

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

4. Der Schiffsgüter- und Floßverkehr in den wichtigeren badischen Rheinhäfen 1910

[urn:nbn:de:bsz:31-221008](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-221008)

Der Vergleich mit der Bevölkerungsziffer gibt aber insofern kein ganz richtiges Bild, als die großen Städte Karlsruhe, Mannheim usw. auf verhältnismäßig kleinem Raum eine sehr starke Bevölkerung aufweisen, während Bienenstöcke in diesen Städten nur ausnahmsweise zu finden sind. Einen wesentlich richtigeren Einblick in die Verteilung der Bienenhaltung über das Land erhält man, wenn die Zahl der Bienenstöcke ins Verhältnis zur Zahl der landwirtschaftlich genutzten Fläche gesetzt wird. Wie aus vorstehender Übersicht hervorgeht, haben von diesem Standpunkt aus die stärkste Bienenhaltung aufzuweisen die Amtsbezirke Säckingen mit 23,2, Schopfheim mit 24,8, Oberkirch mit 31,2 und Wolfach mit 37,8 Bienenstöcken auf je 100 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche, die geringste die Amtsbezirke Sinsheim mit 6,7, Kehl mit 5,8, Schwezingen mit 5,6 und Mannheim mit 3,9 Stöcken auf je 100 ha. Auch diese Statistik bestätigt die bereits oben festgestellte Tatsache, daß der Schwarzwald das hauptsächlichste Verbreitungsgebiet für die badische Bienenzucht bildet.

Vergleichen wir den Stand der Bienenzucht in Baden mit demjenigen der größeren deutschen Bundesstaaten, so ergibt die letzte Reichsviehzählung im Jahr 1907, daß auf je 100 Einwohner in Baden 5,3, in Preußen 4,0, in Bayern 5,9, in Sachsen 1,7, in Württemberg 5,3, in Hessen 2,7, in Mecklenburg-Schwerin 8,8, in Oldenburg 7,9, und in Elsaß-Lothringen 4,7 Bienenstöcke entfallen. Für das ganze Reich beträgt das Verhältnis 4,1 Bienenstöcke auf je 100 Einwohner. Unter sämtlichen 26 Bundesstaaten steht Baden an zehnter Stelle; über den Reichsdurchschnitt erhebt es sich bereits beträchtlich.

Ganz anders gestaltet sich aber das Bild, wenn man die Zahl der Bienenstöcke in Vergleich zum Umfang der landwirtschaftlich genutzten Fläche setzt. Hier steht Baden mit 12,9 Bienenstöcken auf 100 ha landwirtschaftlicher Fläche weitaus an der Spitze aller Bundesstaaten und erhebt sich beträchtlich über den Reichsdurchschnitt mit 7,4 Bienenstöcken auf je 100 ha landwirtschaftlicher Fläche. Der Landeskommissariatsbezirk Freiburg, zu dem die Kreise Freiburg, Lörrach und Offenburg, also der größte Teil des Schwarzwaldes, gehören, hat sogar mit 17,0 Stöcken auf 100 ha landwirtschaftlicher Fläche unter den größeren Verwaltungsbezirken die größte Bienenichte im ganzen Reich aufzuweisen. Wenn man berücksichtigt, daß bei der Viehzählung im Jahr 1900 Baden, was das Verhältnis der Zahl der Stöcke zum Umfang der landwirtschaftlich genutzten Fläche betrifft, unter den Bundesstaaten erst an dritter Stelle stand, so ergibt sich hieraus ohne weiteres der große Aufschwung, den die Bienenhaltung gerade in den letzten Jahren in Baden genommen hat.

