

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Juni

[urn:nbn:de:bsz:31-220978](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220978)

# Statistische Mitteilungen

über das Großherzogtum Baden.

Neue Folge Band I.

Juni.

Jahrgang 1908.

**Inhalt:** 1. Die in Baden heimatberechtigten Binnenschiffe nach der Bestandsaufnahme vom 31. Dezember 1907. — 2. Patent-, Muster- und Warenzeichenschutz in Baden im Jahr 1907. — 3. Über die Einnahmen der badischen Staatsbahnen. — 4. Der Saatenstand in Baden. — 5. Die Ergebnisse der Schlachtvieh- und Fleischschau im II. Vierteljahr 1908. — 6. Ausstehende Tierkrankheiten im Juni 1908. — 7. Landesversicherungsanstalt Baden. — 8. Badische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft. — 9. Die Lage des Arbeitsmarkts im Juni 1908. — 10. Die Preise der wichtigeren Lebensbedürfnisse und Verbrauchsgegenstände im Juni 1908. — 11. Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen im Juni 1908.

## 1. Die in Baden heimatberechtigten Binnenschiffe nach der Bestandsaufnahme vom 31. Dezember 1907.

Die periodischen Bestandsaufnahmen der Binnenschiffe, wie sie in fünfjähriger Wiederholung ohne Unterbrechung seit dem Jahr 1872 im Deutschen Reich stattfanden, liefern nach den verschiedensten Richtungen hin die Unterlagen für die richtige Beurteilung unserer Binnenschiffahrtsflotte und deren Einschätzung als Verkehrsfaktor, wobei allerdings zu bemerken ist, daß die Ergebnisse der ersten Erhebung nicht ganz einwandfrei zu sein scheinen.

Nach zuverlässiger Schätzung umfaßt der auf die Wasserstraßen entfallende Anteil am Zulandsverkehr bereits ein volles Viertel des Gesamtverkehrs. Die vorlegte Bestandsaufnahme der Binnenschiffe und seegehenden Fahrzeuge im Jahr 1902 führte zu dem Ergebnis, daß damals im Deutschen Reich 24 681 Binnenschiffe mit zusammen 4 752 468 Registertons gezählt wurden, während die deutsche Seeslotte aus 3 959 Fahrzeugen mit 3 080 548 Registertons Raumgehalt bestand.

Schon seit längerer Zeit schweben zwischen den verbündeten Regierungen Verhandlungen, die auf eine Verbesserung unserer Reichs-Binnenschiffahrtsstatistik abheben. Während der den eigentlichen Verkehr betreffende Teil des neuen Entwurfs vom Bundesrat erst soeben angenommen worden ist, hat der als Grundlage für die Verkehrsermittlungen gedachte Teil, welcher nicht den Verkehr selbst, sondern nur die Statistik des Bestands der deutschen Binnenschiffe betrifft, nach eingehenden Erörterungen seitens der amtlichen Statistiker des Reichs und der Bundesstaaten und nach Anhörung der wichtigsten Interessenverbände schon unterm 5. Dezember 1907 (vergl. Zentralblatt des Deutschen Reiches, XXXIV. Jahrg. 1907, Nr. 54) in Abänderung der Bundesratsbestimmungen vom 30. Juni 1881 die Genehmigung erhalten. Die Bestandsaufnahme vom 31. Dezember 1907 war bereits nach den neuerlassenen Bestimmungen vorzunehmen.

Nach den neuen wie nach den früheren Bestimmungen ist der Bestand der deutschen Binnenschiffe in Zeitabschnitten von fünf Jahren und zwar jeweils am Schluß des Erhebungsjahrs festzustellen. Der Jahreschluß ist deshalb als Zeitpunkt für die Vornahme der Zählung gewählt, weil um diese Zeit gewöhnlich der Binnenschiffahrtsverkehr ruht und sich die Schiffseigentümer mit ihren Schiffen in der Heimat befinden, wodurch in Vermeidung mancher Hindernisse und Zeitverluste das Aufnahmegeschäft erheblich erleichtert wird. Unter die Erhebung fallen alle der gewerbsmäßigen Frachtbeförderung dienenden Schiffe ohne eigene Triebkraft von 10 Tonnen (die Tonne zu 1000 kg, entsprechend einem Raumgehalt von 2,12 cbm oder  $\frac{3}{4}$  britischen Registertons) und mehr, sowie die Schiffe mit eigener Triebkraft; Regierungs-, Zoll- und Luftfahrzeuge sowie Fähren, die nur als solche benützt werden, sind in die Erhebung nicht einzubeziehen. Entscheidend für die Zählung ist der Heimort der Schiffe, d. h. der Hafen, von welchem aus für gewöhnlich die Schifffahrt betrieben wird. Für jedes zu zählende Schiff gelangt eine besondere Fragekarte zur Ausfüllung. Im übrigen bleibt die Art der Erhebung den einzelnen Bundesstaaten überlassen; in Baden wurde sie letztmals wie früher größtenteils von den Gemeindebehörden vollzogen.

Die für die Bestandsaufnahme neugetroffenen Bestimmungen bedeuten in der Hauptsache lediglich eine Erweiterung der Ermittlungen und haben die Vergleichbarkeit der Hauptergebnisse der jüngsten Erhebung mit jenen der früheren Aufnahmen in keiner Weise gestört. In den neuen Fragearten kamen u. a. als unwesentlich in Wegfall die Fragen nach der Fahrgeschwindigkeit der Schiffe mit eigener Triebkraft, nach dem Leertiefgange, der Größe der Laderäume, der Breite der Decklute usw. Dagegen wird neuerdings erfragt die Art der Triebkraft, die Zahl und das System bezw. die Konstruktion der Schiffsmaschinen und Schiffskessel, die Heizfläche der Kessel, der Arbeitsdruck und ob das Fahrzeug der Beförderung ganz bestimmter Güterarten, wie Kohlen, Getreide u. dgl., dient. Für Schiffe mit eigener und solche ohne eigene Triebkraft wurde der leichteren Unterscheidung und Ausfüllung wegen je eine besondere Frageart mit verschiedenen Fragestellungen und von verschiedener Farbe eingeführt; außerdem hatten Besitzer mehrerer Schiffe noch eine besondere Sammelkarte auszufüllen.

Das gesamte für die im Großherzogtum Baden heimatberechtigten Binnenschiffe bei der landesstatistischen Zentralstelle eingelaufene Erhebungsmaterial wurde vor Absendung an die Reichsbehörde durch zahlreiche Rückfragen ergänzt und richtig gestellt. Die Prüfung der Schiffszählarten auf ihre Vollständigkeit hin erfolgte mit Hilfe früherer Aufzeichnungen, dann durch Vergleichung des Erhebungsmaterials mit Auszügen aus den amtlichen Schiffsregistern, ferner auf Grund des Schiffsregisters der geschäftsführenden Gesellschaft des Rheinschiffs-Registerversbands „Providentia“ in Frankfurt a. M. und des Katasters der südwestdeutschen Sektion Mannheim der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Die Zählung selbst ergab im ganzen 790 in Baden beheimatete Schiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 427 627 Tonnen. Nicht inbegriffen sind 5 Schiffe, die aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls im Großherzogtum heimatberechtigt sind, für welche aber aus verschiedenen Gründen (Abwesenheit der Eigentümer und Schiffe auf Reise, Unmöglichkeit der Ermittlung des derzeitigen Aufenthalts) nähere Auskünfte bis jetzt nicht zu erlangen waren. Unter den 111 Schiffen mit eigener Triebkraft sind 88 Dampfschiffe mit zusammen 36 661 PS und 23 sonstige Motorschiffe, von denen 22 die Stärke der Schiffsmaschinen auf 228 PS angegeben haben. Die Gesamttragfähigkeit der Schiffe mit eigener Triebkraft unter Ausschluß von 2 Schiffen, für welche die Angaben zurzeit noch fehlen, beläuft sich auf zusammen 16 146 Tonnen, im Durchschnitt auf 148 Tonnen. Von den Schiffen mit eigener Triebkraft dienen 11 der Personen-, 31 der Güterbeförderung, 68 zum Schleppen und 1 Fahrzeug zum Leichtern. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppflöße u. dgl.) gelangten 679 zur Erhebung mit einer Gesamttragfähigkeit von 411 481 Tonnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit für diese Fahrzeuge berechnet sich auf 606 Tonnen, ist also bedeutend höher als bei den Schiffen mit eigener Triebkraft. Die Schiffe ohne eigene Triebkraft sind durchgängig für die Güterbeförderung bestimmt.

Die Gesamtzahl der in Baden heimatberechtigten Schiffe hat seit 1902 nur um 20 zugenommen; dagegen betrug der Zuwachs in den Perioden 1877/82: 5, 1882/87: 42, 1887/92: 98, 1892/97: 77 und 1897/1902: 153 Schiffe. Es scheint demnach im Neubau bezw. Neuerwerb von Schiffen in letzter Zeit ein gewisser Stillstand eingetreten zu sein, was aus den da und dort in Interessentkreisen zeitweise in den letzten Jahren aufgetauchten Klagen über ungenügende Ausnützung und Inanspruchnahme des verfügbaren Laderaums und gedrückte Frachtpreise zu erklären sein dürfte. Die ganze Zunahme an Schiffen seit 1902 entfällt auf die Dampfschiffe, deren Zahl sich seit 1877 vervielfacht hat. Im ganzen ist die Zahl der badischen Binnenschiffe in den letztverfloßenen 30 Jahren um 395 Fahrzeuge oder 100% des früheren Bestandes gewachsen, was immerhin einen starken Aufschwung des Schiffergewerbes bedeutet. Die Zahl der Dampfschiffe betrug im Jahr 1877 nur 18, Ende 1907 dagegen 88.

Die Gruppierung der Schiffe nach ihrem Heimathafen läßt an und für sich nicht mit Sicherheit darauf schließen, welche Wasserstraßen von ihnen für gewöhnlich befahren werden, denn für die Auswahl des Heimathafens ist nicht immer die Ausübung, der Betrieb selbst maßgebend; es können dafür vielmehr die verschiedensten Umstände ausschlaggebend sein, wie z. B. der Wohnort des Eigentümers, günstige Gelegenheit zum Überwintern oder zur Beschaffung von Schiffsmannschaften, das Vorhandensein von Schiffsbau- und Reparaturwerkstätten, das auf veränderten Schiffsfahrtsverhältnissen begründete Herkommen u. dgl. Dinge mehr. Es ist deshalb bei der neuesten Aufnahme auch ausdrücklich danach gefragt worden, welche Wasserstraßen jedes Schiff in der Regel befährt, um dadurch sichere Anhaltspunkte zu gewinnen dafür, in welchem Umfang sich die badischen Schiffe in Ausübung ihres Gewerbes auf die einzelnen Binnenwasserstraßen verteilen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind nachstehend zusammengestellt:

Befahrene Gewässer.	Schiffe im ganzen.		Gattung der Schiffe.						
	Zahl	Tragfähigkeit (Tonnen)	Mit eigener Triebkraft.				Ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppfähne).		
			Dampfschiffe		Sonstige Motorschiffe		Tragfähigkeit (Tonnen)	Tragfähigkeit (Tonnen)	
			Zahl	PS	Zahl	PS			
Bodensee . . . . .	25	1 857	8	3 785	11	100	762	6	1 095
Bodensee u. Rhein bis Schaffhausen	8	475	—	—	8	80	475	—	—
Rhein von Basel abwärts . . . . .	1) 453	356 462	1) 75	32 101	2	40	14 433	376	342 029
Neckar . . . . .	92	12 204	—	—	1	8	—	91	12 201
Main . . . . .	20	1 382	—	—	—	—	—	20	1 382
Rhein und Nebenflüsse . . . . .	117	36 817	5	775	—	—	213	112	36 604
Elsaß-lothringisches Kanalnetz . . . . .	70	17 642	—	—	—	—	—	70	17 642
Rhein und els.-lothr. Kanalnetz . . . . .	2) 5	788	—	—	2) 1	—	260	4	528

1) Darunter 2 Schiffe ohne Angabe der Tragfähigkeit.

2) Darunter 1 Schiff ohne Angabe für die Leistungsfähigkeit der Schiffsmaschine.

