

*Überschußgebiete* sind das Allgäu, das Oberland, die Albkreise, das Hohenloher und das Bauland sowie in schwächerem Maß der Schwarzwald. Die größten Überschüsse (1760 kg bis über 400 kg je Kopf der Bevölkerung) verzeichnen die Landkreise Wangen, Biberach, Saulgau, Ehingen, Crailsheim, Münsingen, Stockach, Ulm und Ravensburg. Weniger hohe Überschüsse (etwa 370 bis 30 kg) weisen die Kreise Überlingen, Schwäbisch Hall, Mergentheim, Öhringen, Künzelsau, Sigmaringen, Buchen, Tettnang, Horb, Aalen, Waldshut, Donaueschingen, Tauberbischofsheim, Hochschwarzwald und Kehl auf. Alle übrigen Kreise zählen zum *Zuschußgebiet*, das

Tabelle 4

Ergebnisse der Molkereistatistik in Baden-Württemberg<sup>1)</sup> in den Jahren 1963 und 1964

Anfall und Verarbeitung	1963	1964	Veränderung 1964 gegen 1963 in %
	in Tonnen		
Vollmilchanlieferung einschl. Einfuhrsaldo	1 844 623	1 837 799	- 0,4
Magermilch zur Einstellung der Trinkvollmilch	73 717	72 489	- 1,7
Trinkmilchabsatz (einschl. Magermilch zur Einstellung der Trinkvollmilch und einschl. sterilisierter Milch)	426 230	427 162	+ 0,2
davon in Flaschen	185 237	142 471	- 23,1
Verarbeitung von Vollmilch			
zu Butter	1 109 407	1 080 062	- 2,6
zu Käse und Quark	138 472	145 106	+ 4,8
zu Sahne	108 519	111 724	+ 3,0
zu Milchdauerwaren in flüssiger Form	79 020	86 544	+ 9,5
zu Milchdauerwaren in Pulverform	24 940	24 332	- 2,4
zu Milchlischgetränken	11 956	13 728	+ 14,8
Sonstiges, Verluste und Schwund	19 796	21 630	+ 9,3
Magermilchanfall (einschl. Buttermilch und Einfuhrsaldo)	1 169 651	1 156 868	- 1,1
Verarbeitung von Magermilch			
zu Trinkmilch	12 228	13 563	+ 10,9
zu Käse, Quark und Rohkasein	158 313	149 451	- 5,6
zu Milchdauerwaren in flüssiger Form	5 317	5 835	+ 9,7
zu Milchdauerwaren in Pulverform	231 437	232 439	+ 0,4
zu Milchlischgetränken	9 564	9 711	+ 1,5
Rücklieferung von Magermilch	669 266	658 135	- 1,7
Sonstiges, Verluste und Schwund	9 809	15 245	+ 55,4
Herstellung			
von Butter	52 808	50 571	- 4,2
von Hart-, Schnitt- und Weichkäse	16 446	16 533	+ 0,5
von Speisequark und sonstigem Frischkäse	15 723	16 451	+ 4,6
von Trockenmagermilch	20 194	20 922	+ 3,6

<sup>1)</sup> Quelle: Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Weinbau und Forsten.

flächenmäßig und nach der Bevölkerung das Überschußgebiet weit übertrifft. Bei der hohen Bevölkerungsdichte und dem verhältnismäßig hohen Industrialisierungsgrad erreicht der Zuschußbedarf je Kopf der Bevölkerung nicht die Höhe wie der Überschuß mancher Kreise. So ist dieser Bedarf in den Stadtkreisen Karlsruhe, Stuttgart und Mannheim ungefähr

300 kg. In den Stadtkreisen Heidelberg, Heilbronn, Ulm, Pforzheim sowie im Landkreis Rastatt (einschließlich Baden-Baden) liegt er zwischen 280 und 300 kg. Dagegen sinkt er in folgenden Landkreisen unter 50 kg: Calw, Heidenheim, Freudenstadt, Schwäbisch Gmünd, Sinsheim und Backnang.

#### Verbrauch an Trinkmilch zurückgegangen

Der Trinkmilchabsatz (einschließlich sterilisierter Milch) erhöhte sich nach den vorläufigen Ergebnissen der Molkereistatistik des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Weinbau und Forsten geringfügig auf 427 162 t, dagegen wurden 1964 nur 142 471 t Flaschenmilch abgesetzt, das sind 42 766 t oder 23,1 % weniger als im Jahr vorher.