Noch deutlicher tritt der hohe Stand der Bienenzucht zutage, wenn man betrachtet, in welchem Umfang der größte technische Fortschritt, den die Bienenzucht seit etwa der Mitte des vorigen Jahrhunderts gemacht hat, die Einführung der Bienenstöcke mit beweglichen Waben (die sog. Dzierzonsstöcke, an Stelle der alten Strohkörbe), in Baden Eingang gefunden hat. Im Jahr 1867 wurden in Baden erst 8419 Dzierzonsstöcke, dagegen 77 801 Strohkörbe gezählt. Dieses Verhältnis verschob sich langsam aber stetig zugunsten der Stöcke mit beweglichen Waben. Im Jahr 1889 hatten die Mobilstöcke die Strohkörbe an Zahl überflügelt; damals waren bereits 37 560 Mobilstöcke und nur noch 35 633 Strohkörbe vorhanden. Seitdem ist die Zahl der Strohkörbe in fast unaufhaltbarem Sinken begriffen, so daß mit ihrem baldigen vollständigen Verschwinden wird gerechnet werden können. Im Jahr 1904 wurden 87 429 Mobilstöcke und 20 587 Strohkörbe gezählt und im Jahr 1910 standen 102 519 Dzierzonsstöcken nur noch 8296 Strohkörbe gegenüber. Gerade die letzten Jahre zeigen ein stetes Sinken der Zahl der Strohkörbe, so daß im vergangenen Jahr die Zahl der Strohkörbe nur noch 7,49% des Gesamtbestands an Bienenstöcken in Baden betrug.

Betrachtet man die Ergebnisse der letzten Reichsviehzählung vom 2. Dezember 1907 nach dieser Richtung, so ergibt sich, daß Baden, was die verhältnismäßige Verbreitung der Dzierzonsstöcke betrifft, unter sämtlichen deutschen Bundesstaaten die zweite, unter den größeren die erste Stelle einnimmt und nur noch von dem Fürstentum Neuchâtel älterer Linie übertroffen wird. In Baden waren im Jahr 1907 von 100 Bienenstöcken 88,8 solche mit beweglicher Einrichtung, in Neuchâtel älterer Linie 91,5, dagegen in Preußen 44,7, in Bayern 53,5, in Sachsen 74,6, in Württemberg 81,7, in Hessen 78,5, in Mecklenburg-Schwerin 58,8 und in Elsaß-Lothringen 68,3. Im ganzen Reich kamen im Durchschnitt auf je 53,1 Dzierzonsstöcke 46,9 Strohkörbe.

4. Der Schiffsgüter- und Floßverkehr in den wichtigeren badischen Rheinhäfen 1910.

Der Gesamtverkehr in den 4 wichtigeren badischen Rheinhäfen einschließlich des Restverkehrs von Mannheim belief sich im Jahr 1910 auf zusammen 7 901 683 t, und zwar 6 744 379,6 t in Ankunft und 1 157 303,5 t in Abgang. Von diesem Gesamtumschlag auf der Wasserstraße treffen

4,2 % auf Kehl, 10,7 % auf Karlsruhe, 21 % auf Rheinau und der Hauptanteil mit 64,1 % auf Mannheim.

Die Schifffahrt war während des ganzen Jahres durch einen außerordentlich hohen Wasserstand begünstigt. Die Verhältnisse gestalteten sich in dieser Hinsicht noch besser als im Vorjahr. Infolge davon konnten die Fahrten nach den oberhalb Mannheim gelegenen Häfen möglichst ausgedehnt werden.

Unter diesen Umständen hat sich der Wasserverkehr in dem am Endziel der badischen Oberrheinschifffahrt gelegenen Hafen von Kehl gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Der Gesamtumschlag in Ankunft und Abgang betrug im Jahr 1909 zus. 162 980 t, im Jahr 1910 ist er auf 328 551,5 t angewachsen. Es ist dies das günstigste Ergebnis, das bis jetzt seit Bestehen des Hafens erreicht worden ist. Die außergewöhnliche Zunahme macht bei der Zufuhr zu Berg allein 152 840 t aus. Die Hauptverkehrsgüter in der weitaus überwiegenden Zufuhr Rhein zu Berg sind Steinkohle, Steinkohlentots und -briketts 139 502 t, Weizen und Spelz 61 862 t, Hafer 17 508 t, Mais 10 218,5 t und Roheisen 12 412 t. Die Zufuhr Rhein zu Tal besteht größtenteils aus Kreide, welche auf dem Weg über den Rhein-Marne-Kanal angeführt wird und beträgt nur 1,8 % der Gesamtzufuhr. Die Rhein zu Berg gerichtete Abfuhr macht nur 1,0 % der gesamten Schiffsverfrachtungen des Hafens aus. Talabwärts gingen von Kehl aus im Berichtsjahr 25 998,5 t. Für den Versand kommen insbesondere in Betracht Hölzer 7806 t, darunter 5162 t weiche Schnittwaren und 1933 t Telegraphenstangen, Schwerpat 7022 t, Asphalt 3007,5 t, Erz 2779,5 t und Häute 1933 t.

