Sie die Möglichkeit, auch bei bescheidenem Einkommen gute Ware zu Bedingungen zu kaufen, die Ihnen der „Karlsruher Einzelhandel E. V.“ nicht bietet. Wegen der vorgenannten, unwahren Behauptungen sind die erforderlichen

gerichtlichen Schritte gegen den Karlsruher Einzelhandel E. V.

von uns selbst und seitens unseres Verbandes eingeleitet worden. — Darum

„Kaufe gleich - zahle später“

bei der Deutschen Bekleidungs-Gesellschaft Th. Lucas & Co.
Karlsruhe, Kronenstraße 40

Pressestimmen über das „moderne Teilzahlungsgeschäft“:

1. Die „Deutsche Allgemeine Zeitung“ Frankfurt a. M. vom 1. 5. 25., Abendblatt, eine der **bedeutendsten deutschen Tageszeitungen**, schreibt:

„Teilzahlung? Das Wort hat bei uns immer noch einen schlechten Klang. Es umschließt immer noch den Begriff der Bedürftigkeit oder des Leichtsinns. Es ist ja so zwingend, Teilzahlungskredit in Anspruch zu nehmen wo Einkommens- und Vermögensverhältnisse die Anschaffung der notwendigsten Kleidung und Wäsche gegen Barzahlung erschweren oder gar unmöglich machen.“

Es ist ja so verlockend, sich elegant einzukleiden, oder seine Wohnung behaglich auszustatten und zu wissen, daß man für solchen Luxus „nur“ jeden Monat soundsoviel Mark abzuzahlen hat. Aber das Heer der Leichtsinrigen, der früher Legion war, es ist verschwunden, klein geworden. Krieg und Inflation haben so viele, so unendlich viele von denen, die lachenden Auges in die Zukunft sahen, zu ensten, nachdenklichen, sorgenbeladenen Menschen gemacht. Sie haben ja alle an den Folgen des unglücklichen Krieges zu tragen, haben alle ihre Alltagsorgen, die zu schwerer Bürde angewachsen sind. Das bishen Leben, das tägliche Brot, die Miete, die Kleidung, alles ist zu erdrückend teuer und das Geld so knapp, trotzdem man nicht wie früher sich kleine Freuden gönnt.

Diesen vielen, die in einem Teilzahlungsgeschäft mit Geduld auf den Aufruf ihrer Kennnummer warten, liest man aus den Mienen, aus Kleidung und Haltung ab, daß nicht irgendwelches Luxusbedürfnis sie hierher geführt hat, sondern ein herbes Muß. Sie wissen ja alle, daß ein Teilzahlungsgeschäft zu beträchtlichen Krediten das Risiko von Zahlungsausfällen mit entsprechendem Zinssatz belasten muß, daß sie bei einer Teilzahlung teurer kaufen als beim Bargeschäft. Aber die Mittellosigkeit räumt alle Bedenken hinweg und macht das Teilzahlungsgeschäft zu einer segensvollen Einrichtung.

Die Anzahlung erfolgt meist zu einem Drittel des Verkaufspreises. Geringe Raten von Mk. 10.— und Mk. 20.— bei kleinen Objekten tilgen im Laufe von 2 bis 6 Monaten die die Schuld. Bei jedem Warenwert steigen Raten und Zahlungsfrist. Die Schuldenlast für eine Zimmereinrichtung z. B. soll im Laufe eines Jahres abgegolten sein. Bis zur Tilgung der Schuldenlast verbleiben Möbel dem Geschäft als Eigentum, während bei kleinen Objekten, z. B. bei Konfektionsware, Wäsche, Teppichen usw. die Ware sofort in den Besitz des Käufers übergeht, unter einfacher Schuldverschreibung.

Eine der wichtigsten und größten Abteilungen des Teilzahlungsgeschäftes ist die Kontrolle. Bei der Größenzahl der Kunden, die sich aus allen Bevölkerungsschichten und allen Gesinnungen zusammensetzen, wird immer ein großer Prozentsatz auf Zahlungsunfähigkeit, auf Zahlungsunwillige und auf notorische Betrüger entfallen. Das Teilzahlungsgeschäft schützt sich gegen sie durch ein sorgfältig geführtes Kartothesystem, durch Auskunfts- und Überwachungsbüros und durch Kassierer, die die ausstehenden Beträge in der Wohnung des Zahlungssäumigen erheben. Als letzte Hilfe bleibt die gerichtliche Eintreibung, die in vielen Fällen zum Erfolg führt.

