

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1913

229 (23.8.1913) 2. Blatt

Volkswirtschaftliche Beilage.

X. Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

B. Konstanz, 21. Aug. Eine bedeutende Versammlung von Männern des Beamtenstandes, der Industrie, der Technik und der Wissenschaft ist zur Beratung der Förderung der Binnenschifffahrtsinteressen hier zusammengetreten. Die Anwesenheitsliste weist etwa 350 Erschienene auf. Der Vorsitzende des Verbandes, Geh. Kommerzienrat Stromeyer-Konstanz, begrüßte die Erschienenen, worauf namens des deutschen Reichskanzlers Geh. Oberregierungsrat Scharmer-Berlin die Anteilnahme der preussischen Regierung an den Bestrebungen ausgesprochen. Geh. Rat Wiener-Karlsruhe richtete folgende Ansprache an die Versammlung:

Hochgeehrter Herr Präsident, sehr geehrte Herren!

Im Auftrag Seiner Excellenz, des Herrn Ministers des Innern, Freiherr von Bodman, der zu seinem lebhaften Bedauern verhindert ist, an der Tagung Ihres Verbandes teilzunehmen, habe ich die Ehre, Sie namens der Großbadischen Regierung herzlich zu begrüßen. Wie der Herr Vorsitzende, so darf auch ich meiner lebhaften Freude Ausdruck geben, daß Sie in so großer Zahl aus allen Teilen des Deutschen Reiches, aus Österreich-Ungarn und aus der Schweiz der Einladung der Stadt Konstanz und der Handelskammer Konstanz Folge leistend, sich hier in der schönen Bodensee-Stadt eingefunden haben.

Die Pflege und die Förderung der Binnenschifffahrt, die Ihr Verband sich als Aufgabe gesetzt hat, bildet auch den Gegenstand ernster und eifriger Fürsorge der badischen Regierung. Es sind in diesem Monat gerade 10 Jahre, daß wir Ihren Verband zum erstenmal — bei seiner 6. Tagung in Mannheim — in unserem Lande begrüßen durften.

Damals konnte der Minister des Innern, Dr. Schenkel, bei seiner Begrüßungsansprache darauf hinweisen, wie der badische Staat gemeinsam mit der Stadt Mannheim bemüht war, den Mannheimer Hafenplan, der damals noch den Sammel- und Endpunkt der Großschifffahrt auf dem Rhein bildete, allen Anforderungen des Verkehrs entsprechend auszugestalten. Er mußte aber auch erwähnen, daß die Schifffahrt auf dem Main und auf dem Neckar — soweit diese Flüsse das badische Land berühren — sich auf den Betrieb einer Keitelschiffahrt beschränkte, und daß die Bestrebungen, den Rhein oberhalb Mannheim durch Regulierung zu einer leistungsfähigen Großschifffahrtsstraße umzugestalten, auf gewisse Hemmnisse gestoßen waren.

Heute können wir mit Bestimmtheit feststellen, daß die Entwicklung der Großschifffahrt auf den genannten drei Wasserstraßen einen bedeutenden Fortschritt gemacht hat. Die von Bayern so sehr genutzte Kanalisierung des Mains bis Fischaffenberg wird demnächst in Angriff genommen werden. Für die Kanalisierung des Neckars, die von unserem Nachbarstaat Württemberg nicht weniger sehnlichst erstrebt wird, ist von badischen, württembergischen und bayerischen Technikern in gemeinsamer Arbeit ein Entwurf aufgestellt worden und die badische Regierung hat sich bereit erklärt, das Unternehmen auf dem badischen Hoheitsgebiet auszuführen, sobald die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Die Rheinregulierung zwischen Straßburg und Sondernheim, deren Kosten von Baden, Elsaß-Lothringen und Bayern aufgebracht werden, geht ihrer Vollendung entgegen, und schon sehen wir, daß der Strom die ihm durch den Plan angezeigte Niederwasserlinie angenommen hat und daß der Schiffsverkehr nach den oberrheinischen Häfen, insbesondere Karlsruhe, Kehl und Straßburg und sogar darüber hinaus bis Basel in außerordentlicher Weise sich gesteigert und für die beteiligten Landesteile Segen bringend sich gestaltet hat.