Auf den Verkehr im städtischen Rheinhafen Karlsruhe haben die Wasserstandsverhältnisse scheinbar nicht den verkehrsfördernden Einfluß ausgeübt wie auf Kehl, weil die Schifffahrt viele Ladungen, die sie bei weniger günstigen Wasserständen bereits in Mannheim oder Karlsruhe hätte löschen müssen, der zu ersparenden Bahnfracht wegen ohne Unterbrechung so weit als möglich bergwärts zu schaffen bemüht war. Die Zunahme des Gesamtverkehrs im Karlsruher Hafen während des Berichtsjahrs beläuft sich bei 846 470,5 t nur auf 15 647,5 t oder 1,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Andere Umstände, aus denen sich die geringe Verkehrszunahme noch erklären läßt, finden weiter unten Erwähnung. Im Gesamtverkehr des Hafens spielen als Schiffsgüter die Hauptrolle Kohlen, Holz, Getreide (einschließlich Ölfaat und Ölfrüchte) und Baumaterialien. Auf Kohlen entfallen 51 %, auf Holz 19 %, auf Getreide usw. 10,4 % und auf Baumaterialien 6,8 %. Vom Gesamtverkehr sind 685 353,5 t oder 81 % Zufuhr. Auffallend ist im Verkehr mit Schwer- oder Massengütern der Rückgang bei Steinkohle. Derselbe ist u. a. darauf zurückzuführen, daß in dem ziemlich gelinden Winter 1909/10 nur verhältnismäßig wenig Kohlen ab Lager Karlsruhe verkauft wurden, so daß die Zufuhr zu den Kohlenlagern im Hafen teilweise behindert wurde. Außerdem mußte auf den Kohlenlagerplätzen von 4 Hafensfirmen die Zufuhr ganz unterbleiben, weil die Plätze getrossener Vereinbarung gemäß bis zum Beginn des nächsten Frühjahrs geräumt sein mußten. Auch diese Tatsachen haben ihre Rückwirkungen auf die Entwicklung des Gesamtverkehrs geltend gemacht. Bei den übrigen wichtigeren Schiffsgütern ist der Umschlag im allgemeinen und zum Teil nicht unbeträchtlich gewachsen. Die Abnahme im Verkehr mit Zement, Kies, Sand, Erde und Steinen ist eine Folge der Einstellung der Kiesentnahmen aus dem Rhein und der verringerten Bautätigkeit. Im Versand steht der Holzverkehr, insbesondere in weichen Schnittwaren, mit 127 631,5 t obenan; derselbe zeigt allerdings gegenüber 1909 (134 219 t) eine Abnahme. Von sonstigen Versandgütern sind zu nennen Papier und Pappe 5800 t, und Eisen- bzw. Stahlbruch 12 309 t. Die ganz unbedeutende Abfuhr Rhein zu Berg umfaßt 324 t.

Im Rheinauhafen ist sich der Gesamtverkehr in Ab- und Zufuhr auf der Wasserstraße mit dem Vorjahr zusammengehalten nahezu gleichgeblieben; er betrug im Jahr 1909 zus. 1 659 704 t, 1910 dagegen 1 658 392 t. Der Ausfall von 27 653,5 t in der Zufuhr wird annähernd wieder ausgeglichen durch ein Mehr von 26 341,5 t in den Versendungen. Der Verkehrsrückgang im allgemeinen bezieht sich auf 0,08 %. Entsprechend der überwiegenden verkehrswirtschaftlichen Bedeutung des Hafens für die oberrheinische Kohlenversorgung beträgt der Verkehr in Stein- und Braunkohle 1 537 343 t oder 92,7 % des Gesamtverkehrs (1909: 1 567 219 t oder 94,4 %). Die Zufuhr überhaupt macht 1 550 037,5 t oder 93 % des letzteren aus und vollzog sich bis auf 3511 t vom Oberrhein angekommenes Talgut (Kies und Sand) Rhein zu Berg. Unter den Zufuhrgütern sind 1 343 763,5 t Steinkohlen und 124 473,5 t Braunkohlen, in beiden Fällen einschließlich Koks und Briketts. Ihrer Herkunft nach kommen auf rheinisch-westfälische Kohle 1 153 484 t oder 85,8 %, auf englische 190 279,5 t. Von sonstigen Zufuhrgütern stehen im Vordergrund des Verkehrsinteresses Düngemittel 21 027 t, Rohzucker 22 079 t, Teer 6167 t und Roheisen 5 868 t. Der Abnahme der Zufuhr bei Steinkohle um 77 052,5 t und bei Teer um