Die in Baden beheimateten Schiffe sind darnach ihrer Zahl wie ihrer Tragfähigkeit nach in der Hauptsache am Rheingeschäft beteiligt. Von den sämtlichen badischen Schiffen fahren weit über die Hälfte und zwar 453 oder 57,41 % nur auf dem Rhein. Die Tragfähigkeit dieser ausschließlichen Rheinschiffe macht von der Gesamttragfähigkeit der ganzen badischen Binnenschiffslotte (427 011 Tonnen) allein 356 462 Tonnen oder 83,48 % aus. Die Nebenflüsse des Rheins haben im Vergleich zum Hauptstrom verhältnismäßig wenig Verkehr. Von Zuflüssen des Rheins kommen für die badische Schifffahrt hauptsächlich in Betracht der Neckar und der Main, welche die schwäbisch-fränkischen Stufenländer in das Verkehrsnetz des Stroms einbeziehen. Auf dem Rhein und zugleich auf Nebenflüssen von ihm verkehren 116 Schiffe (14,70 %) mit einer Tragfähigkeit von 36 201 Tonnen (8,48 %), nur auf dem Neckar 92 (11,66 %) mit einer Tragfähigkeit von 12 204 Tonnen (2,85 %), ausschließlich auf dem Main nur 20 badische Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1 382 Tonnen. Auf dem elsässisch-lothringischen Kanalnetz (einschl. des Saarkanals und der kanalisierten Saar), durch welches die obere Rheingegend in Verkehrsverbindung steht mit Elsaß-Lothringen und der Rheinprovinz, dienen 70 badische Fahrzeuge (8,87 %) mit einer Gesamttonnage von 17 642 Tonnen (4,13 %) dem Güterverkehr, weitere 5 Schiffe mit 788 Tonnen befahren gleichzeitig den Rhein und die elsässisch-lothringischen Kanäle. Der Rest der Schiffe, zusammen 33 mit 2 332 Tonnen steht im Dienst des Bodensee- und Bodensee-Rheinverkehrs bis Schaffhausen.

Im badischen Schiffsbestand überwiegen, wie bereits gezeigt, sowohl der Zahl der Schiffe als auch ihrer Gesamttragfähigkeit nach weitaus die Schiffe ohne eigene Triebkraft, d. h. Segelschiffe, Schleppfähne u. dgl. Die Dampfschiffe fahren fast alle nur auf dem Rhein, 8 davon (darunter 7 Personendampfer) auf dem Bodensee. Auf den schmälern Flüssen und den Kanälen kann wegen Gefährdung der Uferbauten nur mit geringerer Geschwindigkeit gefahren werden, so daß sich die Binnenschifffahrt nur auf den größeren Strömen und den Binnenseen (wie Bodensee) des Dampfes oder der Elektrizität u. dgl. als treibender Schiffs kraft mit Vorteil bedient. Güterschiffe mit eigener Triebkraft kommen nur für den Gütereidienst auf dem Rhein in Betracht, wo es sich um die Beförderung hochwertigen Schiffsgutes handelt. Die Hauptverwertung findet die Dampfkraft durch ihre Ausnützung im Schleppzuge. Segelschiffe finden namentlich Verwendung auf dem Bodensee; auf den übrigen Wasserläufen ist die Ausnützung des Windes als elementarer Triebkraft für die Schiffe wegen der Schwierigkeit des Lavierens von nur untergeordneter Bedeutung. Die Dampfschifffahrt auf dem Rhein überhaupt begann schon im Jahre 1818. Die Anwendung der wirksameren Formen mechanischer Triebkraft ermöglicht die Einführung größerer und schwererer Fahrzeuge. Auf dem Rhein sind neben den moderneren Schraubendampfern noch zahlreich die älteren Raddampfer wegen ihres geringeren Tiefgangs im Gebrauch; von sämtlichen Motorschiffen werden 83 durch Schrauben und 28 durch Räder getrieben.

Unter den eigentlichen Rheinschiffen wurden 75 Dampfschiffe mit einer Gesamtleistungsfähigkeit der Schiffsmaschinen von 32 101 indizierten PS und 376 Schiffe ohne eigene Triebkraft (Schleppfähne usw.) gezählt. Von der Gesamttragfähigkeit der eigentlichen Rheinfahrzeuge (356 462 Tonnen) entfallen 14 433 Tonnen oder 4,05 % auf Schiffe mit eigener Triebkraft und

342 029 Tonnen oder 95,05 % auf Schleppfähne usw. Gleichzeitig auf dem Rhein und Nebenflüssen verkehren nur 5 badische Dampfschiffe von zusammen 775 PS und 213 Tonnen Tragfähigkeit, auf dem Bodensee laufen 19 Schiffe mit eigener Triebkraft, 8 Dampfschiffe von zusammen 3785 PS und 11 sonstige kleinere Motorschiffe von zusammen 100 PS mit einer Gesamttragfähigkeit (Dampf- und Motorschiffe) von 762 Tonnen, auf dem Bodensee und Rhein bis Schaffhausen 8 Motorschiffe von zusammen 80 PS und einer Gesamttragfähigkeit von 475 Tonnen. Soweit sich überhaupt badische Schiffe zur Eigenbewegung und zum Schleppen der mechanischen Triebkraft bedienen, benötigen sie in der Mehrzahl der Fälle, wie vorseits erwähnt, Dampf. Die Maschinenleistung der sonstigen Motorschiffe ist im Vergleich zu den Dampfschiffen verhältnismäßig gering. Ihrer Zweckbestimmung nach sind unter den Schiffen mit eigener Triebkraft 11 Personenschiffe (Tragfähigkeit zusammen 255 Tonnen), 31 Güterschiffe (11184 Tonnen), 68 Schleppschiffe (4707 Tonnen) und 1 Leichterschiff. Die Schiffe ohne eigene Triebkraft (679 mit zusammen 411 481 Tonnen) sind ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt. Die badische Dampfschiffsflottille auf dem Rhein setzt sich zusammen aus 13 Güterschiffen von zusammen 6800 PS, 61 Schleppern (25 241 PS) und 1 Leichterschiff (60 PS). Die 5 Dampfschiffe, die zugleich auf dem Rhein und auf seinen Nebenflüssen verkehren, von zusammen 775 PS sind ausschließlich Schleppschiffe; von den 8 Bodenseedampfern dienen 7 Schiffe von zusammen 3585 PS der Personenbeförderung, 1 Dampfer von 200 PS besorgt Schleppdienst.

Die Durchschnittsleistung der Schiffsmaschinen stellt sich bei den Dampfschiffen der verschiedenen Schiffsgattungen wie folgt:

bei Personenschiffen	auf 512,14 indiz. PS	bei Schleppschiffen	auf 391,28 indiz. PS
" Güterschiffen (Eildienst)	" 523,07 "	" Leichtern	" 60,00 "

Die stärksten Schiffsmaschinen, insbesondere auf dem Rhein, zeigen bei badischen Güterschiffen eine Leistungsfähigkeit von 750 indizierten PS, bei badischen Schleppschiffen eine solche von 1200 PS.

Die durchschnittliche Tragfähigkeit für Güterschiffe überhaupt beträgt bei Schiffen mit eigener Triebkraft 360,77 Tonnen, bei Schiffen ohne eigene Triebkraft ist sie mit 606,01 Tonnen bedeutend höher. In Berücksichtigung der zum Ausdruck kommenden Verschiedenheiten je nach den befahrenen Gewässern zeigt sich für die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe nachstehendes Bild:

Güterschiffe:	Bodensee	Bodensee und Rhein bis Schaffhausen	Rhein von Basel abwärts	Neckar	Main	Rhein und Nebenflüsse	Elbsa- lothr. Kanäle	Rhein und elbsa- lothr. Kanäle
	T o n n e n							
Mit eigener Triebkraft . . .	61,25	59,38	711,35	—	—	—	—	260,00
Ohne eigene Triebkraft . . .	182,50	—	909,65	134,07	69,10	326,82	252,03	132,00
Zm ganzen . . .	113,21	59,38	902,53	134,07	69,10	326,82	252,03	157,60

Die größten badischen Güterschiffe (mit und ohne eigene Triebkraft) laufen auf dem Rhein, der durch sein tieferes und ausdauernderes Fahrwasser besser als seine Nebenflüsse und die Kanäle große und schwere Fahrzeuge, vor allem aber große Dampfschiffe tragen kann.

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der badischen Schiffe ist im Umlauf der letzten 30 Jahre ganz erheblich gewachsen; sie betrug

	bei Schiffen ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppfähne usw.)	bei Güterdampfschiffen
im Jahr	Tonnen	Tonnen
1877 . . . . .	87,5	166,3
1882 . . . . .	153,7	233,0
1887 . . . . .	198,4	249,3
1892 . . . . .	252,2	537,5
1897 . . . . .	434,7	392,0
1902 . . . . .	533,0	439,5
1907 . . . . .	606,0	360,8

Werden die Schiffe nach der Höhe ihrer Tragfähigkeit in Größenklassen geordnet, so ergibt sich für die letztverfloßenen 30 Jahre folgendes Bild:

Jahre	Schiffe überhaupt	Unter 50 Tonnen		50 bis unter 250 Tonnen		250 bis unter 500 Tonnen		500 bis unter 750 Tonnen		750 Tonnen und mehr		Unbekannte Tragfähigkeit Schiffe
		Schiffe	Tragfähigkeit (Tonnen)	Schiffe	Tragfähigkeit (Tonnen)	Schiffe	Tragfähigkeit (Tonnen)	Schiffe	Tragfähigkeit (Tonnen)	Schiffe	Tragfähigkeit (Tonnen)	
1907	790	88	2 054	267	38 424	114	37 515	83	51 205	236	298 429	2
1902	770	88	2 303	278	38 598	95	31 665	80	47 719	207	260 984	22
1897	617	83	2 183	280	37 012	45	15 874	57	34 356	129	149 202	23
1892	540	92	2 463	303	35 270	30	11 236	45	26 558	60	55 121	10
1887	442	89	2 735	249	27 222	36	13 031	20	11 359	35	29 937	13
1882	400	120	3 540	200	18 089	40	14 474	12	7 035	19	16 385	9
1877	395	169	4 966	181	14 641	36	13 069	2	1 069	—	—	7

Die Zahl der kleinsten Schiffe mit Schiffsgesäßen von unter 50 Tonnen hat sich während der 3 letzten Jahrzehnte fast genau um die Hälfte (47,92 %) des früheren Bestandes vermindert. In den nächsten beiden Größenklassen hat die Zahl der Schiffe um 86 oder 47,51 % bzw. 78 oder 216,67 % zugenommen. Fahrzeugen von 500 bis unter 750 Tonnen waren im Jahr 1877 überhaupt nur 2, Schiffe mit höherer Tragfähigkeit noch gar nicht vorhanden. Je höher die Größenklassen, desto stärker sind die Zunahmen. Das gleiche Bild ergibt sich bei Vergleichung der Ladefähigkeit. Die Gesamttragfähigkeit der Schiffe niederster Größenklasse ist gesunken um 2912 Tonnen oder 58,64 %; in den beiden nächsten Größenklassen hat sie um 162,44 bzw. 187,06 % zugenommen, in der zweithöchsten Klasse (500 bis unter 750 Tonnen) betrug sie 1877 bei 2 Schiffen eben erst 1069 Tonnen gegen 51 205 Tonnen in 1907. Schiffe mit 750 Tonnen und mehr wurden erstmals im Jahre 1882 ermittelt; deren Gesamttragfähigkeit belief sich damals bei 19 Schiffen nur erst auf 16 385 Tonnen, während sie 1907 bei zusammen 236 Schiffen die beträchtliche Summe von 298 429 Tonnen ausmacht. Ihrer Zahl nach stehen heute an der Spitze zwar die Schiffe mit 50 bis unter 250 Tonnen Tragfähigkeit (267), dann aber folgen gleich die größten Schiffe mit 750 Tonnen und mehr (236). Ihrer Gesamttragfähigkeit nach überwiegen weitaus die letzteren; auf sie entfallen zwar nur rund 30 % der Schiffe, aber rund 70 % der gesamten Tonnage.

Es wird demnach auch in Baden beim Neubau von Schiffen den Schiffsgesäßen gegenüber früher eine viel höhere Durchschnittstragfähigkeit gegeben, was auf die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse, die Verbesserung und Vertiefung der Wasserstraßen und die Fortschritte der Schiffsbaukunst zurückzuführen ist; im Zusammenhang damit steht auch die Zunahme der Dampfschiffe und der Ersatz der hölzernen durch eiserne Schiffsgesäße.

Die höchste bei badischen Schiffen ermittelte Tragfähigkeit auf den verschiedenen Gewässern ist aus nachfolgender Übersicht zu entnehmen:

Besahrene Gewässer.	Höchste Tragfähigkeit in Tonnen bei Schiffen	
	mit eigener Triebkraft	ohne eigene Triebkraft
Bodensee . . . . .	100	300
Bodensee und Rhein (bis Schaffhausen) . . . . .	80	—
Rhein (von Basel abwärts) . . . . .	1 311	2 044
Neckar . . . . .	—	258
Main . . . . .	—	150
Rhein und Nebenflüsse . . . . .	116	1 286
Elsaß-Lothringische Kanäle . . . . .	—	368
Rhein und Elsaß-lothringische Kanäle . . . . .	—	146.

Auf dem Rhein laufen badische Schiffe von höchster Tragfähigkeit (2044 Tonnen); gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch ging die Tragfähigkeit der Rheinschiffe nicht über 400 Tonnen hinaus. Auf den Nebenflüssen des Rheins und den Kanälen sind natürlich die Größen- bzw. Stärkeverhältnisse der Schiffe wegen des Zustands der Wasserstraßen viel geringer. Zu den badischen Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 500 Tonnen und mehr (319 mit einer Gesamttragfähigkeit von 349 634 Tonnen) gehören nur die eigentlichen Rheinschiffe und solche Schiffe, welche gleichzeitig auf dem Rhein und Nebenflüssen verkehren; sie sind ausschließlich Güterschiffe.