Aber noch ist dieses Werk nicht zu Ende geführt und schon nehmen neue Aufgaben die Aufmerksamkeit der Regierung in Anspruch. Es ist ja begreiflich, daß die Erfolge der Rheinregulierung und die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein bis Straßburg in der Schweiz und im ganzen badischen Oberland bis zum Bodensee den Wunsch wachgerufen hat, daß auch diese Landesteile an die Großwasserstraße des Rheins angeschlossen und die Vorteile eines lebhaften Wasserverkehrs teilhaftig werden mögen. Und in der Tat, wenn man diese mit landschaftlichen Reizen und natürlichen Hilfsquellen, insbesondere mit Wasserkräften so reich ausgestatteten Gegenden mit ihrer gesunden, fröhlichen und einträglichen Bevölkerung betrachtet, dann kann man sich des Eindringens nicht erwehren, daß es nur der Mangel an Verkehrsverbindungen ist, der sie noch in der Entwicklung zurückhält. Aber dies handelt es sich darum, nicht nur die an dem Rhein gelegenen Teile deutschen und schweizerischen Gebiets, sondern sämtlichen an dem Bodenseeboden gelegenen Staatsgebieten den Anschluß an die Großschifffahrtsstraße des Rheins zu erschließen. Die badische Regierung hat daher nicht gezögert, den Bestrebungen, welche auf eine Schiffbarmachung des Oberrheins bis zum Bodensee hingen, ihre tatkräftige Unterstützung zu leisten. Sie hat zunächst Maßnahmen getroffen, die verhindern sollen, daß auf der Rheinstrecke zwischen Straßburg und Konstanz Bauwerke entstehen, die einer künftigen Großschifffahrt Hindernisse bereiten würden, sie hat ferner gemeinsam mit der Schweiz die Anforderungen ausgearbeitet, welche einem Entwurf für die Herstellung einer Großschifffahrtsstraße zugrunde zu legen wären und sie hat endlich in gleicher Weise, wie dies der schweizerische Bundesrat getan hat, den Rheinischschiffahrtsverbänden am Oberrhein erhebliche Staatszuschüsse zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Oberrheins zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise ist es dem Internationalen Schiffsverkehrsverband Rhein-Bodensee, dem in erster Linie das Verdienst gebührt, die Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins angeregt und zielbewußt und opferwillig weiter verfolgt zu haben, möglich geworden, die Mittel aufzubringen für die Durchführung eines internationalen Wettbewerbs zur Gewinnung von Plänen, der, wie Ihnen bekannt ist, vor kurzem ausgeschrieben worden ist. Eine weitere wichtige Aufgabe ist erst in letzter Zeit wieder von neuem aufgetaucht worden, die Aufgabe, gemeinsam mit den anderen am Rhein und Bodensee beteiligten Regierungen zu prüfen, ob es möglich ist, die Wasserstände des Bodensees so zu regeln, daß einerseits die Schädigungen durch Hochwasser vermindert, andererseits die Bedingungen für die Schifffahrt auf dem Rhein unterhalb Konstanz verbessert werden.

Die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Straßburg und Konstanz und die Regelung der Bodenseewasserstände sind also die beiden großen Aufgaben, die uns in der nächsten Zeit beschäftigen werden. Freilich dürfen wir uns nicht verhehlen, daß bis zur Lösung dieser Aufgaben noch manche Schwierigkeiten zu überwinden sind. Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens muß sorgfältig geprüft und geklärt werden und es müssen zwischen den beteiligten Regierungen über die Gestaltung der Entwürfe und über die Kostenaufbringung Verhandlungen geführt werden; die eine geraume Zeit erfordern. Hier ist Ihrem Verband Gelegenheit zu einer dankbaren Tätigkeit gegeben; es gilt die Unterlagen zu beschaffen, welche in den beteiligten Kreisen und bei den Regierungen die Überzeugung zu begründen oder zu befestigen geeignet sind, daß das Unternehmen ein wirtschaftliches und nützlich ist.

Sie haben gesehen, daß die badische Regierung auch im letzten Jahrzehnt unablässig im Sinne der Bestrebungen Ihres Verbandes tätig war, und daß sie gern mit den Schiffsverkehrsverbänden des Oberrheins und Bodensees zusammengingegangen ist, die seit Ihrer letzten Tagung in Ihren Verband aufgenommen worden sind.

Ich weiß nun recht wohl, daß Ihr Verband mit gewissen Einwendungen und Widerständen zu kämpfen hat. Es wird ihm von mancher Seite vorgeworfen, daß er sich mit Entwürfen befaßt, deren Ausführung wegen des dazu erforderlichen ungeheuren Kostenaufwands in absehbarer Zeit nicht im Bereich der Möglichkeit liegt. Allein dieser Einwand wird wohl erheblich an Gewicht verlieren, wenn man die Bestrebungen Ihres Verbandes so auffaßt, und umschreibt, wie das von einem Redner auf einer früheren Tagung geschehen ist, daß es sich nicht darum handelt, alle diese weitläufigen Entwürfe in kurzer Zeit zu verwirklichen, sondern darum, mit Umsicht und weitem Blick einen Plan aufzustellen, in den sich die zunächst zu heranzulegenden Entwürfe als Glieder eines großen Ganzen einfügen lassen. Auch von einer andern Seite werden wohl mitunter Ihre Bestrebungen mit einem gewissen Unbehagen und Widerstreben verfolgt, nämlich von Seiten der Eisenbahnverwaltungen, die befürchten, daß der Wettbewerb der Wasserstraßen der Einträglichkeit der Eisenbahnen Abbruch tun möge. Aber möglicherweise ist der Zeitpunkt nicht fern, in dem die Regierungen sich die Frage vorlegen werden, ob es nicht angebracht wäre, einen Teil der Millionen, die jetzt in kostspieligen Bahnhofsneubauten und Erweiterungen des Eisenbahnnetzes angelegt werden, dem Ausbau der Wasserstraßen zuzuwenden, um einerseits die Eisenbahn von den sie nur mehr beschwerenden Massengütern zu entlasten und diese andererseits einem Verkehrsmitel zuzuwenden, das bestimmt und geeignet ist, große Mengen von Gütern zu billigen Preisen zu befördern, mit anderen Worten um eine Veredelung des Eisenbahnverkehrs herbeizuführen.