7237 t stehen auf der anderen Seite Zunahmen gegenüber bei Braunkohle um 39 685,5 t, bei den Düngemitteln um 5745 t, bei Rohzucker um 8100 t und bei Roheisen um 2770 t. Die Verschiffung von Steinkohle Rhein zu Berg belief sich 1909 auf 68 666 t. Unter den Versendungen zu Tal sind 22 329,5 t Zement, 6781 t Schwefelkies und 4549,5 t Chemikalien. Die gesamte Abfuhr hat gegenüber dem Vorjahr um 32,1% zugenommen.

Die für die Hafenanlagen in Mannheim ermittelte Gesamtverkehrsziffer in Ankunft und Abgang auf Rhein und Neckar ergibt für das Berichtsjahr 1910 zus. 5 068 269 t gegen 5 709 996 t im Jahr 1909. Der in der Statistik vorhandene Verkehrsrückgang um 641 727 t oder 11,2% ist zum großen Teil kein tatsächlicher, sondern nur ein rechnungsmäßiger. Der Verkehr in Schiffsgütern und Floßholz erreichte in Mannheim seinen Höchststand mit 6 095 924 t im Jahr 1907. Seitdem sind die amtlich festgestellten Verkehrsziffern von Jahr zu Jahr gesunken, im Jahr 1908 auf 5 958 037 t, im Jahr 1909 auf 5 709 996 t usw. Der Verkehrsrückgang 1907/08 ist aus der ungünstigen wirtschaftlichen Lage des Jahres 1908 zu erklären, teilweise auch auf die verminderte Getreidezufuhr infolge ungünstiger Ernten in den Einfuhrländern zurückzuführen. Der gesamte Güterverkehr Mannheims, d. h. einschließlich des Eisenbahnverkehrs, war in der gleichen Zeit von 9 885 585 t auf 9 294 536,5 t oder um 5,9% heruntergegangen, der Güterverkehr im Hafen von Ludwigshafen von 2 188 444 t auf 2 176 056 t. Für die Beurteilung des Rückgangs der bedeutend niedrigeren Gesamtverkehrsziffern im Schiffsgüterverkehr der beiden Folgejahre 1909 und 1910 ist neben dem Wettbewerb und der Verkehrsentwicklung der oberrheinischen Häfen Karlsruhe, Kehl, Straßburg und Basel, zumal bei den außerordentlich günstigen Wasserständen der beiden letzten Jahre, auch die Verkehrsgestaltung in dem in Aufschwung begriffenen Ludwigshafen und die Änderung der Anmelde- und Anschreibebestimmungen für die Reichsbinnenschiffahrtsstatistik in Berücksichtigung zu ziehen, welche mit dem 1. Januar 1909 in Kraft getreten ist. Abweichend von den vor dieser Zeit in Geltung gewesenen Bestimmungen für die Aufstellung der Binnenschiffahrtsstatistik darf neuerdings, um Doppelansreibungen zu vermeiden, der Überschlagsverkehr auf der Wasserstraße von Bord zu Bord nicht mehr angeschrieben werden. Durch diese Anordnung wird aber gerade der Mannheimer Schiffsgüterverkehr in einem Umfange in Mitleidenchaft gezogen, wie in keinem anderen Umschlagsplatz am Rhein, da der überschlagsverkehr in den Statistiken der weiter zurückliegenden Jahre entsprechend der Gestaltung des Rhein-Neckarverkehrs wie des Verkehrs nach dem Oberrhein eine ganz hervorragende Rolle spielte. Die Verkehrszunahme in den Häfen Basel, Kehl, Straßburg, Lauterburg und Karlsruhe beläuft sich 1909 auf zus. 458 822,5 t, im Jahr 1910 auf insgesamt 401 523 t. Der Überschlagsverkehr zwischen Rhein und Neckar läßt sich auf mindestens 250 000 t jährlich schätzen, und auch in der Richtung nach dem Oberrhein ist er recht bedeutend. Dieser Überschlagsverkehr ist seinem vollen Umfange nach nur während der ersten 6 Monate des Jahres 1909, seitdem nur noch in verhältnismäßig geringen Mengen zur Anschreibung gelangt und wird für das Jahr 1911 ganz aus den statistischen Nachweisungen verschwinden. Die Feststellungen für 1909 und 1910 sind also nur unter Beachtung dieser schwer ins Gewicht fallenden Tatsache mit den Ergebnissen früherer Jahre vergleichbar.