Befahrene Gewässer und Art der Schiffe.	Tragfähigkeit der Schiffe.			
	500 bis Schiffe	unter 750 Tonnen. Gesamttragfähigkeit in Tonnen	750 Tonnen und mehr. Schiffe	Gesamttragfähigkeit in Tonnen
I. Rhein:				
Schiffe mit eigener Triebkraft . . .	5	3 012	4	5 229
Schiffe ohne eigene Triebkraft . . .	69	42 166	219	280 069
II. Rhein und Nebenflüsse:				
Schiffe ohne eigene Triebkraft . . .	9	6 027	13	13 131.

Bis Mannheim fahren die größten Rheindampfer mit 1,5 m Tiefgang. Unter den 236 leistungsfähigsten Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 750 t und darüber sind

79	Schiffe mit einer Einzeltragfähigkeit von 750—999 Tonnen und einer Gesamttragfähigkeit von	68 714	Tonnen,
73	" " " " " 1000—1499 " " " " " " "	93 061	" "
82	" " " " " 1500—1999 " " " " " " "	132 607	" "
2	" " " " " 2000 und mehr " " " " " " "	4 047	" "

Von den badischen Schiffen haben 292 — bis auf eines ausschließlich Güterschiffe — besondere Lösch- oder Ladevorrichtungen angegeben. Von den Güterschiffen haben 40,98 % derartige Hilfsvorrichtungen. Die gesamte Tragfähigkeit dieser Ausrüstungen beträgt nur 489,8 t. Wie schon aus der geringen durchschnittlichen Tragfähigkeit (1,7 t) geschlossen werden kann, handelt es sich bei den eigenen Hebezeugen der Schiffe fast durchgängig um an den Masten und Sprietbäumen befestigte Flaschenzüge. Das Laden und Löschen der Güterschiffe geschieht vielfach noch durch Ein- und Auskarren; wo es dagegen auf rasche Förderung der Ladungen ankommt, stehen überall in den wichtigeren Hafenplätzen elektrische oder Dampftrannen zur Verfügung. Einige wenige der Schiffe sind auch mit Becherelevatoren, Hand- und Dampfpumpen ausgerüstet.

Was die Altersverhältnisse der badischen Binnenschiffe anlangt, so sind 283 oder 35,82 % von der Gesamtzahl der Fahrzeuge unter 10 Jahre alt, 303 Schiffe oder 38,35 % haben ein Alter zwischen 10 bis unter 20 Jahren, 172 oder 21,77 % von 20 bis unter 30 Jahren erreicht. Der Rest verteilt sich auf ältere Schiffe; für ein Schiff blieb das Alter unermittelt.

In Hinblick auf das Hauptmaterial, aus welchem die Schiffe gebaut sind, ist zu bemerken, daß 239 Schiffe oder 30,25 % von der Gesamtzahl mit einer Tragfähigkeit von 32 707 t (7,65 %) der Hauptsache nach aus Holz bestehen; alle übrigen Schiffe, 551 mit einer Tragfähigkeit von zusammen 394 920 t, sind aus Eisen und Stahl gebaut. In Unterscheidung der Schiffsgattungen und der Triebkraft ergeben sich die näheren Verhältnisse aus nachstehender Übersicht.

Schiffe aus Holz.			Schiffe aus Eisen.								
Personenschiffe.	Güterschiffe.	Schleppschiffe.	Personenschiffe.	Güterschiffe.	Schleppschiffe.						
Zahl	Tragfähigkeit (Tonnen)	Zahl	Tragfähigkeit (Tonnen)	Zahl	Tragfähigkeit (Tonnen)						
I. Schiffe mit eigener Triebkraft:											
1	4	14	815	—	—	10	251	<sup>1)</sup> 18	10 369	<sup>1)</sup> 68	4 707
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft:											
—	—	224	31 888	—	—	—	—	455	379 593	—	—

<sup>1)</sup> Für 1 Schiff fehlt die Angabe über die Tragfähigkeit.

Von den Schiffen mit eigener Triebkraft sind nur 15 (819 t) aus Holz gebaut; die Schiffe der größeren Schiffsahrtsgesellschaften usw. mit mehr als 10 Schiffen sind bis auf 3 ohne eigene Triebkraft alle aus Eisen bzw. Stahl.

Den Eigentums- bzw. Besitzverhältnissen nach teilen sich in die 790 badischen Schiffe 447 Eigentümer. In der Regel besitzen eine oder mehrere Personen zusammen nur je 1 Schiff und so 394 Personen zusammen 370 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 133 729 t.

Nachfolgende Tabelle bringt den badischen Schiffsbesitz der großen Schiffseigentümer mit mehr als 10 in Baden heimatberechtigten Schiffen zur Darstellung.

Schiffseigentümer und deren Betriebsf.	Schiffe mit eigener Triebkraft.			Schiffe ohne eigene Triebkraft.		Schiffe im ganzen.	
	Zahl	Trag- fähigkeit Tonnen	Leistungs- fähigkeit PS	Zahl	Trag- fähigkeit Tonnen	Zahl	Trag- fähigkeit Tonnen
Großh. Bad. Dampfschiffahrtsverwaltung, Konstanz	8	262	3 785	5	1 075	13	1 337
Bad. N. G. für Rheinschiffahrt und See- transport, Mannheim	9	720	4 010	51	70 911	60	71 631
Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesell- schaft, N. G., Mannheim	13	1 099	7 610	62	64 041	75	65 140
Grün & Bisfinger, N. G., Mannheim	4	97	575	22	3 406	26	3 503
Mannheimer Lagerhausgesellschaft, N. G., Mannheim	14	5 015	7 368	37	38 305	51	43 320
Rheinschiffahrts-N. G. vorm. Fendel, Mannheim	1) 13	1 404	6 790	66	77 873	1) 79	79 277

1) Für 1 Schiff fehlt z. St. noch die Angabe für die Tragfähigkeit.

Aus der jüngsten wie aus den früheren Bestandsaufnahmen erhellt die Tatsache, daß das Schiffahrtsgewerbe im Großherzogtum Baden in erfreulichem Aufschwung begriffen ist. Dies zeigt nicht nur die Zunahme der Zahl der Schiffe, sondern auch das Einstellen von Schiffen mit immer größerer Tragfähigkeit, die bedeutende Vermehrung der Dampfschiffe, insbesondere in der letzten Zeit, und die namhafte Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiffsmaschinen.

## 2. Patent-, Muster- und Warenzeichenschutz in Baden im Jahr 1907.

Seit dem Jahr 1893 werden Übersichten über die Verhältnisse des Patent-, Muster- und Marken-(Zeichen-)schutzes für Angehörige des Großherzogtums Baden in dem alljährlich erscheinenden Statistischen Jahrbuch veröffentlicht. Die Unterlagen dafür werden durch Auszüge aus den amtlichen Veröffentlichungen des Kaiserlichen Patentamts im Deutschen Reichsanzeiger gewonnen.

Gegenstand von Patenten sind neue Erfindungen, welche eine gewerbliche Verwertung gestatten. Das Patentrecht gewährt die ausschließliche Befugnis zur gewerblichen Ausnutzung einer Erfindung. Die hohe wirtschaftliche und soziale Bedeutung des Patentwesens liegt in der Anregung zur erfinderischen Betätigung und in dem durch die Lösung technischer und chemischer Probleme geweckten gewerblichen Fortschritt. Seit Inkrafttreten des Patentgesetzes vom 25. Mai 1877, d. h. vom 1. Juli 1877 ab bis Ende 1906 sind seitens des Kaiserlichen Patentamts im ganzen 181 275 Patente an Reichsinländer und Fremde erteilt worden; die neuesten Ergebnisse für das Jahr 1907 liegen zurzeit noch nicht vor.

Bei der stark entwickelten Industrie unseres Großherzogtums ist es begreiflich, daß alljährlich auch zahlreiche im badischen Lande ansässige Gewerbetreibende und Industrielle um Gewährung des Patentschutzes nachsuchen und denselben auch erhalten. Von den zugunsten von Reichsangehörigen in der genannten Zeit (1877 bis 1906) in die Patentrolle eingetragenen Patenterteilungen (119 455) betreffen 3639 oder 3,05% in Baden wohnhafte Patentinhaber. Im Berichtsjahr 1907 wurden an weitere 250 Angehörige des Großherzogtums Patente verliehen.

Es ist begreiflich, daß nicht alle eingereichten Patentgesuche zur Erteilung eines Patents führen; auf Grund des formellen und materiellen Vorprüfungsverfahrens seitens des Kaiserlichen Patentamts muß manchen Gesuchstellern der patentamtliche Schutz verjagt werden. Ein großer Teil der Anmeldungen überhaupt gelangt nicht bis zur öffentlichen Bekanntmachung im Reichsanzeiger, und von den bekannt gegebenen wird noch ein erheblicher Prozentsatz zurückgewiesen. So haben von den beim Patentamt eingereichten Anmeldungen des Jahres 1906 nur 39,64% ihre Erledigung durch Erteilung von Patenten gefunden. Wie viele Erfindungen alljährlich aus Baden zur Einreichung gelangen, und wie viel von den wirklich erteilten Patenten im Laufe der Zeit wieder vernichtet, zurückgenommen oder gelöscht wurden, bzw. wie viel Patente auf Schluß des Berichtsjahrs noch in Kraft waren, ist nicht ermittelt. Im Durchschnitt des Jahrzehnts 1898 bis 1907 ist jährlich von 183 Landesangehörigen der Patentschutz erwirkt worden. Natürlich wächst diese Inanspruchnahme des Erfinderschutzes mit der Hebung und Spezialisierung von Gewerbe



und Industrie des Landes. Wie im Lauf der Jahre entsprechend der Zunahme der Patentanmeldungen die Zahl der Patenterteilungen gewachsen ist, geht aus folgenden Angaben hervor: Im Jahr 1878, dem ersten nach Erlass des Reichspatentgesetzes, wurden seitens des Kaiserlichen Patentamts im Reich und ins Ausland 4200 Patente erteilt, im Jahr 1905: 9600 und im Jahr 1906: 13 430; auf Baden allein entfielen Mitte der 90er Jahre jeweils nur einige 90 Patente jährlich; im Jahr 1905 betrug die Zahl 172, im Jahr 1906 sogar 272. Von sämtlichen im Jahr 1907 durch Patente geschützten Angehörigen des Großherzogtums haben über drei Fünftel (61,6 %) ihren Wohnsitz in den 4 Amtsbezirken Freiburg (17), Karlsruhe (49), Pforzheim (26) und Mannheim (62) bzw. in den gleichnamigen gewerbe- und industriereichen bedeutendsten Städten des Landes. Die im Jahr 1907 für Baden patentierten Gegenstände (Maschinen, Maschinenteile, Geräte usw.) bzw. patentierten technischen und chemischen Arbeitsverfahren verteilen sich auf die verschiedensten Gewerbe- und Industriezweige des Landes und reihen sich in die 64 Klassen des vom Kaiserlichen Patentamt aufgestellten amtlichen Verzeichnisses so ein, daß 25 Klassen in Baden nicht vertreten sind. Die Höchstzahl der erteilten Patente (12) betrifft Klasse XII (chemische Verfahren und Apparate, soweit sie nicht in besondern Klassen aufgeführt sind). Im Vorjahr entfiel die Höchstzahl mit je 15 Patenten auf die 3 Klassen XII (chemische Verfahren und Apparate usw.), XXI (Elektrotechnik) und XLV (Land- und Forstwirtschaft usw.). Im Jahr 1907 wurden noch für 5 Klassen 10 und mehr Patenterteilungen gezählt, und zwar je 10 in Klasse XXXIV (hauswirtschaftliche Maschinen, Geräte und Gegenstände aller Art, sowie Möbel), in Klasse XLII (Instrumente) und je 11 in den Klassen XLIV (Kurzwaren, Rauch-, Schnupf- und Briemgeräte), XLV (Land- und Forstwirtschaft usw.) und XLIX (mechanische Metallbearbeitung, außer Blech-, Röhren-, Drahtbearbeitung und Walzwerken). Auf alle übrigen Klassen kamen jeweils weniger als 10 Patenterteilungen, darunter auf die Klassen XX (Eisenbahnbetrieb), XXI (Elektrotechnik) und LXVIII (Schlossereierzeugnisse, sowie Geldschränke) je 7, auf Klasse XXXVIII (Holzbearbeitung und -konservierung) 8, Klasse XLVI (Luft- und Gasmaschinen, Feder- und Gewichtskraftmaschinen) 9.

Neben den Erfahrungen, die man mit dem Patentgesetz machte, entwickelte sich das Bedürfnis, auch solche gewerbliche Erzeugnisse gesetzlich zu schützen, welche zwar nicht als Erfindungen im Sinne des Patentgesetzes angesehen werden können, deren Entstehung aber durch ihre Eigenart immerhin gesetzlichen Schutz verdient.