Sie brauchen sich also, hochverehrte Herren, glaube ich, durch solche Bedenken und Widerstände nicht irre machen zu lassen. Ich glaube vielmehr, daß es auf das Wärmste zu begrüßen ist, daß sich in Ihrem Verband Vertreter der Schifffahrt, des Handels, der Industrie und der Gemeinden zusammengefunden haben, um die Mittel und Wege zu beraten, die zur Förderung der Binnenschifffahrt dienlich sind, und daß bei Ihren Verbandstagen die Vertreter aller beteiligten Regierungen Gelantheit haben, mit Ihnen in einem Meinungsaustausch zu treten und so eine Klärung und Sichtung der wünschenswerten und ausführbaren Entwürfe herbeizuführen.

In diesem Sinne darf ich Ihrer Tagung auch namens der Großbadischen Regierung einen begeisterten Verlauf und besten Erfolg wünschen.

Namens der Stadtgemeinde Konstanz sprach Bürgermeister Paulik. Es folgte noch eine ganze Reihe von Begrüßungsansprachen. Dann wurde ein Bureau gebildet und in die Verhandlungen eingetreten.

An Kaiser Wilhelm und Kaiser Franz Joseph, den Großherzog von Baden und den Prinzen Max von Baden, ferner den Prinzregenten Ludwig von Bayern, den König von Württemberg und den Bundespräsidenten der Schweiz wurden Subsidiumstelegramme abgefaßt, die drähtliche Erwidierung fanden.

Der Handel von Deutsch-Südwestafrika im Jahr 1912.

B. C. Zum ersten Male weist, wie die „Frankf. Ztg.“ mitteilt, der Handel von Deutsch-Südwestafrika eine aktive Handelsbilanz auf. Für das Jahr 1912 übersteigt die Ausfuhr der Kolonie infolge der vermehrten Diamantenförderung die Einfuhr um rund 6,5 Millionen Mark. Für die letzten Jahre zeigt der Handel der Kolonie in 1000 Mark folgendes Bild:

	Einfuhr:	Ausfuhr:	Zusammen:
1900:	34 713	22 070	56 783
1910:	44 344	34 601	79 035
1911:	45 301	28 573	73 874
1912:	32 498	39 085	71 583

Für das Jahr 1912 hat also die Einfuhr einen Rückgang mit 12,8 Millionen Mark zu verzeichnen, während die Ausfuhr um 10,4 Mill. Mark gestiegen ist, so daß der Gesamthandel der Kolonie mit 71 584 239 Mark gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung um 2,3 Mill. Mark aufweist. Die vermehrte Ausfuhr ist in erster Linie auf die gestiegene Diamantenausfuhr zurückzuführen. Es gelangten 202 633 Gramm (153 571 i. B.) im Werte von 30 414 078 Mark (23 034 146) zur Ausfuhr. Daneben hat der Kupferbergbau einen nicht unbedeutenden Anteil an der gesteigerten Ausfuhr. Es wurden rohe Kupfererze im Werte von 6 293 408 Mark (3 428 703) verschifft, während sich bei ausbelebten Kupfererzen (229 850 Mark) und bei Bleierzen (228 127 Mark) gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um rund je 100 000 Mark zeigt. Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen verdient besonders hervorgehoben zu werden die auf 149 658 Mark (74 172) gestiegene Ausfuhr an Wolle. Außerdem sind in der Statistik zum ersten Male für 17 617 Mark Mohair aufgeführt. Von sonstigen Ausfuhrartikeln seien noch bemerkt: Helle 297 787 Mark (246 417), Straußeneiern 97 012 Mark (79 804) und Marmor 19 968 Mark (1232). — Das Sinken der Einfuhr um 12,8 Millionen Mark ist neben der gänzlich in Fortfall gekommenen Einfuhr von Eisenbahnmateriale auf ein allmähliches Erstarren der Eigenproduktion

des Landes zurückzuführen. So sank die Einfuhr von Körnern und Hülsenfrüchten von 6 371 348 auf 4 478 044 Mark, von Knollengewächsen, Gemüse und Obst von 1 573 545 auf 1 086 284 Mark und von Fleischkonserven und tierischen Erzeugnissen aller Art — Butter, Schmalz, Käse, Eier usw. — von 2 617 427 auf 1 520 454 Mark. Diese drei Posten zusammen bedingen also eine Mindereinfuhr von rund 3 1/2 Millionen Mark, um welche die Eigenproduktion der Kolonie gestiegen sein dürfte. Infolge der fertiggestellten Bahnbauten sank die Einfuhr von unbearbeiteten Metallen, insbesondere von Schienen und Schwellen, von 3 572 425 auf 637 262 Mark. Durch die Mindereinfuhr von rollendem Eisenbahnmateriale ist ein weiterer Rückgang um rund 2 Millionen Mark bedingt. Die verminderte Einfuhr von fertigen Metallwaren (3 768 152 Mark gegen 4 644 684 i. B.) und mehr noch der Rückgang bei der Einfuhr von Textilwaren aller Art (Mark 4 196 520 gegen 4 936 759 i. B.) sprechen indes für ein Darniederliegen der Kaufkraft der Kolonie infolge mangelnder Vermittel. Die vor kurzem ins Leben getretene Südwestafrikanische Landwirtschaftsbank dürfte hier den erwünschten Umschwung herbeizuführen.