Welche Bedeutung große und leistungsfähige Teilzahlungsgeschäfte gewonnen haben, beleuchtet die Inanspruchnahme dieser Geschäfte durch große und angesehene Vergnügungsetablisements, vornehme Restaurationsunternehmungen, Sanatorien, Hotels und Pensionen, die sich bei Ausstattung ihrer Möbel, Dekorationsstoffe und Teppichen der Kredit-hilfe großer Teilzahlungsgeschäfte bedienen.

Von der Leistungsfähigkeit und der imposanten Auswahl in Möbeln großer Teilzahlungsbüros wird ein Begriff möglich, wenn man erfährt, daß ein führendes Geschäft dieser Art neben seiner ausgedehnten Verkaufsausstellung in seinem Hauptgeschäft und seinen Filialen ein Möbellager unterhält, das ein mächtiges Lagerhaus vom Keller bis zum fünften Stockwerk füllt. In diesem Lager sind viele Hunderte von Herrensimmern, Schlafzimmern, Speisezimmern, Salons und Küchen aufgespeichert, von der einfachsten Ausführung bis zu der Drei-Meter-Bibliothek eines Direktorenzimmers oder zu der prunkvollen Schlafzimmereinrichtung im Stile Louis XV.

Das Teilzahlungsgeschäft hat bei der ungünstigen Lage unserer wirtschaftlichen Verhältnisse längst aufgehört, das „Geschäft des armen Mannes“ zu sein. Es ist zu einer wirtschaftlichen Notwendigkeit geworden, ist als ein wichtiger Faktor in das wirtschaftliche Leben des neuen Deutschlands hineingewachsen. Die weitere Entwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse wird dem Teilzahlungssystem immer weiteren Boden gewinnen. Es auf eine lebensstarke, geschäftlich einwandfreie Grundlage zu stellen, muß Streben und Ziel der beruflichen Kaufmannschaft sein. Dann wird es auch bei uns die Achtung in der Geschäftswelt und im Publikum gewinnen, die es sich im Ausland, namentlich in Amerika und auch in Frankreich, bereits erworben hat.

2. „Neue Berliner Zeitung“ vom 22. 5. 25. Das moderne Teilzahlungsgeschäft:

Vor dem Kriege war in Deutschland, wie in allen anderen Ländern, der Arbeiter gewohnt, da er meistens über Ersparnisse nicht verfügte, Möbel, Einrichtungsgegenstände, Bekleidung und andere Artikel bei einem Händler zu kaufen, von dem er wußte, daß er ihm mit bequemen Ratenzahlungen entgegenkommt. In anderen Ländern, insbesondere in Amerika, ging dies noch wesentlich weiter; dort wurden nicht nur derartige Bedarfsartikel für längere Zeit, sondern auch andere Waren verschiedenster Art unter Benutzung eines mehr oder minder langen Kredits in einem Kreditgeschäft erworben.

Während dort aber der überwiegende Teil des Einzelhandels sich auf diese Gepflogenheit der Kunden eingestellt hatte, war in Deutschland das Kreditgeschäft auf den kleinen Kreis der Arbeiter- und Beamtenchaft beschränkt und infolgedessen in viel stärkerem Umfange als jenseits des Ozeans bei einem Teil der Einzelhandelsfirmen eingeführt.

In der Inflation hatte sich der Arbeiter und die Beamtenchaft derartige Einrichtungen versagen müssen. Jeder war gezwungen, seinen gesamten Lohn sofort in Ware umzusetzen und die bestehenden Verhältnisse gestatteten auch den Händlern nicht, langfristigen Kredit zu gewähren. Heute haben sich die Verhältnisse grundlegend geändert. Durch die niedrigen Reallohne der Inflationszeit ist in allen Kreisen der Bevölkerung ein Warenbedürfnis vorhanden. Stärker als zu irgendwelcher Zeit vor dem Kriege, denn die Lücken, die das letzte Jahrzehnt in die Ausstattung einer jeden Familie gerissen hat, müssen ausgefüllt werden. Ersparnisse stehen hierzu in den seltensten Fällen zur Verfügung. Gewiß, man ist in der Lage, einen gewissen Teil seines laufenden Einkommens für derartige Anschaffungen zu reservieren, aber mit diesen Anschaffungen zu warten, bis genügend Geld zusammen ist, um den geforderten Preis auf einmal zu bezahlen, erscheint auch nicht angängig. Hier hilft nur das Abzahlungsgeschäft und liegt daher im Wesen unserer wirtschaftlichen Verhältnisse begründet, daß sich der Kundenkreis gegenüber der Vorkriegszeit ordentlich erweitert hat,

daß man auch in Deutschland einsehen gelernt hat, daß es kein Makel bedeutet, unter Inanspruchnahme von Kredit zu kaufen.