Mit Rücksicht hierauf läßt das Reichsgesetz betreffend das Urheberrecht an Mustern und Modellen vom 11. Januar 1876 (in Gültigkeit seit 1. April 1876) in Anlehnung an das künstlerische und gewerbliche Urheberrecht neuen, eigentümlichen und vorbildlichen Mustern, die geeignet erscheinen, in Verfolgung ästhetischer Zwecke und künstlerischen Geschmacks auf gewerbliche Erzeugnisse übertragen zu werden, einen Schutz angedeihen, jedoch nur insoweit, als es sich dabei um Inlandserzeugnisse handelt. Für die Anmeldung der Muster sind als Registerbehörden die Amtsgerichte zuständig. Wie die Erfahrung zeigt, werden die Wohltaten des Geschmacks- und Ziermusterschutzes namentlich seitens der Kleinindustrie, die fortwährend zahlreiche neue Muster hervorbringt, in ausgedehntester Weise in Anspruch genommen. Infolge der Vielgestaltigkeit der Gegenstände, welchen durch irgend eine Ausführung, Formgebung oder Ausstattung der Reiz der Neuheit und Eigentümlichkeit im Sinne des Gesetzes verliehen werden kann, ist der Wirkungsbereich des Gesetzes ein weitaußergreifender und die Zahl der schutzfähigen Muster (Flächen- oder plastische Muster und Modelle) sehr groß. Seit Inkrafttreten des Gesetzes sind bis Ende 1906 über 3 Millionen (genau 3 051 504) deutsche Inlandsmuster gesetzlich geschützt worden. Für 1984 im Großherzogtum Baden ansässige Urheber sind in den Jahren 1893/1907 im ganzen 93 724 Muster und Modelle reichsgesetzlich geschützt worden. Im Jahr 1907 wurden insgesamt 11 036 Muster und Modelle, die 149 Landesbewohnern gehörten, als Geschmacksmuster eingetragen, im Vorjahr 1906 sogar 14 581 von 162 badischen Urhebern. Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre haben alljährlich 138 badische Gewerbetreibende und Industrielle zusammen für je 8137 Muster und Modelle die Eintragung des gesetzlichen Musterschutzes erwirkt. Allerdings zeigt die Zahl der alljährlich geschützten Urheber selbst seit Einsetzen der Statistik im Jahr 1893 keine Zunahme, wohl aber sind die Zahlen der alljährlich geschützten Muster und Modelle in Baden ganz außerordentlich gewachsen, und zwar von 2989 im Jahr 1893 auf 5492 im Jahr 1900, 11 922 im Jahr 1905 und 14 581 bzw. 11 036 in den Jahren 1906 und 1907. Die Ergebnisse des Jahres 1907 zeigen gegenüber dem Vorjahr 1906 wieder eine ziemlich starke Abnahme, sowohl in der Zahl der Urheber, wie der gesetzlich geschützten Gegenstände; der Grund dürfte wohl in der wirtschaftlichen Depression des letzten Jahres zu finden sein. Von den geschützten Mustern des Jahres

1907 waren 8618 oder 78,1% plastische und 2418 oder 21,9% Flächenmuster. Die Schutzbedürftigkeit einzelner größerer Industrien, wie der Uhrenindustrie, der Textilindustrie, der Goldwarenindustrie kommen in der nachstehenden Zusammenstellung für das Jahr 1907 zum Ausdruck:

Amtsbezirke	Zahl der im Amtsbezirk ansässigen Urheber	Zahl der geschützten Muster und Modelle
Triberg . . . . .	12	160
Billingen . . . . .	8	112
Freiburg . . . . .	3	132
Lörrach . . . . .	3	741
Karlsruhe . . . . .	11	275
Pforzheim . . . . .	56	8 170
Mannheim . . . . .	22	1 114
Zusammen . . . . .	115	10 704

Von der Gesamtzahl der geschützten Urheber (149) entfallen demnach 115 oder 77,2% von der Gesamtzahl der geschützten Muster und Modelle (11 036) sogar 10 704 oder 97,0% auf die vorgenannten 7 Amtsbezirke; auf Pforzheim mit seiner hochentwickelten Goldwarenindustrie allein 37,6% bzw. 74,0%. Die geschützten Pforzheimer Muster (8170) sind fast ausschließlich plastische, die Lörracher (741) dagegen ausschließlich Flächenmuster (vorwiegend Textilindustrie).

Das Reichsgesetz vom 11. Januar 1876 schützt, wie eben betont, nur Bier- und Geschmacksmuster. Die vielerorts unangenehm empfundene Schutzlosigkeit zahlreicher Verbesserungen und Neuerungen an Arbeitsgeräten und Gebrauchsgegenständen, denen wegen ihrer Geringfügigkeit der Patentschutz nicht zu teil werden konnte, ist behoben worden durch das Reichsgesetz vom 1. Juni 1891, betreffend den Schutz von Gebrauchsmustern, das mit dem 1. Oktober gleichen Jahres in Kraft trat. Dem Wortlaut des Gesetzes zufolge sollen Modelle von Arbeitsgeräten oder Gebrauchsgegenständen oder von Teilen solcher gesetzlich Schutz genießen, insofern sie dem Arbeits- oder Gebrauchszweck durch eine neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung dienen. Es handelt sich bei gesetzlich geschützten Gebrauchsmustern somit nur um körperlich darstellbare Gegenstände. Bemerkenswert sei hier, daß sich in der Praxis die Grenze zwischen Patenten und Gebrauchsmustern nicht immer mit genauer Sicherheit ziehen läßt; das Gebrauchsmusterrecht ist ein Erfindungsrecht und nach den Gesetzesmotiven bestimmt zum Schutz kleiner Erfindungen, welche in einer neuen Formgebung bestehen.

Die Beanspruchung des Gebrauchsmusterrechtes beweist, daß der Erlaß des ihm dienenden Gesetzes einem dringenden Erfordernis entsprach. Bis Ende 1906 sind im Deutschen Reich 340 503 Gebrauchsmuster angemeldet worden. Von den Anmeldungen wurden 295 995 durch Eintragungen, 32 886 ohne Eintragung erledigt; die Erledigung des Restes der Anmeldungen (11 622) stand auf Schluß des Jahres 1906 noch offen. Von den 32 993 dem Wohnort der Gesuchsteller nach sich auf das Deutsche Reich selbst beziehenden Anmeldungen des Jahres 1906 gingen 1353 oder 4,10% von badischen Landesangehörigen aus. Nach den Nachweisungen der badischen Landesstatistik über die Eintragungen von Gebrauchsmustern, die auch nur bis ins Jahr 1893 zurückgehen, wurde im Zeitraum 1893/1907 im ganzen für 11 112 von Baden ausgehende Gebrauchsmusteranmeldungen die Eintragung in die Musterrolle des kaiserlichen Patentamts bewirkt. Die Zahl der erfolgten Eintragungen ist fast von Jahr zu Jahr gewachsen (von 396 im Jahr 1893 auf 1143 im Jahr 1906), erstmals im Jahr 1907 ist sie auf 1054 gesunken; die durchschnittliche Zahl der jährlichen Eintragungen für die letzten 10 Jahre betrug 864. Den geschützten Gegenständen nach entfallen die Höchstzahlen der Eintragungen von Gebrauchsmustern mit 114 auf hauswirtschaftliche Maschinen, Geräte und Gegenstände aller Art, sowie Möbel und mit 86 auf Kurzwaren, Rauch-, Schnupf- und Briemgeräte. Im ganzen verteilen sich die für Baden bewirkten Eintragungen auf 70 von den 89 Klassen des vom kaiserlichen Patentamt aufgestellten amtlichen Verzeichnisses, ein Beweis für die außerordentliche Mannigfaltigkeit der aus dem Lande zum Schutz angemeldeten praktischen Gebrauchsgegenstände. In allen Klassen aber, mit Ausnahme der 2 obengenannten, bleibt die Zahl der eingetragenen Gebrauchsmuster meistens erheblich unter 50.

Allen Gewerbetreibenden ist es gestattet, sich in ihrem Geschäftsbetrieb zur Unterscheidung der Entstehung und des Ursprungs der Waren an den Waren selbst oder auf deren Verpackungen angebrachter besonderer Warenzeichen zu bedienen. Zur Führung von solchen Schutzmarken sind sowohl Fabrikanten wie Händler berechtigt. Auch der Markenschutz oder der Schutz der Warenzeichen macht einen Bestandteil des gewerblichen Rechtsschutzes aus; er wurde schon früh nach Gründung des Reiches, erstmals unterm 30. November 1874, gesetzlich geregelt. Gewisse Mängel, die den damaligen Vorschriften anhafteten, bedingten die Neuregelung des Markenschutzes.

wesens durch das Gesetz zum Schutz der Warenbezeichnungen vom 12. Mai 1894. Mit dessen Einführung trat an Stelle des ehemaligen gerichtlichen Eintrags wegen der damit verbundenen Unsicherheiten und Unzulänglichkeiten die Eintragung in die Zeichenrolle des Kaiserlichen Patentamts. Vom 1. Oktober 1894 an, dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes, bis 1906 wurden zusammen 93 707 Warenzeichen, darunter 86 041 für Reichsangehörige, eingetragen. Auf Anmeldungen von Angehörigen des Großherzogtums hin ist in den Jahren 1894/1906 im ganzen 3903 Warenzeichen die Eintragungsfähigkeit zuerkannt, bzw. deren Führung durch Eintragung in die Zeichenrolle des Kaiserlichen Patentamts unter Schutz gestellt worden. Im Jahr 1907 wurde 344 badischen Anmeldungen durch Eintragung stattgegeben; fast gleichgroß war die Zahl der Registrierungen jeweils in den 3 Vorjahren (1904: 338; 1905: 348; 1906: 343). Nach dem letzten 10 jährigen Durchschnitt beträgt die jährliche Zahl der von Baden aus bewirkten Eintragungen 296. Von den 344 im Jahr 1907 gesetzlich geschützten badischen Warenzeichen entfallen allein 134 (b. f. 38,95%) auf den Amtsbezirk Mannheim bzw. in der Hauptsache wohl auf die Handels- und Gewerbetreibenden der Stadt Mannheim, 108 (b. f. 31,40% der geschützten Marken) betreffen Tabakfabrikate.

Nachstehende Zusammenstellung bietet ein übersichtliches Bild der Bedeutung der Patente, geschützten Muster und Warenzeichen für den Schutz des gewerblichen Sondereigentums der in Baden ansässigen Gewerbe und Handel treibenden Geschäftswelt.

Jahre.	An bzw. für Angehörige des Großherzogtums erteilte bzw. eingetragene (geschützte)						
	Reichs- patente.	Ge- brauchs- muster.	Ur- heber.	Muster und Modelle.			Waren- zeichen.
				Muster und Modelle.	Davon		
			plastische Muster.		Flächen- Muster.		
1907 . . .	250	1 054	149	11 036	8 618	2 418	344
1906 . . .	272	1 143	162	14 581	10 818	3 763	343
1905 . . .	172	1 009	177	11 922	9 840	2 082	348
1904 . . .	162	939	158	10 489	8 282	2 207	338
1903 . . .	182	888	149	8 189	5 832	2 357	277
1902 . . .	218	841	119	6 169	4 151	2 018	211
1901 . . .	179	742	135	6 848	4 742	2 106	211
1900 . . .	164	635	107	5 492	3 020	2 472	299
1899 . . .	125	706	108	3 142	1 216	1 926	306
1898 . . .	109	682	115	3 502	779	2 723	286
Durchschnitt 1898/1907	183	864	138	8 137	5 790	2 407	296

Nicht selten werden seitens des Kaiserlichen Patentamts die Handelskammern zu Abgabe von Gutachten in Warenzeichenangelegenheiten angegangen; so hat z. B. im letzten Jahr die Handelskammer Mannheim auf Ersuchen in 5 Fällen derartige Gutachten abgegeben.

Schließlich sei noch angefügt, daß Auslegestellen des Kaiserlichen Patentamts für die unentgeltliche Einsichtnahme und Benützung von Patentschriften durch die Interessenten im Großherzogtum Baden außer beim Großherzoglichen Landesgewerbeamt in Karlsruhe noch bei den Handelskammern in Mannheim, Pforzheim und Konstanz bestehen. In Karlsruhe und Mannheim liegen alle Klassen auf, in Pforzheim und Konstanz nur die die Industrie dieser Handelskammerbezirke speziell betreffenden Klassen. Die Auslegestellen erfreuten sich im Berichtsjahr eines regen Besuches. Beim Landesgewerbeamt wurden in 206 (1906: 191) Fällen Patentschriften auf dem Bureau eingesehen und in 52 (1906: 55) Fällen 292 (1906: 454) Patentschriften der verschiedensten Klassen ausgesehen. In Mannheim kamen an 214 (1906: 217) Interessenten 681 (1906: 872) Patentschriften zur Ausleihung, eingesehen wurden 1158 (1906: 1221) weitere Patentschriften. In Pforzheim erfolgten Einsichtnahmen in den Räumen der Handelskammer seitens 81 (1906: 92) Personen, Ausleihungen von Patentschriften in 32 (1906: 42) Fällen. Zur Erleichterung des Überblicks über die erschienenen Patentschriften und der Nachprüfung, ob ein bestimmter Gegenstand bzw. ein Verfahren im Deutschen Reich bereits patentiert ist, hat das Kaiserliche Patentamt unter Aufwendung bedeutender Kosten ein Nummernverzeichnis herstellen und den einzelnen Auslegestellen überweisen lassen. Dieses Nachschlage- und Auskunftsmittel wird durch alsbaldige Nachtragungen stets auf dem laufenden gehalten. Die Patentschriften-Auslegestellen werden von Zeit zu Zeit seitens des Kaiserlichen Patentamts einer Revision unterzogen.