Vom Mannheimer Schiffsgüterverkehr entfallen fünf Sechstel oder 4 206 954 t auf die Anfuhr, davon sind 4 160 973 t oder 82,1% auf dem Rhein, der Rest mit 45 891 t auf dem Neckar in Mannheim angekommen. In der Zufuhr Rhein zu Berg (4 016 004,5 t) sind u. a. enthalten 1 836 591 t Steinkohlen, Steinkohlenkoks und -briketts, d. h. über ein Drittel des Gesamtverkehrs (36,23%), 697 805 t Getreide und Hülsenfrüchte, ferner 285 412 t Holz, darunter 60 373 t außer-europäische Hölzer, 136 557 t Kies und Sand, 110 554 t Petroleum, 94 235 t Roh- und Bruch Eisen, 74 248 t Zement. Die Zufuhr Rhein zu Tal in Höhe von 144 968,5 t besteht fast ausschließlich aus Kies und Sand (104 526 t) und aus Mauersteinen (32 724,5). Bei der Zufuhr Neckar zu Tal sind von 45 981 t beinahe 16 000 t Bau-, Bruch- und Werksteine und 23 453 t Floßholz. Der Floßverkehr auf dem Neckar ist im Berichtsjahr weiter stark zurückgegangen. An der Spitze der Talgüter stehen im Versand Zement 81 038 t, Mehl und Mühlenfabrikate, hauptsächlich Weizenmehl, 35 918,5 t, Floßholz und Schnittwaren 49 990 t, Papier und Pappe 27 929,5 t, verarbeitetes Eisen 20 370,5 t. In der Abfuhr Rhein zu Berg, zus. 103 686 t, sind die wichtigsten Verkehrsgüter Getreide, Mais und Hülsenfrüchte 30 084,5 t, Steinkohlen 11 945 t, Mehl und Mühlenfabrikate 11 782,5 t, Roh- und Bruch Eisen 4 671,5 t.

Wirft man noch einen Blick auf die Herkunft und den Bestimmungsort der Mannheimer Rhein-Schiffsgüter, so ist festzustellen, daß von den Empfangsgütern 1 805 037,5 t aus belgischen und niederländischen und 2 210 967 t aus niederrheinischen Inlandshäfen zugeführt worden sind. Von der Abfuhr gingen 351 698 t nach belgischen und niederländischen, 397 780 t nach niederrheinischen Inlandsplätzen. Von den im Oberrheinverkehr zu Tal eingetroffenen Schiffsgütern

(144 968,5 t) waren 993 t im Ausland zur Einladung gekommen, von den Rhein zu Berg laufenden Gütern (103 686 t) gingen 7047 t ins Ausland.

Der Hafen von Mannheim bildet zusammen mit den Häfen von Rheinau und Ludwigshafen eine wirtschaftliche Verkehrseinheit bzw. in binnenschiffahrtsstatistischer Hinsicht einen Verkehrsbezirk und als solcher den Mittelpunkt eines großartigen Binnenverkehrs im Rheingebiet. Nach den neuesten Veröffentlichungen der Reichsstatistik treffen für das Jahr 1909 — für 1910 stehen diese Verhältnisse noch nicht fest — von dem Gesamtverkehr sämtlicher deutscher Binnenwasserstraßen in Empfang und Versand, zusammen 118 495 000 t, auf diesen Verkehrsbezirk allein 9 905 000 t oder 8,3% von dem Gesamtverkehr des Rheingebiets in Höhe von 58 390 000 t dagegen 16,9%. Beim Vergleich mit den verkehrsreichsten binnenschiffahrtsstatistischen Verkehrsbezirken des Deutschen Reichs wird der Verkehrsbezirk Mannheim—Ludwigshafen—Rheinau im Gesamtverkehr nur noch vom Verkehrsbezirk Duisburg—Ruhrorter Häfen (18 841 000 t) übertroffen, wobei er aber mit seinem Empfangsverkehr an erster Stelle steht. Der Schiffsgüterverkehr des Verkehrsbezirks der 3 Häfen Mannheim—Ludwigshafen—Rheinau übertraf hinsichtlich seines Umfangs und seiner Stärke im Jahr 1909 den gesamten Verkehr im Stromgebiet der östlichen Wasserstraßen Deutschlands, ferner den des Obergebiets, desgleichen den des Weser- und Emsgebietes zum Teil ganz erheblich; vom Verkehr des Stromgebietes der märkischen Wasserstraßen machte er 47%, vom gesamten deutschen Elbverkehr 57% aus.