Nun hört man aber immer wieder die Klagen oder Vorwürfe, daß man in derartigen Geschäften übervorteilt wird, daß man dort mit der ersten Zahlung einen Betrag erlegen muß, der nahezu dem Preise gleichkommt, den man in einem anderen Geschäft für den ganzen Warenpreis schuldet, daß mit übermäßigen Aufschlägen kalkuliert wird, weil man die Geschäfte durch faule Kunden mit erhöhten Preisen ausgleiche und ähnliches mehr. Alle diese Vorwürfe sind entweder Verleumdungen der Konkurrenz oder völlig unzutreffend.

Gewiß, es gibt auch unter den kreditgebenden Einzelhandelsfirmen manch eine, deren Geschäftsgebaren nicht das des sorgfältigen Kaufmanns ist. Aber der Konsument hat ja gelernt, daß solide Preisberechnung, gute Qualität und kulante Bedienung etwas ist, was er immer in verschiedenen Geschäften finden wird, in anderen aber entbehren muß. Unreelle Existenzen haben die Verhältnisse der Nachkriegszeit überall an die Oberfläche gespült, und hierbei die Spreu vom Weizen zu sondern, versteht das Publikum am besten.

Im übrigen ist es nicht schwer, auch im Kreditgeschäft die Feststellung für den Kunden zu machen. Gerade dieses Geschäft muß in der Regel nicht nur gleichwertige, sondern weit bessere Waren führen als das Kassageschäft. Für einen verschlissenen Anzug, für einen Schrank mit klemmender Tür, für ein Bett mit zerbrochenen Matratzenfedern zahlt man nicht weitere Summen sehr gern auch dann, wenn man auf dem Papier hierzu verpflichtet ist. Der Kreditkaufmann muß daher, wenn er mit einem pünktlichen Eingang seiner Zahlungen rechnen will, seine Kundschaft gut bedienen.

Ob ein Preis zu hoch ist, lehrt der Blick in die Schaufenster der Konkurrenz, und mit dem Kalkulationsrisiko ist es schon darum nicht weit her, weil die jahrzehntelange Erfahrung der bekannten Häuser dieser Branche auch den jüngeren zur Verfügung stehenden Organisationen dafür sorgen, daß es ein verschwindender Teil von Kunden ist, die das Vertrauen mißbrauchen. Daß aber das Kreditgeschäft für die ihm entstehenden höheren Spesen und für den durch den Kredit erforderlichen Zinsverlust einen gewissen Aufschlag erfordert, das ist eine Selbstverständlichkeit, die jeder Kunde begreift, und wenn es heute in Berlin Geschäfte gibt, deren Kundenzahl sich nicht nur der Hunderttausend nähert, sondern die auch dieselben Familien seit Jahrzehnten zu den Käufern zählen, ist dies der beste Gegenbeweis. —

Es wäre vielleicht auch lehrreich, einmal einen Blick in das Innere des Geschäftes zu tun, aber es würde dies für heute zu weit führen. Das Prinzip des solide geleiteten Kreditgeschäftes ist es, in viel stärkerem Umfange wie in jedem anderen Handelszweig sich auf die persönlichen Bedürfnisse und die Leistungsfähigkeit seines Kunden einzustellen, und gerade weil nur bei gegenseitigem Vertrauen derartige Geschäfte gedeihen können, ist es falsch, immer wieder den Kauf bei einem Kreditgeschäft als einen Makel zu betrachten, oder die Realität dieser Firmen in Zweifel zu ziehen.

Sie sind es, die in der heutigen schweren Zeit die Versorgung der Arbeiterschaft und des Mittelstandes ermöglichen. Wer sie bekämpft, sollte sich klar darüber sein, daß er dann die Frage zu lösen hat, wie der verarmte Mittelstand und die Arbeiterschaft ohne derartige Einrichtungen in der Lage sein sollen, ihre dringendsten Lebensbedürfnisse zu befriedigen.

Durch die Angriffe des Karlsruher Einzelhandels E. V. wird den Anzahlungsgeschäften der Vorwurf der **Ausbeutung des Publikums** gemacht. Durch diese Behauptung wird insbesondere unsere Mitgliedsfirma **Deutsche Bekleidungs-Gesellschaft Th. Lucas & Co.** völlig unberechtigter Weise beschuldigt. Wir haben gegen den Karlsruher Einzelhandel die erforderlichen gerichtlichen Schritte wegen **unlauteren Wettbewerbes** eingeleitet.

Reichsverband des kreditgebenden Einzelhandels E. V. Berlin.