Die Geschäftsergebnisse der deutschen Aktiengesellschaften im Jahre 1911/12.

* Das Kaiserliche Statistische Amt veröffentlicht in einem Ergänzungshefte zu seinen „Vierteljahrsheften“ zum fünften Male eine Arbeit über die finanzielle Gebarung der deutschen Aktiengesellschaften. Die neue Statistik bezieht sich auf das Geschäftsjahr 1911/12.

Von den am 30. Juni 1912 vorhandenen 5369 Aktiengesellschaften (mit Ausschluß der Gesellschaften in Liquidation oder Konkurs) kamen für die Rentabilitätsstatistik 1911/12: 4712 reine Erwerbsgesellschaften in Betracht. Deren eingezahltes Aktienkapital betrug 14 890,44 Millionen Mark. Die echten Reserven beliefen sich auf 3515,43 Millionen Mark = 23,62 v. H. des eingezahlten Kapitals.

Die Statistik für 1911/12 verzeichnet 3936 Gesellschaften mit 1571,39 Millionen Mark Jahresgewinn, ferner 700 Gesellschaften mit 100,87 Millionen Mark Jahresverlust sowie 76 Gesellschaften ohne Gewinn oder Verlust. Das Jahresergebnis von sämtlichen 4712 Gesellschaften betrug somit 1470,52 Millionen Mark. Vergleicht man diesen Betrag mit dem eingezahlten Aktienkapital, so ergibt sich eine Rentabilitätsziffer von 10,11 v. H. und, wenn man zweckmäßigerweise das ganze Unternehmungskapital (Aktienkapital + echte Reserven) berücksichtigt, eine Ziffer von 8,14 v. H. — Für die bisherigen fünf Geschäftsjahre der Reichsstatistik lauten diese Ziffern: 1911/12: 8,14 v. H., 1910/11: 8,08 v. H., 1909/10: 7,82 v. H., 1908/09: 7,03 v. H., 1907/08: 8,35 v. H.

Hieraus ergibt sich, daß sich die Ergebnisse der deutschen Aktiengesellschaften im Berichtszeitraum 1911/12 günstiger gestaltet haben, als im Vorjahre. Die Rentabilitätsziffer von 8,35 v. H. für 1907/08 ist jedoch auch im Jahre 1911/12 noch nicht wieder erreicht. — Will man die Rentabilität der Aktiengesellschaften vom Standpunkte der Aktionäre aus kennen lernen, so bieten die Zahlen für die ausgeschütteten Dividenden einen gewissen Anhalt. Von den 4712 Gesellschaften verteilten im Jahre 1911/12: 3481 = 73,9 v. H. einen Dividendenbetrag von 1220,93 Millionen Mark. Auf das dividendenberechtigte Aktienkapital aller 4712 Gesellschaften macht dies 8,39 v. H. aus.

Landesversicherungsanstalt Baden im Juli 1913.

* Im Monat Juli sind im ganzen 784 Rentengesuche eingereicht worden, und zwar 611 Invaliden-, bzw. Kranken-, 35 Alters-, 45 Witwen- bzw. Witwenrenten- und 93 Waisenrentengesuche; bewilligt wurden 546 Renten, nämlich 415 Invaliden-, 21 Kranken-, 22 Alters-, 24 Witwen- sowie 64 Waisenrenten (für 159 Waisen). Es wurden 34 Invaliden-, 6 Alters-, 8 Witwen- und 5 Waisenrentengesuche abgelehnt, während 630 Invaliden-, 10 Alters-, 44 Witwen- und 57 Waisenrentengesuche unerledigt geblieben sind. Außerdem wurden im schiedsgerichtlichen Verfahren 6 Invaliden-, 2 Kranken- und 2 Witwenrenten zuerkannt.

Bis Ende Juli sind im ganzen 80 002 Renten bewilligt bzw. zuerkannt worden (71 729 Invaliden-, 4037 Kranken-, 12 133 Alters-, 215 Witwen-, 2 Witwenrenten- und 886 Waisenrentenanträge für 2285 Waisen). Davon kamen wieder in Bezug auf 54 262 Renten (40 547 Invaliden-, 3689 Kranken-, 9066 Alters-, 7 Witwen-, 1 Witwenrenten- und 52 Waisenrenten), 180 Waisen sind aus dem Rentengenuß ausgeschieden. Auf 1. August 1913 sind demnach 34 740 Rentenempfänger vorhanden (31 182 Invaliden-, 843 Kranken-, 2167 Alters-, 208 Witwen-, 1 Witwenrenten- und 834 Waisenrentenempfänger für 2096 Waisen).