Der *Trinkmilch- bzw. Vollmilchverbrauch*, der sich aus dem Trinkmilchabsatz der Molkereien, dem Frischmilchverbrauch der Erzeuger und der unmittelbaren Milchabgabe an den Verbraucher ergibt, belief sich im Berichtsjahr auf 795 436 t, das sind 2,7 % weniger als 1963. Auf den Kopf der Bevölkerung kommen rund 97 kg (-4,3 %). Bezieht man die zu Sahne, Kondensmilch und Milchlischgetränken verarbeiteten Vollmilchmengen sowie den Absatz von Mager- und Buttermilch mit ein, dann errechnet sich ein gesamtter Milchverbrauch von 1,04 Mill. t, das sind 0,7 % weniger als im Vorjahr. Je Kopf der Bevölkerung entfallen 126,3 kg gegen 129,2 kg im Jahr vorher. Trotz Mehrverbrauchs von Sahne (+2,9 %), Kondensmilch (+9,5 %) und Milchlischgetränken (+14,8 %) sank der gesamte Frischmilchverbrauch um 7500 t oder 0,7 %.

#### Weniger Butter, mehr übrige Milchprodukte hergestellt

Von der gesamten an die Molkereien Baden-Württembergs gelieferten Vollmilch wurden 19,3 % als „Frischmilch“ abgesetzt. Damit ist das Frischmilch-/Werkmilch-Verhältnis gegenüber 1963 nahezu unverändert geblieben. Unter den 1,48 Mill. t verarbeiteter Vollmilchmengen nehmen wie seither die zu Butter verarbeiteten mit 1,08 Mill. t den ersten Platz ein. Es fällt jedoch auf, daß gegen das Vorjahr diese Menge um 2,6 % zurückging, während zu Kondensmilch, Käse, Sahne und Milchlischgetränken mehr Milch verarbeitet wurde als im vorangegangenen Jahr. Nur die an sich sehr geringe Vollmilchpulverherstellung wurde etwas eingeschränkt.

Im Jahr 1964 erzeugte man insgesamt 50 571 t *Butter*, das sind 4,2 % weniger als im Jahr zuvor. Unterstellt man einen bundesdurchschnittlichen Verbrauch von 8,9 kg je Kopf der Bevölkerung und bezieht die in den Erzeugerhaushalten selbst hergestellte Butter mit ein, dann bezieht sich der Zufuhranteil am gesamten Butterverbrauch auf 26,7 % gegen ungefähr 23 % im vergangenen Jahr.

Die *Käseerzeugung* betrug 16 533 t (+0,5 %), das sind bei einem Pro-Kopf-Verbrauch von 4,8 kg fast 42 % des Bedarfs; der Zufuhranteil steigt hier also auf 58 %.

Schließlich ergibt sich bei einem *Kondensmilchverbrauch* von 8,1 kg je Kopf und Jahr eine Zufuhrquote von fast 48 %. Dagegen werden ungefähr 60 % der erzeugten Milchpulvermengen aus Baden-Württemberg ausgeführt.

Dr. Viktor Hönl

### Der Bestand an Binnenschiffen in Baden-Württemberg am 31. Dezember 1963

Der Bestand an Binnenschiffen umfaßt alle fahrfähigen Schiffe, die nach der Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940 zur Eintragung in das Binnenschiffsregister zugelassen sind. Das sind alle Schiffe, deren Tragfähigkeit mehr als 20 Tonnen beträgt, sowie Schiffe, deren Maschinenanlage über eine Leistung von wenigstens 50 PS verfügt, ferner aber alle Tankschiffe, Schlepper, Schub- und Stoßboote, auch wenn bei ihnen die vorstehend genannten Voraussetzungen fehlen, und alle Fahrgastschiffe.

Die Bestandszahlen basieren auf der *Binnenschiffszählung*, die am 1. Januar 1950 vom Bundesministerium für Verkehr durchgeführt worden ist. Die aus den Ergebnissen der damaligen Erhebung erstellte Bestandskartei wurde in der Zwischen-

zeit durch die von den Schiffsregistergerichten und den Meldepflichtigen eingegangenen *Veränderungsanzeigen über Zugänge, Abgänge und Umbauten* weitergeführt und im Laufe des Jahres 1961 einer gründlichen Überprüfung unterzogen. Dabei wurden die durch unvollständige Meldungen entstandenen Differenzen bereinigt. Im Zusammenhang mit dieser Überarbeitung der Bestandskartei sind die behördeneigenen Schiffe (Güterschiffe, Schlepper und Fahrgastschiffe), sofern sie nicht der gewerblichen Schifffahrt dienen, sowie die im Seeschiffsregister eingetragenen Motorschiffe, auch wenn sie gelegentlich in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden, aus dem Bestand herausgenommen worden. So muß man sich bei Vergleichen der Schiffsbestände über mehrere Jahre, vor allem in der Glie-

derung nach Schiffsgattungen, auf die bereinigten Bestandszahlen seit 1961 beschränken. Die Zuordnung zu den einzelnen Bundesländern erfolgte grundsätzlich nach dem Wohnsitz der Schiffseigner.