### 3. Über die Einnahmen der badischen Staatsbahnen.

Über die Einnahmen der badischen Staatsbahnen aus dem Personenverkehr seit Einführung der Personentarifreform (1. Mai 1907) liegen nunmehr die Ergebnisse für ein Jahr vor, und zwar für die Monate Mai bis Dezember 1907 auf Grund endgültiger Abrechnungen, für die Monate Januar bis April 1908 auf Grund von Schätzungen. Wenngleich bei der endgültigen Abrechnung sich noch einige Verschiebungen ergeben können, wird es doch jetzt schon von Interesse sein, zu sehen, inwieweit ein Urteil über die finanziellen Wirkungen der Reform möglich ist.

Es betragen die Einnahmen aus der Beförderung von Personen (ausschließlich Militär auf Militärfahrtscheine und Militärfahrkarten) in runden Zahlen:

	1905 bis April 1906	1906 bis April 1907	1907 bis April 1908
Aus Fahrkarten aller Art (auschl. Kilometerheften)	16 422 000 M	17 389 000 M	22 408 000 M
aus Kilometerheften	8 993 000 M	11 572 000 M	—
zusammen	25 415 000 M	28 961 000 M	22 408 000 M
gegenüber dem Vorjahr	mehr	3 546 000 M	—
	weniger	—	6 558 000 M

Um die Bedeutung dieser Zahlen würdigen zu können, muß man sich zunächst die Wirkungen vergegenwärtigen, die die Einrichtung der Kilometerhefte auf jene Ergebnisse ausgeübt hat. Dadurch, daß diese Hefte eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr hatten, daß also der Preis für die während eines Zeitraumes bis zu einem Jahr zurückzulegenden Reisen im voraus erlegt wurde, ergaben sich naturgemäß Verschiebungen in der Zeit der Zahlung des Fahrpreises, gegenüber der tatsächlichen Benützung der fraglichen Fahrtausweise. Solange nun Kilometerhefte ununterbrochen ausgegeben wurden, und nicht besondere Umstände, wie z. B. die Einführung der Fahrkartensteuer, den Verkauf der Hefte beeinflussten, fand ein annähernder Wettschlag desjenigen Teils der in einem Jahre verkauften Kilometerhefte, welcher erst in dem folgenden Jahre zu Reisen benützt wurde, mit dem in jenem Jahre abgefahrenen Teil der schon im vorhergegangenen Jahre gelösten Kilometerhefte statt, mit anderen Worten: die Einnahme des betreffenden Jahres aus dem regelmäßigen Verkauf von Kilometerheften entsprach ungefähr den in dem gleichen Jahre auf solche Hefte tatsächlich zurückgelegten Reisen. Für die Wichtigkeit dieser Annahme spricht insbesondere die Tatsache, daß in den Zeiten, in denen der Kilometerheftverkauf nicht durch besondere Umstände beeinflusst war, die Jahreseinnahme aus Kilometerheften sich auf die einzelnen Monate des Jahres in ziemlich dem gleichen prozentualen Verhältnis verteilte, wie die Jahreseinnahme aus den gewöhnlichen Fahrkarten. Dagegen muß natürlich dieser Ausgleich in der Entrichtung des Preises und der Benützung der Kilometerhefte zwischen den einzelnen Jahren von dem Augenblick an aufhören, in welchem Kilometerhefte nicht mehr ausgegeben werden; denn von da an werden zwar während des Zeitraumes von nahezu einem vollen Jahre die im vorhergehenden Jahre gekauften, noch gültigen Kilometerhefte abgefahren; dagegen kommen jenem Zeitraum keine Einnahmen für Reisen mehr zugute, die erst im folgenden Jahre ausgeführt werden. Aus diesem Grunde mußte in dem Zeitraum vom Mai 1907 bis April 1908 ganz naturgemäß ein sehr erheblicher rechnungsmäßiger Ausfall gegenüber dem vorhergegangenen Jahre sich ergeben. Um daher eine zutreffendere Vergleichung der in obiger Zusammenstellung genannten Jahre unter Berücksichtigung der Zeit der tatsächlichen Benützung der Kilometerhefte vornehmen zu können, mußte bekannt sein, in welchem Umfang die Kilometerhefte noch nach dem 1. Mai 1907 zu Reisen benützt wurden und welcher Einnahmebetrag für diese Reisen der Zeit vom Mai 1907 bis April 1908 gutzuschreiben wäre. In ziemlich zuverlässiger Weise kann dieser Betrag bezüglich des außerordentlichen Verkaufs von Kilometerheften festgestellt werden, der lediglich wegen der auf Ende April 1907 erfolgten Aufhebung dieser Hefte in den Monaten März und April 1907 stattfand und dessen Erlös im Falle des Fortbestands der fraglichen Einrichtung der Eisenbahnkasse zweifellos erst nach dem 1. Mai 1907 zugeflossen wäre. Infolge der auf 1. August 1906 erfolgten Einführung der Fahrkartensteuer hatte bereits im Juli 1906 ein erheblicher Vorverkauf von Kilometerheften stattgefunden, der die Einnahme aus diesen Hefen in den nachfolgenden Monaten wesentlich herabminderte, wie die nach-

Es betragen die Einnahmen aus Kilometerheften

	im	im	
Juli 1905	971 962	Juli 1906	1 854 582
August	1 030 240	August	613 537
September	827 031	September	704 049
Oktober	701 787	Oktober	634 395

im	M.	im	M.
November 1905	589 155	November 1906	533 409
Dezember "	622 899	Dezember "	553 904
Januar 1906	554 554	Januar 1907	478 439
Februar "	512 884	Februar "	468 579
zusammen	5 810 512	zusammen	5 840 894.

Dagegen ergaben sich in den Monaten März und April 1907, gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres, sehr erhebliche Mehrerlöse, die zweifellos durch die auf Ende April 1907 bevorzustandene Aufhebung der Kilometerhefte entstanden sind. Es betrug nämlich die Einnahme aus fraglichen Hesten

	1906	1907	also 1907 mehr
im März	628 605 M.	974 547 M.	345 942 M.
im April	841 087 M.	2 972 651 M.	2 131 564 M.
zusammen	1 469 692 M.	3 947 198 M.	2 477 506 M.

Es kann hiernach unter der Voraussetzung, daß an sich vom März 1907 an die Nachwirkung des Verkaufs an Kilometerheften im Juli 1906 in der Hauptsache aufgehört und der Rückgang der Einnahme aus diesen Hesten wieder einer mäßigen Steigerung Platz gemacht haben würde, mindestens der Betrag von rund 2 400 000 M. als auf die Zeit nach dem 1. Mai 1907 entfallend angenommen werden. Setzt man diesen Betrag in der eingangs enthaltenen Uebersicht bei dem Jahre Mai 1906 bis April 1907 ab und bei dem Jahre Mai 1907 bis April 1908 zu, so ergibt sich für ersteres eine Einnahme von 26 561 000 M. für letzteres eine Einnahme von 24 803 000 M. also letzteres weniger 1 758 000 M.

Zu einer zuverlässigen Beurteilung der Frage, in welchem Umfang neben diesen auf den außergewöhnlichen Verkauf der Monate März und April 1907 entfallenden Kilometerheften solche Heste auch aus dem regelmäßigen Verkauf der Monate Mai 1906 bis April 1907 erst in der Zeit nach der Einführung der Personentarifreform benützt worden sind, und welcher weitere Teil der Einnahmen aus diesen Hesten hiernach dem Jahre Mai 1907 bis April 1908 gutzubringen wäre, fehlt es an der erforderlichen statistischen Unterlage; die nachträgliche Beschaffung dieser hat sich bei der außerordentlich großen Zahl von Hesten, die dabei einer eingehenden Bearbeitung unterzogen werden müßten, als nicht durchführbar erwiesen. Nimmt man, um wenigstens einen gewissen Anhalt für die Höhe dieser Summe zu erhalten, an, daß die Kilometerhefte durchschnittlich innerhalb der Hälfte ihrer Gültigkeitsdauer aufgebraucht werden, so würden auf die Zeit nach dem 1. Mai 1907 aus dem regelmäßigen Verkauf der Heste noch weitere 1,2 Millionen Mark zu rechnen sein. Dieser Betrag erscheint auch nicht wohl zu hoch gegriffen, wenn man berücksichtigt, daß in der Zeit vom 1. Mai 1906 bis 30. April 1907 nach Abzug des außergewöhnlichen Verkaufs der Monate März und April 1907 mit 2,4 Millionen Mark noch für über 9 Millionen Mark Kilometerhefte verkauft wurden, deren Geltungsdauer sich bis in die Zeit nach dem 1. Mai 1907 hinein erstreckte. Im ganzen würden also auf die Zeit nach dem 1. Mai 1907 an Kilometerhefteinnahmen (2,4 und 1,2 =) 3,6 Millionen Mark entfallen; es würden sich unter Berücksichtigung dieser Verschiebungen an Einnahmen aus Fahrkarten und Kilometerheften ergeben:

für Mai 1906 bis April 1907	26 561 000 M.
für Mai 1907 bis April 1908	26 003 000 "
für letzteres Jahr also weniger	558 000 M.

Es wäre hiernach der im Jahre nach Einführung der Personentarifreform eingetretene Einnahmeausfall auf etwas über eine halbe Millionen Mark anzunehmen. Bei dieser Berechnung ist zu beachten, daß der dem Jahre Mai 1907 bis April 1908 gutzubringende Teil aus dem regelmäßigen Verkauf von Kilometerheften mit 1,2 Millionen Mark von der Einnahme des Vorjahres deshalb nicht in Abzug gebracht ist, weil, wie oben dargelegt, anzunehmen ist, daß ein annähernd gleich großer Teil von Kilometerheften aus dem Jahre Mai 1906 bis April 1907 in dem Jahre Mai 1906 bis April 1907 benützt worden ist, dessen Einnahmetreffernis dem letzteren Jahre behufs Ermöglichung eines richtigen Vergleichs ebenfalls wieder gutgebracht werden müßte.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, daß der ganz überwiegende Teil des in den Monaten Mai 1907 bis April 1908 gegenüber dem Vorjahre eingetretenen Einnahmeausfalls seinen Grund darin hat, daß infolge der Kilometerhefteinrichtung eine zeitliche Verschiebung in der Vereinnahmung von Fahrtgebühren zu Ungunsten des ersteren Zeitraumes eingetreten ist. Auf diese Verschiebung

zurückzuführende rechnungsmäßige Mindereinnahmen wären bei jeder Aufhebung der Kilometerhefte-einrichtung eingetreten, gleichviel, wie im übrigen die Personenfahrtpreise geregelt worden wären. Sie würden bei Einführung der IV. Klasse voraussichtlich deshalb noch höher gewesen sein, weil in jenem Falle auch für diejenigen Reisen in den Monaten März und April 1907 noch Kilometerhefte gekauft worden wären, welche nach Eintritt der Tarifreform innerhalb der einjährigen Geltungsdauer der Hefte in der III. Klasse der Personenzüge in Aussicht genommen waren, für welche also bei Einführung der IV. Klasse und Festsetzung des Einheitspreises III. Klasse auf 3  $\mathcal{M}$  für 1 km auch für Personenzüge der Preis des Kilometerhefts mit 2,5  $\mathcal{M}$  bzw. 2,4  $\mathcal{M}$  niedriger gewesen wäre, als der Preis der Fahrkarte III. Klasse, während bei der jetzt gültigen Einrichtung der Preis der letzteren mit 2  $\mathcal{M}$  für 1 km billiger ist, als der Kilometerheftpreis.