Der Jahresbeitrag für die im Juli bewilligten Renten berechnet sich, und zwar für 421 Invalidenrenten auf 84 113,80 M., für 23 Krankenrenten auf 4875 M., für 22 Altersrenten auf 3895,80 M., für 26 Witwenrenten auf 2011,80 M. und für 64 Waisenrenten mit 159 Waisen auf 5138,40 M., somit im Durchschnitt für 1 Invalidenrente 199,79 M., für 1 Krankenrente 211,96 M., für 1 Altersrente 177,08 M., für 1 Witwenrente 77,38 M. und für 1 Waisenrente 82,32 M. An Witwengeld wurden in 23 Fällen 1786,80 M., an Waisenaussteuer in 6 Fällen 130,20 M. bewilligt. Anwartschaftsbescheide wurden 11 erteilt.

Arbeiterwohnungsbarleben wurden im Juli an 61 Versicherte 318 630 M. zugesagt; ausbezahlt wurden an 30 Versicherte 158 045 M. und an 4 gemeinnützige Anstalten 273 100 M.

Die Lage des badischen Arbeitsmarktes im Juli 1913.

Der Arbeitsmarkt wurde im verfloffenen Monat in ganz außerordentlicher Weise von der zumeist ungünstigen Witterung beeinflusst. Die Arbeitslosigkeit, namentlich für im Freien Tätige, war dadurch bedeutend eingeschränkt, während der Anhang der Arbeitsuchenden in einer um diese Jahreszeit ganz ungewöhnlichen Weise zunahm. In der männlichen Abteilung waren 560 offene Stellen weniger gemeldet, als im Juni d. J., und 1830 weniger, als im Juli 1912; die Zahl der Arbeitsuchenden war dagegen um 3760 bzw. 1180 größer als in den Vergleichsmonaten. Infolgedessen kommen im Berichtsmoat auf 100 verlangte Arbeitskräfte rund 222 Arbeitsuchende gegen rund 174 im Juni i. d. J. und 177 im Juli 1912. Auch die Zahl der eingestellten Personen ist nicht unerheblich hinter den Vormonat und dem Vorjahr zurückgeblieben, nämlich um 290 bzw. 1100 Vermittlungen, und während im Juni i. d. J. 40 vom Hundert der Stellenjüngenden Arbeit verschafft werden konnte (im Juli v. J. 39), war dies im Berichtsmoat nur für 32 Proz. der Arbeitsuchenden möglich.

Etwas besser gestaltete sich die Vermittlungstätigkeit bei der weiblichen Abteilung. Hier ist zwar Angebot und Nachfrage — wie immer noch Monaten mit Ziel — etwas zurückgegangen, doch konnten 125 bzw. 477 weibliche Personen mehr in Stellung gebracht werden, als in den beiden Vergleichsmonaten.

Badische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft im Juli 1913.

Im Juli 1913 gelangten beim Genossenschaftsvorstand 629 Anträge zur Anzeige, wovon 615 auf die Landwirtschaft und die mitversicherten Nebenbetriebe und 14 auf die Forstwirtschaft entfielen. Erstmals entschädigt wurden 313 Fälle; hierunter sind 7 Fälle mit tödlichem Ausgang. An Jahresrenten wurden für die neu entschädigten Fälle 24 610 M. angewiesen, und zwar an 306 Verletzte 23 090 M., an 5 Witwen 646 M. und an 14 Kinder 974 M. Für die tödlich verlaufenen Unfälle wurden weiter 350 M. Sterbegelder bezahlt. Im gesamten waren zu Anfang des Monats Juli 23 523 Personen im Rentengenuß, davon schieden im Laufe des Monats durch Einstellung der Rente 56 und durch Tod 101 aus. Unter Berücksichtigung des obigen Zugangs bezogen hiernach auf 1. August 23 691 Personen Renten im gesamten Jahresbetrage von rund 2 131 600 M. Die Zahl der Fälle, in welchen im Laufe des Monats Juli Entschädigungen abgelehnt wurden, betrug 160; in 836 Fällen mußten Änderungen im Rentenbezüge vorgenommen werden.

Der Saatenstand in Baden zu Anfang des Monats August 1913.