### Gesamtüberblick

Am 31. Dezember 1963 belief sich der Bestand der in Baden-Württemberg beheimateten Binnenschiffe auf 789 mit über einer halben Million Tonnen Frachtraum und insgesamt 221 000 PS installierter Antriebskraft. Die in diesen Zahlen enthaltenen Fahrgastschiffe verfügten über eine Personenkapazität von rund 17 000. Innerhalb der letzten drei Jahre, also von Ende 1961 bis Ende 1963, hat sich danach der Schiffsbestand von 819 auf 789 verringert. Auch der vorhandene Frachtraum ist etwas kleiner geworden. Dagegen konnte die Personenkapazität der Fahrgastschiffe erweitert werden. Bemerkenswert ist, daß bei den leicht rückläufigen Schiffsbeständen und der insgesamt vorhandenen Tonnage die Leistung der Antriebsmaschinen Ende 1963 erheblich höher lag als Ende 1961.

### Die Güterschiffe

Die folgende Tabelle 1 über die Entwicklung des Frachtraumes der Güterschiffe erstreckt sich über die Jahre 1952 und 1956 bis 1963. Durch die bereits erwähnte Bereinigung der Bestandskartei erfahren die Angaben über die insgesamt vorhandene Tonnage der Binnenschiffe kaum nennenswerte Änderungen, so daß die Grundtendenzen der Entwicklung in dieser Tabelle deutlich zum Ausdruck kommen. Der Frachtraum der Güterschiffe insgesamt, also der Selbstfahrer und der Kähne, wird danach von 1952 bis 1958 immer größer, erreicht Ende 1958 seinen Höchststand und nimmt seither von Jahr zu Jahr leicht ab. Die Abnahme betrifft ausschließlich Güterschiffe ohne eigene Triebkraft (Kähne), deren Frachtraum sich von rund 332 000 Tonnen Ende 1958 bis auf etwa 214 000 Tonnen Ende 1963 um 35,7 % verringert hat. In derselben Zeitspanne ist die Tragfähigkeit der Selbstfahrer von 209 000 Tonnen auf 297 000 Tonnen vergrößert worden, so daß der Anteil der Güterschiffe mit eigener Triebkraft an der gesamten Tonnage von 24,8 % Ende 1952 bis auf 58,2 % Ende 1963 gestiegen ist. Die Erweiterung des Frachtraumes der Selbstfahrer vermochte die Verringerung der Tragfähigkeit der Kähne allerdings nicht auszugleichen. Aus diesen Zahlen können die Bestrebungen der Binnenschifffahrt nach einer