Bei der Beurteilung der vorstehenden Einnahmevergleichung muß aber weiter noch in Berücksichtigung gezogen werden, daß in den der Einnahme des Jahres Mai 1907 bis April 1908 zugeschlagenen Kilometerheftbeträgen noch die Kilometerhefttagen, nicht aber die neuen Einheitspreise der Personentarifreform enthalten sind. Wie sich die Einnahmen aus den auf Kilometerhefte in dem genannten Jahre zurückgelegten Reisen gestellt haben würden, wenn diese in der gleichen Gesamtlänge unter Benützung der gewöhnlichen Fahrarten gemacht worden wären, hängt davon ab, wie sich in diesem Falle der Verkehr auf die einzelnen Wagenklassen und insbesondere bei der III. Klasse auch auf die einzelnen Zugarten (Schnell-, Eil- und Personenzüge) verteilt haben würde. Zuverlässige Grundlagen für eine Berechnung dieser Verschiebungen sind nicht vorhanden. Es ist aber wohl anzunehmen, daß auch von dem fraglichen Verkehr der überwiegende Teil der steuerfreien 2  $\mathcal{M}$ -Klasse der Personenzüge sich zugewendet haben und daß eine Abwanderung von den höheren in die niederen Klassen eingetreten sein würde, wodurch sich der Ausfall erhöht haben würde.

Ferner steht fest, daß bei dem außergewöhnlichen Verkauf von Kilometerheften in den Monaten März und April 1907 solche Hefte in einem weit über den wirklichen Bedarf hinausgehenden Maße gekauft worden sind, eine Tatsache, die sich insbesondere in den Monaten März und April 1908 in auffälliger Weise gezeigt hat und die in jener Zeit auch in den Tagesblättern besprochen worden ist. In welchem Umfange dadurch der Eisenbahn ein ausnahmsweiser einmaliger Einnahmezunahme entstanden ist, läßt sich natürlich auch nicht annähernd feststellen. Jedenfalls wäre aber ohne diese zufällige Einnahme der Ausfall für Mai 1907 bis April 1908 noch höher geworden, als oben berechnet.

Diese Betrachtungen zeigen, daß eine einigermaßen zuverlässige Berechnung der finanziellen Wirkungen der Tarifreform wegen der Einwirkung der Kilometerhefteinrichtung bis jetzt kaum möglich ist. Nur soviel kann als feststehend angenommen werden, daß ein Einnahmeausfall in nicht unbeträchtlicher Höhe eingetreten ist, wie ja auch von Anfang an bei den Verhandlungen über jene Reform im Hinblick auf die durch die Gewährung des 2  $\mathcal{M}$ -Tarifs für die III. Klasse der Personenzüge im Durchschnitt eingetretene erhebliche Preisermäßigung angenommen worden ist. Daß der damals von der Regierung auf Grund des Verkehrs des Jahres 1904 zu 2 360 000  $\mathcal{M}$  ermittelte rechnungsmäßige Ausfall in diesem Umfang nicht eintreten werde, war mit Rücksicht auf die stetige Verkehrszunahme, die durch die Einführung des 2  $\mathcal{M}$ -Tarifs in der III. Klasse der Personenzüge noch eine gewisse Beschleunigung erhoffen ließ, zu erwarten. Tatsächlich hat denn auch der Ausfall den genannten Betrag sicher bei weitem nicht erreicht, trotzdem das Einnahmeergebnis durch die Fahrartensteuer in sehr ungünstiger Weise beeinflusst worden ist.

Um ein zuverlässiges Urteil über den Grad der finanziellen Wirkungen der Tarifreform zu erhalten, wird zunächst noch die weitere Entwicklung der Personenverkehrseinnahmen abzuwarten sein. Dabei werden dann auch die Erfahrungen von Bedeutung sein, die bei den süddeutschen Nachbarverwaltungen mit der Reform gemacht worden sind und worüber bis jetzt abschließende Urteile, insbesondere auch bezüglich der Einwirkung der IV. Klasse auf die Höhe der Anlage- und Betriebskosten, noch nicht vorliegen. Beim Vergleich der Personenverkehrseinnahmen der badischen Staatsbahn für die Monate Mai 1908 bis April 1909 mit den Ergebnissen der gleichen Monate des Vorjahres darf übrigens nicht außer Betracht gelassen werden, daß, nachdem die Benützung der in der Zeit bis Ende April 1907 verkauften Kilometerhefte seit Mai 1908 aufgehört hat und damit seit diesem Monat die Fahrpreise für die in einem Monat ausgeführten Reisen im wesentlichen in vollem Umfang auch für diesen Monat vereinnahmt werden, gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres sich im allgemeinen aus den gleichen Gründen Mehreinnahmen ergeben werden, aus denen nach den vorstehenden Darlegungen für die Monate Mai 1907 bis April 1908 sich Mindereinnahmen ergeben haben. Bei dem Monat Mai 1908

hat sich dies bereits gezeigt, indem in diesem die Personenverkehrssteuereinnahme nach vorläufiger Feststellung auf 2 288 000 M sich belief, gegenüber der geschätzten Einnahme des Monats Mai 1907 mit 2 019 000 M, also um 269 000 M höher war, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß im vorigen Jahr Pfingsten in den Mai fiel, in diesem Jahr erst in den Juni. Dagegen betrug die geschätzte Einnahme im Monat Mai 1906, in den, wie dieses Jahr, Pfingsten nicht fiel, 2 426 000 M; die Einnahme des Monats Mai 1908 ist also um 138 000 M niedriger als jene.

#### 4. Der Saatenstand in Baden.

Die abgelaufene Berichtsperiode — Mitte Juni bis Juli — stand fast allgemein im Zeichen andauernder Trockenheit. Infolgedessen machte die Reife der Halmsfrüchte schnelle Fortschritte und in vielen Gegenden wurde bereits mit der Ernte der Winterfrucht begonnen. Das Sommergetreide, namentlich Gerste und Hafer, konnte sich wegen der Trockenheit nicht überall gleich günstig entwickeln und ist stellenweise im Wachstum zurückgeblieben. Die Aussichten bezüglich der Körnerernte, sowohl beim Winter- wie beim Sommergetreide, werden deswegen, sowie wegen der fast allerorts vorgekommenen Lagerungen, ferner wegen des Überhandnehmens von Unkraut und des stellenweise starken Vorkommens von Rost vielfach geringer veranschlagt, als bisher gehofft wurde.

Die Kartoffeln werden im allgemeinen nicht ungünstig beurteilt; ihr Stand ist fast durchgängig ein ziemlich guter bis guter. Die Blüte ist z. Bt. im Gang bzw. vielerorts schon vorüber.

Die Futterpflanzen (Klee und Luzerne) und die Wiesen hatten seit Einheimisung der überall reichlichen ersten Schnitte ganz besonders durch die Trockenheit zu leiden. Bei nicht bewässerbaren Wiesen z. B. ist die Grasnarbe häufig wie ausgebrannt.

Der Stand der Handelsgewächse — Tabak und Hopfen — wird je nach Lage und Gegend verschieden und nicht immer günstig beurteilt. Im ganzen lauten die Notizen immerhin noch um eine Kleinigkeit besser als ziemlich gut. Ein endgültiges Urteil ist, namentlich beim Tabak, wohl erst im nächsten Monat zu erwarten.

Bei den Neben nehmen die Schädigungen durch die bekannten Krankheiten leider fast allenthalben und trotz energischer Gegenmaßregeln (durch wiederholtes Spritzen usw.) neuerdings größeren Umfang an. Die Herbstaussichten gehen aus diesem Grunde mancherorts erheblich zurück.

Landeskommissär- Bezirke.	Um die Mitte des Monats Juli 1908 war der Stand der Saaten: Nr. 1 sehr gut, Nr. 2 gut, Nr. 3 mittel (durchschnittlich), Nr. 4 gering, Nr. 5 sehr gering.														
	Winter- Sommer- Weizen	Winter-Spels	Winter- Sommer- Roggen	Winter- Sommer- Weizen mit Roggen	Winter- Sommer- Weizen mit Broggen	Winter- Sommer- Weizen mit Broggen	Sommer-Gerste	Hafer	Kartoffeln	Klee (auch mit Beimischg. von Gräsern)	Luzerne	Wiesen. bewässerbare Andere	Tabak	Hopfen	Neben
	Konstanz . . . . .	2,4 2,4	2,3	2,6 2,8	2,5 2,6	2,5 2,6	2,5 2,6	2,6 3,3	2,2	2,8	2,5	2,6	3,1	—	2,5
Freiburg . . . . .	2,2 2,0	2,0	2,4 2,9	2,2 2,0	2,0 2,0	2,5 2,7	2,3	3,0	2,5	2,6	3,0	2,6	2,3	2,3	2,6
Karlsruhe . . . . .	2,4 2,4	2,5	2,6 2,4	2,6 2,6	2,5 2,7	2,5 2,4	3,1	2,8	2,5	2,8	2,3	2,3	2,4	3,2	
Mannheim . . . . .	2,2 2,4	2,3	2,4 2,2	2,0 2,3	2,1 2,5	2,2 2,4	2,7	2,5	2,3	2,6	2,3	2,4	2,9		
Großherzogtum . . . . .	2,3 2,4	2,3	2,5 2,4	2,2 2,4	2,2 2,6	2,7 2,3	2,9	2,8	2,5	2,9	2,4	2,4	2,7		
Dagegen im															
Juni 1908 . . . . .	2,2 2,2	2,2	2,3 2,3	2,0 2,1	2,1 2,3	2,3 2,4	2,1	2,1	2,0	2,1	—	2,3	2,4		
Juli 1907 . . . . .	2,3 2,5	2,3	2,0 2,5	1,9 2,3	2,1 2,4	2,6 2,2	2,7	2,7	2,2	2,5	2,5	2,6	3,2		

#### 5. Die Ergebnisse der Schlachtvieh- und Fleischbeschau im II. Vierteljahr 1908.

Im II. Vierteljahr 1908 wurden im Großherzogtum im ganzen 222 260 Tiere geschlachtet gegen 212 276 im gleichen Zeitraum des Jahres 1907. Davon entfielen

	auf	1908	1907	müßig zu- (+) oder Abnahme (-)
Ochsen . . . . .		6 306	6 398	— 92
Farren . . . . .		2 751	2 213	+ 538
Kühe . . . . .		9 617	9 198	+ 419
Jungvinder . . . . .		19 551	18 679	+ 872
zusammen Großvieh		38 225	36 488	+ 1737

auf	1908	1907	mithin Zu- (+) oder Abnahme (-)
Kälber . . . . .	48 807	42 838	+ 5969
Schweine . . . . .	117 759	116 247	+ 1512
Schafe . . . . .	5 189	4 771	+ 418
Ziegen . . . . .	11 948	11 566	+ 382
Pferde . . . . .	332	365	- 33
Hunde . . . . .	—	1	- 1
Im ganzen . . . . .	222 260	212 276	+ 9 984.

Darnach hat die Zahl der gewerblichen Schlachtungen im II. Vierteljahr 1908 wieder zugenommen und zwar ist bei allen Schlachttiergattungen mit Ausnahme der Dachsen und Pferde eine Zunahme zu verzeichnen, die bei den Farren sogar 24,3%, bei den Kälbern 13,9% und bei den Schafen 8,8% beträgt. Der Rückgang der Schlachtungen bei den Dachsen, der nur 1,4% beträgt, ist durch die Zunahme der Jungrinder mit 4,7% reichlich ausgeglichen.

### 6. Aufsteckende Tierkrankheiten im Juni 1908.

Die ansteckenden Tierkrankheiten zeigten im Monat Juni folgende Bewegung:

- Pferde:** Die Influenza ist erloschen. Räude trat in 1 Stall bei 1 Pferde neu auf.
- Rindvieh:** Milzbrand ist in 7 Gemeinden und 7 Ställen mit einem Bestand von 36 Tieren neu aufgetreten, dagegen erloschen in 12 Gemeinden, 12 Ställen mit 52 Stück Tierbestand. Rauschbrand ist erloschen. Bläschenauschlag: Es versuchten 10 Gemeinden und 33 Ställe mit 151 Tieren; erloschen ist die Seuche in 12 Gemeinden, 48 Ställen mit einem Bestand von 216 Tieren.
- Schweine:** Rotlauf ist in 50 Gemeinden, 96 Ställen mit 436 Stück Bestand neu aufgetreten, erloschen in 36 Gemeinden, 60 Ställen mit 289 Tieren. Schweinefenne: Zugang von 4 Gemeinden, 7 Ställen mit 403 Stück Tierbestand, Abgang von 8 Gemeinden, 14 Ställen mit 223 Stück Tierbestand.
- Schafe:** Räude trat in 1 Gemeinde und 1 Stall mit 190 Tieren neu auf.

### 7. Landesversicherungsanstalt Baden.

1. Renten: Bei der Landesversicherungsanstalt Baden sind im Monat Juni 1908: 533 Rentengesuche (31 Alters- und 502 Invaliden- bzw. Krankenrentengesuche) eingereicht und 429 Renten (21 + 374 + 34) bewilligt worden.

Es wurden 49 Gesuche (2 + 47) abgelehnt, 616 (25 + 591) blieben unerledigt. Außerdem wurden im schiedsgerichtlichen Verfahren 2 Invalidenrenten zuerkannt.

Bis Ende Juni 1908 sind im ganzen 62 399 Renten (10 399 Alters-, 49 781 Invaliden- und 2219 Krankenrenten) bewilligt bzw. zuerkannt worden.