Kast während des ganzen Verlaufs des Monats Juli war das Wetter sehr regnerisch und recht kühl. Erst in den letzten 8 Tagen trat eine Wendung zum Besseren ein, und die gegenwärtige sonnige und warme Witterung kommt der nunmehr allenthalben in Angriff genommenen Getreideernte außerordentlich zu statten. Da sich die Ernte infolge der ungunstigen Witterungsverhältnisse etwas verzögert hat, ist bis jetzt noch sehr wenig geerntet, und es liegen Ertragsangaben nur ganz vereinzelt vor. Doch scheint nach den gemeldeten Notizen Körner- und Strohsertrag fast überall ziemlich zu befriedigen. Die Kartoffeln stehen im allgemeinen gut bis ziemlich gut; die Frühkartoffeln haben mancherorts durch die Kälte gelitten und beginnen zu faulen. Da und dort zeigt sich auch infolge der nachteiligen Witterung Blattfall- und Blattrollkrankheit und die sog. Schwarzbeinigkeit. — In den Kleckern wird immer noch hier und da der Kleckwürger (Kleckschwärmer) beobachtet. Auch sonst zeigen Klee und Luzerne teilweise geringe Bestände, da die nachteilige Witterung dem Wachstum nicht günstig war. Die Wiesen versprechen, obwohl die Heuernte durch die Unruhe der Witterung vielfach stark verzögert worden ist, in den meisten Bezirken einen schönen Ertrag. In verschiedenen Bezirken des Baulandes richten die vielen Mäuse an Getreide und Klee zum Teil großen Schaden an. — Die Futterrüben stehen im ganzen badischen Produktionsgebiet zurzeit allgemein gut. Die Tabak- und Hopfenpflanzungen hatten fast überall erheblich unter der wenig sommerlichen Witterung zu leiden. Der Tabak ist infolge der kühlen Nächte in seiner Entwicklung vielfach noch sehr zurück, auch zeigt sich da und dort Mott. An den Hopfen finden sich Blattläuse, Auktan und Weiltan, so daß die Ausichten auf einen befriedigenden Ertrag immer mehr schwinden. Auch den Weinbergen hat die nachteilige Witterung nichts Gutes gebracht. Nach schlechter Blütezeit nehmen die Traubenkrankheiten, trotz eifriger Gegenmaßnahmen durch wiederholtes Schwefeln und Spritzen, fast in allen Weinbaugebieten derart überhand, daß die Herbstausichten zurzeit nur noch gering gewertet werden.

Volkswirtschaftliche Literatur.

Emil Pfeiff, Die badischen Staatseisenbahnen und die Großschiffahrt auf dem Oberrhein. Teil I, Grundlagen. Karlsruhe, G. Braun'sche Hofbuchdruckerei und Verlag, Geh. 2 M.

Der vorliegende erste Teil bringt die geschichtliche Entwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein und sodann die Entwicklung der beiderseitigen Uferarbeiten und ihrer Anschlüsse an die rechts- und linksrheinischen Häfen zur eingehenden Darstellung unter Verwendung mancher interessanter statistischer Angaben. Der Verfasser nennt diese Verkehrswege zutreffend die Komponenten des Kräfteparallelogramms, dessen Diagonale der Umschlagsverkehr zwischen den badischen Staatseisenbahnen und der oberrheinischen Wasserstraße darstellt. Ein zweiter Teil soll dann noch die Grundzüge der Schwankungen zeigen, die diese in ihrer Stärke vielfach wechselnden, natürlichen Komponenten auf die Richtung ihrer Diagonale ausgeübt haben und voraussichtlich noch ausüben werden, und ferner auch darlegen, inwiefern die natürlichen Kräfte durch tarifmäßige Einwirkungen beeinflusst worden sind und fernhin zugunsten der verschiedenen Interessengruppen geschwächt oder verstärkt werden können. Im vorliegenden ersten Teil ist der Teil der Darstellung besonders feinfühlig, der sich mit den zahlreichen und mannigfaltigen Kräften befaßt, die den Umschlag des Verkehrs der Oberrheinstrom auf das linke Rheinufer zu ziehen und an die linksrheinischen Hafensysteme zu fesseln suchen. Daraus erwächst für Baden die Aufgabe, der badischen Volkswirtschaft den ihr natürlicherweise gebührenden Anteil an dem stets wachsenden Oberrheinverkehr zu sichern, eine Aufgabe, die durch die Lage der badischen Rheinhäfen, die Gestalt des badischen Staatsbahnnetzes und die ursprüngliche Verkehrsverteilung noch erschwert wird. Bei der steigenden Bedeutung der Wasserstraßen im deutschen Verkehrsleben ist die vorliegende Schrift, welche die vorhandene Spezialliteratur gründlich verarbeitet, zur allgemeinen Orientierung sehr zu empfehlen.

Kleine Nachrichten.

Die Redaktionsfahrt ist heuer dank des guten Wasserstandes in flotten Gänge. Der Verkehr von Mannheim südwärts hat im 2. Quartal im 2. Quartal mit 116 956 Tonnen den vom 1. Quartal 1913 mit 79805 Tonnen erheblich überbieten, am Talverkehr ist ein kleiner Rückgang mit 2247 Tonnen gegen 24275 Tonnen im 1. Quartal zu verzeichnen. Insgesamt kamen in Mannheim im ersten Halbjahr 1913 an 409 Schiffe mit 18 968 Tonnen, während nedarauwärts abgingen 416 Schiffe mit 46745 Tonnen.

Die Deutsche Landes-Hypothekenbank in Darmstadt hat laut Bekanntmachung im Infanterieamt bis 6. September 1913 4prozentige Pfandbriefe zur Zeichnung auf.

Finanzieller Wochenrückblick.

Frankfurt, 21. Aug. Die Geschäftsmüdigkeit wird kritisch. Kleine Schwankungen nach oben und nach unten an der Börse, ohne daß irgend eine entschiedene Tendenz zum Durchbruch gelangt. Das Publikum wie die eigentliche Börsenspekulation verharren in vollständiger Teilnahmslosigkeit, und auch die politischen Ereignisse haben nur einen recht schwachen Niederschein in den Börsenkursen. Man hat sich an die Vorgänge auf dem Balkan derart gewöhnt, daß irgend welcher Einbruch der wechselläufigen Ereignisse an der Börse kaum wahrzunehmen ist. Etwas mehr Aufmerksamkeit schenkte man der Entwicklung der megalanischen Lira und zeitweise war man ob des Niederganges der wirtschaftlichen Verhältnisse

Mexikos, der in einem starken Rückgang der Valuta zum Ausdruck kam, schließlich verstimmt. In den letzten Tagen scheint jedoch die Situation etwas günstiger geworden zu sein, und es hat sich daher bei den megalanischen Werten eine Erholung der Kurse vollzogen, speziell die 4 1/2 prozentige Verfallsanleihe, die zeitweise empfindlich unter Druck stand, erfuhr eine ansehnliche Reprise.