5. Die Tilgungsdarlehen der badischen Gemeindeparkassen im Jahr 1910.

Die Gewährung von Amortisations- (Tilgungs-) Darlehen weist eine stetig zunehmende Verbreitung auf. Seit dem Jahr 1886 ist die Summe der von Gemeindeparkassen auf Annuität ausgeliehenen Darlehen zusammen von 4,4 auf 49,4 Mill. Mark gestiegen; die Zunahme im Jahr 1910 beträgt 6,6 Mill. Im Berichtsjahr haben sich 3 weitere Klassen entschlossen, Darlehen in dieser Form an Privatpersonen zu geben, so daß nunmehr 101 von den im Lande bestehenden 142 Klassen, d. h. rund 71%, die Auszahlung von Annuitätendarlehen in ihren Geschäftsbereich aufgenommen haben.

Neugewährt wurden im Berichtsjahr Tilgungsdarlehen im Betrag von 9,6 Mill. Mark, heimgelöst wurden insgesamt 2,9 Mill. Mark, darunter über $\frac{1}{2}$ Mill. (606 312 M) als Tilgungs- (Annuitäten-) raten.

13 Sparkassen haben einen Bestand an Tilgungsdarlehen von über 1 Mill. Mark. An der Spitze steht die Gemeindeparkasse Donaueschingen mit 7 Mill., dann folgt Staufien mit 4,6 Mill., Waldshut mit 3,9 Mill., Müllheim mit 3,6 Mill., Meßkirch mit 3,2 Mill., Salem mit 2,5 Mill. Mark.

Die Gesamtzahl der Sparkassen, die im Jahr 1910 neue Tilgungsdarlehen gewährt haben, beträgt 67, darunter Donaueschingen Darlehen von über 1 Mill. und Staufien von über $\frac{1}{2}$ Mill. Mark.

6. Die Lage des Arbeitsmarkts im Juni 1911.

Die lebhafteste Vermittlungstätigkeit der öffentlichen Arbeitsnachweise im Juni läßt den gleichen günstigen Schluß auf die allgemeine Geschäftslage zu wie im Vormonat (Mai d. Js.). Die Zahl der bei den Anstalten angemeldeten offenen Stellen hat in der männlichen Abteilung das zwölfte Tausend überschritten und beträgt rund 100 mehr als im Mai d. Js. Andererseits hat die Zahl der Arbeitssuchenden, wie meist in den Sommermonaten, nicht unbedeutend (um 1736) abgenommen und die Zahl der erfolgten Einstellungen ist um 243 zurückgegangen, wohl infolge der verringerten Auswahl bei den angebotenen Arbeitskräften. Die weibliche Abteilung verzeichnet einen Rückgang sowohl der offenen Stellen (um 305), als auch der Stellensuchenden (um 308) und der Stellenbesetzungen (um 194). Im Vergleich zum Juni 1910 ergeben bei der männlichen wie bei der weiblichen Abteilung sämtliche Gesamtziffern eine zum Teil erhebliche Zunahme, und zwar die offenen Stellen um 2115 bzw. 449, die Arbeitssuchenden um 649 bzw. 119 und die Einstellungen um 590 bzw. 565. — Während im Juni v. Js. auf 100 offene Stellen rund 191 und im Mai lfd. Js. noch 178 Arbeitssuchende kamen, ist diese Zahl im Berichtsmonat noch weiter, und zwar auf 163 gesunken.

Im einzelnen verlautet für die Berufe bzw. für die Wirkungskreise der Anstalten folgendes:

a) Männliche Abteilung.

Die Landwirtschaft hatte namentlich für die Feuernte einen ziemlich großen Bedarf an Arbeitskräften, der von manchen Anstalten, z. B. von Freiburg, Mannheim, Müllheim, Pforzheim und Waldshut, nicht immer gedeckt werden konnte. In Lörrach fehlte es auch an Knechten, die melken