Davon kamen wieder in Wegfall 34 392 (7781 + 24 687 + 1924), so daß auf 1. Juli 1908 28 007 Rentenempfänger vorhanden sind (2618 Alters-, 25 094 Invaliden- und 295 Krankenrenten). Verglichen mit dem 1. Juni 1908 hat sich die Zahl der Rentenempfänger vermehrt um 121 (- 21 Alters-, + 136 Invaliden- und + 6 Krankenrentner).

Die Rentenempfänger beziehen Renten im Gesamtjahresbetrage von 4 122 347 M 65 Pf (mehr seit 1. Juni 1908: 22 092 M 01 Pf).

Der Jahresbetrag für die im Monat Juni 1908 bewilligten Renten berechnet sich und zwar für 21 Altersrenten auf 3534 M 60 Pf, 376 Invalidenrenten auf 62 949 M 60 Pf, 34 Krankenrenten auf 5762 M 30 Pf, somit Durchschnitt für eine Altersrente 168 M 23 Pf, für eine Invalidenrente 167 M 42 Pf, für eine Krankenrente 169 M 48 Pf.

Für sämtliche bis 1. Januar 1908 bewilligten Renten betrug der durchschnittliche Jahresbetrag einer Altersrente 138 M 79 Pf, einer Invalidenrente 147 M — Pf, einer Krankenrente 158 M 94 Pf.

2. Beitragserstattungen wurden im Monat Juni 1908 angewiesen infolge Heirat weiblicher Versicherter in 298 Fällen 13 009 M — Pf, infolge Todes versicherter Personen in 70 Fällen 6630 M — Pf.

3. Heilverfahren. Bestand, Zu- und Abgang der von der Landesversicherungsanstalt Baden in ständige Heilbehandlung genommenen Kranken im Monat Juni 1908.



Bestand, Zu- und Abgang im Juni 1908.	Lungenkranke.					Andere Kranke.			Überhaupt behan- delte Versicherte.		
	Männer.		Frauen.		Zu- sammen	Männer	Frauen	Zu- sammen	Männer	Frauen	Zu- sammen
	Im ganzen	Darun- ter im Fried- richs- heim	Im ganzen	Darun- ter im Fried- richs- heim							
Bestand am 1. Juni 1908	247	174	180	140	427	110	87	197	357	267	624
Zugang im Monat Juni	108	64	47	46	155	93	88	181	201	135	336
Abgang im Monat Juni	124	84	60	48	184	89	49	138	213	109	322
Bestand am 30. Juni 1908	231	154	167	138	398	114	126	240	345	293	638

4. Arbeiterwohnungs-darlehen. Im Monat Juni wurden 42 Versicherten Darlehen zur Erwerbung von Arbeiterwohnhäusern zugesagt im Gesamtbetrage von 154 475 M. Von den bereits zugesagten Darlehen kamen zur Auszahlung an 32 Versicherten 115 633 M 93 Pf. Eine Wohltätigkeitsanstalt (Bad. Frauenverein — Zweigverein Gundelfingen) erhielt zur Erbauung einer Kinderschule ein Darlehen von 19 000 M ausbezahlt.

### 8. Badische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft.

Im Monat Juni gelangten beim Genossenschaftsvorstand 531 Unfälle zur Anzeige, wovon 514 auf die Landwirtschaft und die mitversicherten Nebenbetriebe und 17 auf die Forstwirtschaft entfielen. Erstmals entschädigt wurden 275 Fälle; hierunter sind 10 Fälle mit tödlichem Ausgang. An Jahresrenten wurden für die neu entschädigten Fälle 26 600 M angewiesen, und zwar an 265 Verletzte 25 870 M und an 6 Witwen 730 M. Für die tödlich verlaufenen Unfälle wurden weiter 500 M Sterbegelder bezahlt.

Im gesamten waren zu Anfang des Monats Juni 21 387 Personen im Rentengenuss, davon schieden im Laufe des Monats Juni durch Einstellung der Rente 299 und durch Tod 64 aus.

Unter Berücksichtigung des obigen Zugangs bezogen hiernach auf 1. Juli 21 295 Personen Renten im gesamten Jahresbetrage von rund 1 811 600 M.

Die Zahl der Fälle, in welchen im Laufe des Monats Juni Entschädigungen abgelehnt wurden, betrug 101; in 316 Fällen mußten Änderungen im Rentenbezüge vorgenommen werden.

### 9. Die Lage des Arbeitsmarkts im Juni 1908.

Für den Monat Juni lassen die Geschäftsergebnisse der badischen Arbeitsnachweise eine, wenn auch nicht sehr erhebliche, Besserung der Geschäftslage gegenüber dem Vormonat erkennen. In der männlichen Abteilung waren 217 offene Stellen mehr gemeldet als im Mai, 368 Stellensuchende weniger vorhanden und konnten fast 400 Einstellungen mehr erfolgen. Gleichwohl ist die Ziffer der Arbeitssuchenden immer noch auffallend hoch; sie ist um fast 3400 größer als im Juni 1907, während andererseits die offenen Stellen um 700 gegen das Vorjahr zurückbleiben. Für die allgemeine Arbeitswilligkeit der Stellensuchenden spricht wiederum die Tatsache, daß über 500 Stellen mehr vermittelt bzw. besetzt wurden als im Vorjahr. In der weiblichen Abteilung war die Vermittlungstätigkeit eine sehr lebhaft; namentlich im Hinblick auf den Juni des vorigen Jahres ist hier eine erhebliche Steigerung von Angebot und Nachfrage festzustellen.

Zur Geschäftslage der einzelnen Anstalten verlautet folgendes:

#### a. Männliche Abteilung:

In Baden-Baden war in allen Gewerbebezügen, mit Ausnahme des Wirtschafts- und Bekleidungs-gewerbes, eine Abnahme der offenen Stellen und Zunahme der Stellensuchenden zu verzeichnen; Bruchsal hatte nur in den landwirtschaftlichen Berufen eine Steigerung der offenen Stellen. Bei der Anstalt in Durlach fehlte es an Fuhrknechten und landwirtschaftlichen Arbeitern, während sehr viel ungelernete Arbeiter nicht unterzubringen waren.

Das Arbeitsamt Freiburg bezeichnet als hauptsächlich bemerkenswert die durch die Gen-  
ernte bedingte große Nachfrage nach Hilfskräften für die Landwirtschaft, der nur in beschränktem  
Maße entsprochen werden konnte. Während in Freiburg selbst Bauarbeiter, Maurer, Zimmerleute  
nur in geringer Zahl verlangt wurden, war in den umliegenden Amtsstädtchen der Bedarf an solchen  
Arbeitskräften noch immer erheblich. Ungünstig dagegen war die Arbeitsgelegenheit für Blechner,  
Installateure und besonders Bauschlosser, ebenso für Mechaniker und Maschinenschlosser. Auch  
für Schreiner war es schwer, geeignete Arbeit zu finden. Große Nachfrage war nach ungelerten  
Arbeitern (Erdarbeitern und Tagelöhnern). Im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe wird der männliche  
Geschirrspüler zur ständigen Einrichtung. Die Nachfrage nach solchen wächst fortgesetzt.

Auch in Heidelberg mangelte es an tüchtigen landwirtschaftlichen Knechten; in allen  
übrigen Berufen, namentlich der Bau- und Eisenbranche, war starkes Überangebot von Arbeitskräften.

Das Karlsruhe'Arbeitsamt konnte, da die Bautätigkeit in der Stadt selbst nur sehr  
gering ist, viele Bauhandwerker nach auswärts unterbringen. Mangel war an tüchtigen Schneidern,  
Schuhmachern und insbesondere an Friseuren.

In Konstanz sind z. Bt., bei großem Andrang von Arbeitslosen aller Berufs-zweige, nur  
wenig offene Stellen, und zwar für Bäcker, Dfenseher, Maler und Schmiede vorhanden.

Aus Lörrach, Müllheim, Offenburg, Waldshut und Weinheim lauten die  
Berichte übereinstimmend ungünstig; in Müllheim waren Lehrlinge, in Offenburg Schneider, in  
Schopfheim Schneider und Schmiede erwünscht, Waldshut hatte Mangel an landwirtschaftlichen  
Arbeitern und Steinbrechern.

Beim Arbeitsamt Mannheim war die Nachfrage nach Maurern, Zimmerleuten usw. sehr  
gering, bei den Malern, Anstreichern, Glasern und Gipsern etwas größer als im Vormonat.

In der Pforzheimer Schmuckwaren-Industrie (Bijouterie) ist eine kleine Besserung ein-  
getreten; es konnten etwa 100 Personen mehr eingestellt werden als im Vormonat. Trotzdem  
wird in vielen Betrieben immer noch nur an 4 oder 5 Tagen in der Woche gearbeitet. Die in der  
Etuiz-Industrie entstandene Lohnbewegung ist noch nicht behoben; bis heute sind alle Einigungs-  
versuche gescheitert. Im übrigen waren bei der regen Bautätigkeit in der Stadt und Umgebung  
die verschiedenen Berufe des Baugewerbes gut beschäftigt; auch in der Bekleidungsbranche war  
das Geschäft ein gutes. Ferner waren landwirtschaftliche Arbeiter sehr begehrt und konnten nicht  
genügend beschafft werden. Selbst ungelernete Arbeiter fanden stets gute und lohnende Arbeit.

#### b. Weibliche Abteilung:

Trotz flauen Geschäftsgangs in den Fabriken ist kein wesentlicher Zugang von stelltenjuchenden  
Dienstboten zu verzeichnen. Der Mangel an Hotel- und Wirtschaftspersonal und an häuslichen  
Dienstboten ist fast allgemein.

Im ganzen wurden bei den 16 badischen Verbandsanstalten im Juni 1908 gemeldet:

	Männliche	Weibliche	Zusammen
Verlangte Arbeitskräfte (offene Stellen)	7 711	3 049	10 760
Arbeitsuchende	13 544	2 662	16 206
Eingestellte Personen (vermittelte Stellen)	5 912	1 723	7 635

Es kamen sonach auf je 100 offene Stellen für männliche und weibliche Personen 175,6  
bzw. 87,3 Arbeitsuchende; von je 100 männlichen und weiblichen Arbeitsuchenden wurden 43,7  
bzw. 64,7 eingestellt, und von je 100 offenen Stellen für männliche und weibliche Personen  
wurden 76,7 bzw. 56,5 durch die Verbandsanstalten besetzt.

Ferner wurden durch die Arbeitsnachweis-Einrichtungen von je 4 Bäcker- und Metzger-  
Zimmungen (Freiburg, Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim), 3 Barbier-, Friseur- und Perücken-  
macher-Zimmungen (Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim) und 1 Wirte-Zimnung (Mannheim) sowie  
durch den nicht zum Verband gehörigen Arbeitsnachweis der Stadt Rastatt im ganzen für männ-  
liches Personal gemeldet: 509 offene Stellen, 573 Arbeitsuchende und 333 besetzte Stellen.

Die Stellenvermittlungsinrichtungen für weibliche Personen von 18 gemeinnützigen und  
konfessionellen Wohltätigkeits-Anstalten (2 in Baden, 1 in Bruchsal, 2 in Freiburg, 2 in Heidel-  
berg, 5 in Karlsruhe, 1 in Konstanz und 5 in Mannheim) verzeichneten im Juni insgesamt 2218  
offene Stellen, 1498 Arbeitsuchende und 853 Stellenbesetzungen.

Schließlich wurden von 27 Filialen des Arbeitsamts Konstanz (Naturalverpflegungsstationen)  
im Juni vorgemerkt: 6640 Arbeitsuchende (Wanderer) und 728 offene Stellen; von den letzteren  
konnten 599 besetzt werden.

Bei 4 Naturalverpflegungsstationen des Kreises Waldshut — außer der Stadt Waldshut selbst —, welche Stellenvermittlung besorgen, waren im Juni 46 offene Stellen angemeldet, von denen 35 besetzt wurden.

Im Geschäftsbereich der Verwaltung der Großb. Badischen Staatseisenbahnen waren im Juni von 6 Dienststellen im ganzen 120 Arbeiter zur Bahnunterhaltung usw. gesucht. Bei 25 Dienststellen waren im ganzen 545 Stellensuchende vorgemerkt; davon waren jedoch voraussichtlich nur 4 bereit, nach auswärts zu gehen.