Die Geldverhältnisse finden im Augenblick eine etwas verwickeltere Beurteilung, nachdem die Situation der Reichsbank in den letzten Tagen andauernd sich zum Besseren wendet, d. h. die Rückläufe etwas größeren Umfang annehmen. Man glaubt daher, daß die Bank ohne weitere Erhöhung der Diskontorate bis zum Jahresabschluss operieren kann; allerdings mußte man den Gedanken an eine vorübergehende Verbilligung der Zinsverhältnisse im Laufe der Ereignisse vollständig aufgeben. Am Diskontomarkt herrscht größere Zurückhaltung der Käufer, so daß die Privatrate sich andauernd auf dem Niveau von 5 Proz. hält. Offenbar beginnt man auch bereits für den Quartalswechsel Vorbereitungen zu treffen. Allmählich war mit ungefähr 5 1/2 Proz. getätigt, und ist auch zu diesem Satze bereits mehrfach gehandelt worden.

Das Anlagegeschäft war sehr ruhig. Der Markt der heimischen Staatspapiere litt vorübergehend durch Gerüchte, wonach die Ausgabe neuer Anleihen seitens des Reichs und Preußens bevorstehe. Diese Gerüchte sind jedoch demontiert worden. Von ausländischen Staatsfonds befanden sich Bausanwerte ziemlich feste Tendenz. Österreich-Ungarische Renten neigten nach unten, da einiges Material darin an den Markt kam. Chinesische Fonds blieben behauptet; die von England ausgehenden Gerüchte, daß Schwierigkeiten hinsichtlich des Dienstes für die neue Reorganisationsanleihe entstanden seien, fanden weder Glauben noch Bestätigung, vielmehr verlautet, daß die Septemberzahlungen für den Dienst prompt eingegangen sind.

Aus Argentinien werden in den letzten Tagen verschiedentlich simulierende Berichte über die finanzielle und wirtschaftliche Lage veröffentlicht. Die Kurse der argentinischen Anleihen haben sich aber nicht wesentlich verändert, da man diesen Werten gegenüber vorläufig d. i. uns zurückzieht. Das Geschäft in Bankaktien war vollständig stagniert, nur russische Werte wurden zeitweise etwas lebhafter gehandelt, speziell Agon Don Kommerzbank, im Zusammenhang mit Gerüchten über den Semeitralgewinn des Instituts. Doch haben sich die entsprechenden Zifferangaben als fast übertrieben herausgestellt, und nach den neuen Meldungen beträgt der Semeitralgewinn tatsächlich nur 6 1/2 Millionen Rubel gegen 4 1/2 Millionen im Vorjahre. Österreichische Kreditaktien waren still und wenig gehandelt. Österreichische Banken schwächen sich etwas ab, speziell die in der Vorwoche stark gestiegenen Raab-Feldbacher Aktien. Für Amerikaner war wenig Animo; Canada, die anfänglich fast lagen, haben schließlich auf den ungunstigen Wochenanweis etwas nach. Schantung hielten sich fast auf die Meldung, daß die Entensichten in der Provinz Schantung ungewöhnlich günstig seien. Schiffahrtswerte sind infolge der Mitteilungen über die günstige Lage des Frachtmarchtes etwas erholt.

Am Montanmarkt hielten sich die positiven und negativen Faktoren die Waage. Die Preisermäßigung an der Düsseldorf-Montanbörse und Angaben über Feierschichten im Ruhrrevier drückten auf die Kurse, wogegen in der Dividendenentwicklung bei Böck und Friedrichshütte wieder ein Ausgleich gefunden wurde. Die Schantungswerte waren aber nur geringfügig; ziemlich fest hielten sich Phönix, da man einen erheblichen Mehrertrag für das abgelaufene Jahr erwartet, ohne daß allerdings die Dividendenhoffnungen über das vorjährige Niveau hinausgehen.

Der Markt der Elektrizitätswerte befand sich in schwacher Disposition. Auch Automobil-Aktien erlitten Kursrückgänge.

Kursbericht der Karlsruher Zeitung.

Deutsche Staatspapiere.	
1. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
2. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
3. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
4. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
5. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
6. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
7. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
8. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
9. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
10. Bad. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30

Städtische Anleihen.	
1. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
2. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
3. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
4. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
5. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
6. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
7. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
8. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
9. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30
10. Städt. Anleihe v. 1913, 100/100	99.30

Rheinische Hypothekenbank Mannheim.