### Die Vermittlungstätigkeit der öffentlichen Arbeitsnachweisanstalten im Juni 1908.

Anstalten.	Zahl der		Auf 100 verlangte Arbeitskräfte kamen Arbeits-suchende	Eingestellte Personen (vermittelte Stellen)			Auf 100 verlangte Arbeitskräfte kamen Arbeits-suchende	
	verlangten Arbeitskräfte (offenen Stellen)	Arbeits-suchenden		überhaupt	in % der verlangten Arbeitskräfte	in % der Arbeits-suchenden	im Vormonat (Mai 1908)	im gleichen Monat des Vorjahres (Juni 1907)
<b>I. Männliche Stellenvermittlung.</b>								
B.-Baden . . . . .	213	384	180,3	169	79,3	44,0	178,3	—
Bruchsal . . . . .	149	311	208,7	137	91,9	44,1	243,1	90,1
Durlach . . . . .	92	83	90,2	52	56,5	62,7	73,5	92,4
Freiburg . . . . .	1 478	2 083	140,9	1 085	73,4	52,1	146,5	113,0
Heidelberg . . . . .	605	1 493	246,8	518	85,6	34,7	291,1	177,9
Karlsruhe . . . . .	1 125	1 563	138,9	780	69,3	49,9	136,4	136,4
Konstanz . . . . .	528	1 416	268,2	426	80,7	30,1	224,4	119,3
Lahr . . . . .	174	358	205,7	151	86,8	42,2	238,6	84,0
Lörrach . . . . .	192	381	198,4	146	76,0	38,3	151,7	89,6
Mannheim . . . . .	1 483	2 931	197,6	1 281	86,4	43,7	222,4	131,6
Müllheim . . . . .	134	217	161,9	80	59,7	36,9	136,9	97,3
Offenburg . . . . .	201	409	203,5	116	57,7	28,4	200,9	124,9
Pforzheim . . . . .	1 134	1 521	134,1	874	77,1	57,5	168,4	88,4
Schopfheim . . . . .	40	82	205,0	22	55,0	26,8	267,6	75,4
Waldshut . . . . .	97	195	201,0	41	42,3	21,0	171,3	117,1
Weinheim . . . . .	66	117	177,3	34	51,5	29,1	199,0	121,0
Summe bezw. Durchschnitt I	7 711	13 544	175,6	5 912	76,7	43,7	185,6	120,8
Dagegen im Mai 1908	7 494	13 912	185,6	5 515	73,6	39,6		
Zu- od. Abnahme (+ od. -)	+ 217	- 368		+ 397				
Dagegen im Juni 1907	8 413	10 160	120,8	5 408	64,3	53,2		
Zu- od. Abnahme (+ od. -)	- 702	+ 3 384		+ 504				
<b>II. Weibliche Stellenvermittlung.</b>								
B.-Baden . . . . .	303	265	87,5	145	47,9	54,7	105,2	—
Bruchsal . . . . .	100	54	54,0	50	50,0	92,6	59,5	60,0
Durlach . . . . .	8	4	50,0	2	25,0	50,0	80,0	25,0
Freiburg . . . . .	860	788	91,6	568	66,0	72,1	99,6	72,4
Heidelberg . . . . .	98	56	57,1	37	37,8	66,1	82,1	59,2
Karlsruhe . . . . .	404	316	78,2	139	34,4	44,0	83,7	79,2
Konstanz . . . . .	216	169	78,2	152	70,4	89,9	88,8	96,9
Lahr . . . . .	28	20	71,4	20	71,4	100,0	110,0	66,7
Lörrach . . . . .	61	36	59,0	29	47,5	80,6	74,4	54,1
Mannheim . . . . .	423	410	96,9	272	64,3	66,3	117,9	80,7
Müllheim . . . . .	48	22	45,8	16	33,3	72,7	34,9	48,6
Offenburg . . . . .	36	23	63,9	9	25,0	39,1	85,3	55,8
Pforzheim . . . . .	420	475	113,1	270	64,3	56,8	128,2	87,2
Schopfheim . . . . .	21	15	71,4	10	47,6	66,7	39,5	39,3
Waldshut . . . . .	14	5	35,7	3	21,4	60,0	38,9	44,0
Weinheim . . . . .	9	4	44,4	1	11,1	25,0	90,9	38,5
Summe bezw. Durchschnitt II	3 049	2 662	87,3	1 723	56,5	64,7	97,8	75,0
Dagegen im Mai 1908	2 865	2 803	97,8	1 674	58,4	59,7		
Zu- od. Abnahme (+ od. -)	+ 184	- 141		+ 49				
Dagegen im Juni 1907	2 579	1 933	75,0	1 468	56,9	75,9		
Zu- od. Abnahme (+ od. -)	+ 470	+ 729		+ 255				

### 10. Die Preise der wichtigeren Lebensbedürfnisse und Verbrauchsgegenstände im Juni 1908.

Lebensbedürfnisse und Verbrauchsgegenstände.	Der Durchschnittspreis betrug im			Er war mithin im Juni 1908 höher(+) oder niedriger(-) als im	
	Juni 1908	Mai 1908	Juni 1907	Mai 1908	Juni 1907
	M	M	M	M	M
Weizen . . . . . 100 kg	22,17	22,12	20,78	+ 0,05	+ 1,39
Spelz (Kernen) . . . . . "	21,64	21,59	20,61	+ 0,05	+ 1,03
Roggen . . . . . "	19,11	19,28	18,71	- 0,17	+ 0,40
Gerste . . . . . "	18,84	19,25	18,41	- 0,41	+ 0,43
Hafers . . . . . "	18,39	18,48	19,99	- 0,09	- 1,60
Welschfrucht . . . . . "	18,47	18,51	17,02	- 0,04	+ 1,45
Milchfrucht . . . . . "	18,99	18,90	18,75	+ 0,09	+ 0,24
Roggenstroh . . . . . "	5,87	5,91	6,07	- 0,04	- 0,20
Sonstiges Stroh . . . . . "	4,88	4,96	4,88	- 0,08	-
Wiesenheu . . . . . "	6,61	7,57	6,60	- 0,96	+ 0,01
Kartoffeln . . . . . "	5,87	5,98	7,02	- 0,11	- 1,15
Weizenmehl Nr. 1 . . . . . 1 kg	0,41	0,41	0,39	-	+ 0,02
Roggenmehl Nr. 1 . . . . . "	0,35	0,35	0,31	-	+ 0,04
Brot, bessere Sorte . . . . . "	0,33	0,33	0,30	-	+ 0,03
" gangbarste Sorte . . . . . "	0,29	0,29	0,26	-	+ 0,03
" geringere Sorte . . . . . "	0,27	0,27	0,24	-	+ 0,03
Schensfleisch . . . . . "	1,64	1,63	1,67	+ 0,01	- 0,03
Rindfleisch . . . . . "	1,57	1,56	1,60	+ 0,01	- 0,03
Kuhfleisch . . . . . "	1,29	1,28	1,31	+ 0,01	- 0,02
Kalbfleisch . . . . . "	1,70	1,70	1,74	-	- 0,04
Lammfleisch . . . . . "	1,64	1,63	1,63	+ 0,01	+ 0,01
Schweinefleisch, frisch . . . . . "	1,64	1,52	1,48	+ 0,02	+ 0,06
" gedörrt . . . . . "	2,03	2,02	2,07	+ 0,01	- 0,04
Speck, frisch . . . . . "	1,54	1,54	1,52	-	+ 0,02
" geräuchert . . . . . "	2,07	2,07	2,12	-	- 0,05
Schweinefett . . . . . "	1,75	1,74	1,79	+ 0,01	- 0,04
Rinderrentalg . . . . . "	0,86	0,86	0,86	-	-
Butter, Tafel- . . . . . "	2,62	2,62	2,20	-	-
" Land- (Ballen) . . . . . "	2,28	2,30	2,20	-	-
Eier . . . . . 10 Stück	0,69	0,66	0,68	- 0,02	-
Milch . . . . . 1 Liter	0,18	0,18	0,18	+ 0,03	+ 0,01
Speise-Bohnen . . . . . 1 kg	0,42	0,42	0,42	-	-
" Erbsen . . . . . "	0,43	0,43	0,41	-	+ 0,02
" Linsen . . . . . "	0,67	0,68	0,69	-	- 0,02
Gerstengraupen . . . . . "	0,49	0,49	0,50	- 0,01	- 0,01
Gerstengröße . . . . . "	0,53	0,53	0,53	-	-
Buchweizen . . . . . "	0,57	0,58	0,59	- 0,01	- 0,02
Hafersgröße . . . . . "	0,59	0,59	0,57	-	+ 0,02
Hirse . . . . . "	0,45	0,45	0,45	-	-
Weis, Java . . . . . "	0,58	0,59	0,58	- 0,01	-
" sonstiger . . . . . "	0,43	0,43	0,43	-	-
Kaffee, ungebrannt . . . . . "	2,50	2,50	2,46	-	+ 0,04
" gebrannt . . . . . "	2,91	2,90	2,87	+ 0,01	+ 0,04
Salz . . . . . "	0,20	0,20	0,20	-	-
Essig, Bieressig . . . . . 1 Liter	0,12	0,12	0,11	-	+ 0,01
" Weinessig . . . . . "	0,30	0,30	-	-	-
Erdöl . . . . . "	0,21	0,21	0,20	-	+ 0,01
Buchenholz . . . . . 1 Ster	12,08	12,13	11,95	- 0,05	+ 0,13
Fichtenholz . . . . . "	9,32	9,27	9,11	+ 0,05	+ 0,21
Fichtenholz . . . . . "	9,54	9,55	9,37	- 0,01	+ 0,17
Eichenholz . . . . . "	9,83	9,82	9,68	+ 0,01	+ 0,17
Nußkohlen, Größe I . . . . . 100 kg	3,32	3,35	3,16	- 0,03	+ 0,16
" II . . . . . "	3,18	3,25	3,00	- 0,07	+ 0,18
Anthrazitkohlen . . . . . "	4,30	4,32	4,18	- 0,02	+ 0,12
Britisch, Anthrazit . . . . . "	3,48	3,49	3,12	- 0,01	+ 0,36
" Steinkohlen . . . . . "	2,90	2,90	2,73	-	+ 0,17
" Braunkohlen . . . . . "	2,77	2,77	-	-	-
Koks . . . . . "	3,31	3,32	3,12	- 0,01	+ 0,19

1) Vor 1908 wurde der Preis für Butter ohne Unterscheidung nach Tafel- oder Landbutter erhoben.

### 11. Die Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen im Juni 1908.

	Aus dem Personen- verkehr	Aus dem Güter- verkehr	Aus sonstigen Quellen	Summe	Januar bis mit Juni
	M	M	M	M	M
Nach geschätzter Fest- stellung 1908 . . . .	2 997 440	4 667 710	872 460	8 537 610	45 772 360
Auf 1 km Betriebslänge .	1 807	2 673	—	4 976	26 556
Nach geschätzter Fest- stellung 1907 . . . .	2 272 170	4 901 760	870 440	8 044 370	47 472 320
Auf 1 km Betriebslänge .	1 386	2 840	—	4 727	27 915
Nach endgültiger Fest- stellung 1907 . . . .	2 103 892	5 088 949	862 461	8 055 302	47 803 473
<hr/>					
Im Jahre 1908 gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1907 mehr . .	725 270	—	2 020	493 240	—
weniger . . . . .	—	234 050	—	—	1 699 960
Auf 1 km Betriebslänge .	+ 421	— 167	—	+ 249	— 1 359
Gegen die endgültige Ein- nahme des Jahres 1907 mehr . . . . .	893 548	—	9 999	482 308	—
weniger . . . . .	—	421 239	—	—	2 081 113

#### Erläuterungen.

Wegen der Einwirkungen der Personentarifreform auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr wird auf die eingehende Darstellung auf Seite 111 dieser Nummer Bezug genommen. Zu beachten ist ferner, daß Pfingsten und das Fronleichnamsfest im Jahr 1907 in den Mai, 1908 in den Juni fielen. Der Reiseverkehr war im Juni 1908 im allgemeinen recht lebhaft; an den Sonn- und Festtagen, namentlich über Pfingsten, war der Ausflugsverkehr, begünstigt von guter Witterung, sehr stark. Die Bewältigung des Pfingstverkehrs, Vereinsfeste und andere Veranlassungen, auch die Beförderung der Truppen nach den Übungsplätzen und zurück machten zahlreiche Sonderzüge nötig. Der Tierverkehr war gut, soweit nicht die Sperrung der Schweizergrenze wegen Seuchengefahr hemmend wirkte. Die geschätzte Einnahme aus dem Personenverkehr war im Juni 1908 um 725 270 M höher und in den Monaten Januar bis Juni 1908 um 2 355 230 M geringer als in den entsprechenden Zeiträumen des Vorjahres.

Der Güterverkehr zeigte gegen den Juni 1907 im allgemeinen keine erhebliche Änderung. Die Stockung in der Bautätigkeit machte sich in den Einnahmen bemerkbar. Der Obstversand vom Kaiserstuhl und aus der Gegend von Bühl war besonders stark. Der Wasserstand des Rheins war gut, der Schiffsverkehr jedoch nur mittelmäßig. Bedarfsgüterzüge verkehrten auf der Haupt- und Obenwaldbahn in ziemlicher Anzahl. Bedeckte Güterwagen konnten immer sofort gestellt werden; an offenen Wagen bestand an einzelnen Tagen ein kleiner Mangel, der rasch gedeckt werden konnte. Die geschätzte Einnahme aus dem Güterverkehr war im Juni 1908 um 234 050 M geringer und in den Monaten Januar bis Juni 1908 um 646 210 M höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1907.