Eingezahltes Aktienkapital M. 25 500 000.— Hypothekenbestand 30 Juni 1913 M. 592 984 855.13 Der Geschäftsbericht für das Jahr 1912, sowie Zirkulare betreffend Kapitalanlage in unseren Pfandbriefen und Kommunalobligationen können von der Bank direkt oder von sämtlichen Pfandbriefverkaufsstellen gratis und franko bezogen werden. Unsere Aktien Pfandbriefe und Kommunalobligationen nehmen wir kostenlos in Verwahrung. Bank selbst und bei allen Banken und Bankiers erhältlich.

Dresdner Bank

Aktienkapital: 200 Millionen M. Reserven: 60 Millionen M.

Niederlassungen im Großherzogtum Baden:

Mannheim • Heidelberg
Freiburg i. B.

Sorgfältige Erledigung aller bankmäßigen Geschäfte.

Interessengemeinschaft

Rheinische Creditbank, Pfälzische Bank,

Mannheim Ludwigschafen a. Rh.
gegründet 1870 gegründet 1883

Aktienkapital M. 95 000 000 Aktienkapital M. 50 000 000
Reserven M. 18 500 000 Reserven M. 10 000 000
C.140 Gesamtkapital und Reserven M. 173 500 000

Besorgung all. bankgeschäftl. Transaktionen

Bürgerliche Rechtspflege.

a. Streitige Gerichtsbarkeit.

N. 913.2.1 Karlsruhe. Die Ingenieurin Johanne Augler, Ehefrau, Anna geborene Brüdner zu Karlsruhe, Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwältin Käppeler hier, hat gegen ihren Ehemann, früher zu Karlsruhe, mit dem Antrag auf Scheidung ihrer Ehe g.lagt.

Die Klägerin ladet den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor die 4. Zivilkammer des Großh. Landgerichts zu Karlsruhe am Mittwoch den 15. Okt. 1913, vormittags 9 Uhr, mit der Aufforderung, sich durch einen bei diesem Gericht zugelassenen Rechtsanwältin als Prozeßbevollmächtigten vertreten zu lassen.

Karlsruhe, 20. Aug. 1913. Der Gerichtsschreiber des Großh. Landgerichts.

Effentliche Zustellung einer Klage.

N. 914.2.1 Schwellingen. Der Jakob Nideisen in Rheinard, Prozeßbevollmächtigte:

Rechtsanwalt Triebstern in Schwellingen, klagt gegen den Kaufmann Stolinski, früher in Schwellingen, jetzt an unbekanntem Ort, unter der Behauptung, daß ihm der Beklagte an rückständigen und laufendem Mietzins den Betrag von 100 M. schulde, mit dem Antrag auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 100 M. — Einhundert Mark — nebst 4 % Zins seit Klageaufstellungszeit unter Kostenfolge.

Zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits wird der Beklagte vor das Großh. Amtsgericht in Schwellingen Dienstag den 7. Okt. 1913, vormittags 8 1/2 Uhr, geladen.

I. Die Sache ist als Feriensache erklärt.

II. Die Einlassungsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt. Schwellingen, 20. Aug. 1913. Der Gerichtsschreiber des Großh. Amtsgerichts.

N. 915.2.1 Schwellingen. Der Kaufmann Reinhard Otto Nider in Schwellingen, Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwältin Dr. L. Müller in Heidelberg, klagt gegen den Kaufmann Theodor Marx vom Bromberg, zuletzt in Hamburg, z. Zt. an unbekanntem Aufenthalt, unter der Behauptung, daß ihm der Beklagte aus Darlehen vom Jahre 1908 den Betrag von 600 M. schulde, mit dem Antrag auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 600 M. — sechshundert Mark — nebst 4 % Zins vom 1. August 1909 an, unter Kostenfolge.

Zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits wird der Beklagte vor das Großh. Amtsgericht in Schwellingen Dienstag den 7. Okt. 1913, vormittags 8 1/2 Uhr, geladen.

I. Die Sache ist als Feriensache erklärt.

II. Die Einlassungsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt. Schwellingen, 16. Aug. 1913. Der Gerichtsschreiber des Großh. Amtsgerichts.

N. 898. Sinsheim. In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Spenglermeisters Heinrich Spengler aus Hilsbach ist infolge eines von dem Gemeinsschuldner gemachten Vorschlags zu einem Zwangsvergleich Vergleichstermin anberaumt auf **Donnerstag, 11. Sept. 1913, vormittags 10 Uhr.**

Der Vergleichsvorschlag und die Erklärung des Gläubigerausschusses sind auf der Gerichtsschreiberei des Konkursgerichts zur Einsicht der Beteiligten niedergelegt.

Sinsheim, 19. Aug. 1913. Der Gerichtsschreiber des Großh. Amtsgerichts.

Verchiedene Bekanntmachungen.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 25. August 1913 wird der Frachtagungsstand der (Darlehen) in die Warenverkehrsliste der Ausnahmetarife 10 (Ziffer 1) und 27 (Buchstabe O) aufgenommen. Ferner wird auf den 1. September 1913 im Ausnahmetarif 27, Buchstabe h (Mineralischmelde), ein Satz von 100 Pf. für 100 kg von Ludwigschafen (Rhein) nach Walsdorf eingeführt.

Karlsruhe, 21. Aug. 1913. Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.