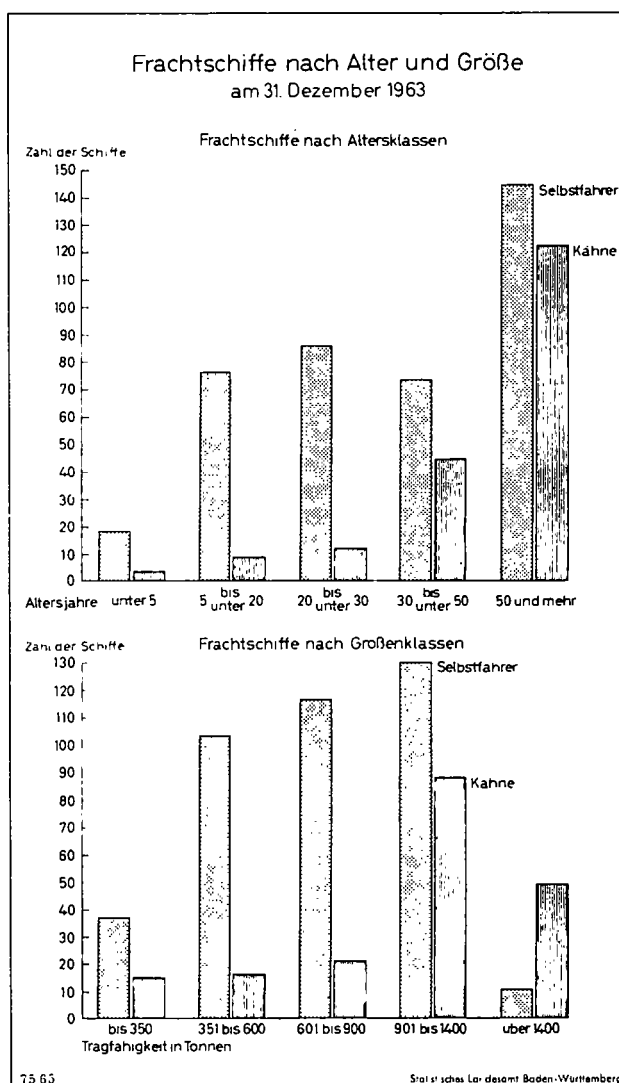


Tabelle 1

### Frachtraum der in Baden-Württemberg beheimateten Binnenschiffe

Jahr <sup>1)</sup>	Frachtschiffe mit eigener Triebkraft		Frachtschiffe ohne eigene Triebkraft		insgesamt
	Tragfähigkeit in Tonnen	%	Tragfähigkeit in Tonnen	%	
1952	103 428	24,8	313 899	75,2	417 327
1956	182 137	35,5	330 986	64,5	513 123
1957	199 106	37,7	328 355	62,3	527 461
1958	209 102	38,6	332 226	61,4	541 328
1959	215 533	40,1	321 732	59,9	537 265
1960	231 834	43,3	303 859	56,7	535 693
1961	256 865	47,9	279 069	52,1	535 934
1962	280 017	53,6	242 860	46,4	522 877
1963	297 446	58,2	213 560	41,8	511 006

<sup>1)</sup> Stichtag jeweils 31. Dezember.

Steigerung ihrer Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit durch eine weitgehende Anpassung an die fortschreitende technische Entwicklung abgeleitet werden.

Für die Güterschiffe, der Zahl nach bedeutendsten Schiffsgattung, wird mit dem Schaubild noch eine Bestandsgliederung nach fünf Alters- und Größenklassen gegeben. Die Gliederung nach Altersklassen läßt deutlich erkennen, daß fast zwei Drittel (64 %) des Bestandes an Güterschiffen ohne eigene Triebkraft (Kähne) 50 und mehr Jahre alt sind. Ein weiteres knappes Viertel des Bestandes an Schleppkähnen hat ein Alter zwischen 30 und 50 Jahren. Nur 13,2 % des Schleppkahnbestandes ist jünger als 30 Jahre. Auf die jüngste Altersklasse

entfielen etwa 2 % des Bestandes. Eine andere, günstigere Verteilung nach Altersklassen ergibt sich für die Motorgüterschiffe, von deren Bestand zwar auch etwas mehr als ein Drittel (36,2 %) auf Schiffe, die am 31. Dezember 1963 älter als 50 Jahre waren, entfiel. Auf die Altersklassen von 5 bis unter 20, 20 bis unter 30 und 30 bis unter 50 Jahren kamen bei den Selbstfahrern aber je rund 20 % des Bestandes und auf die jüngste Altersklasse noch 4,7 %. Die bereits erwähnten Umschichtungen vom Schleppkahn zum wirtschaftlicheren Motorschiff kommt in diesen Zahlen deutlich zum Ausdruck. In der Gliederung des Frachtschiffbestandes nach Größenklassen fällt auf, daß es sich bei Schleppkähnen überwiegend um größere Schiffe mit über 900 Tonnen Tragfähigkeit handelt. Bei Motorgüterschiffen ist zwar auch die Größenklasse von 901 bis 1400 Tonnen Tragfähigkeit am stärksten besetzt, es weisen hier aber auch die niedrigeren Größenklassen verhältnismäßig hohe Bestandszahlen auf.

### Die Eigentumsverhältnisse

Gliedert man den zum 31. Dezember 1963 ermittelten Bestand an fahrfähigen Binnenschiffen nach Schiffseignern und Schiffsgattungen, so wurden, an der Tragfähigkeit gemessen, 54,6 % der Motorgüterschiffe von Reedereien betrieben. Weitere 43,4 % entfallen auf Partikulierschiffe, also auf Klein- und Kleinstschiffbetriebe, die nicht über eine eigene kaufmännische Verwaltung an Land verfügen und deshalb auch in der Regel nicht selbst Frachtgut werben. Die restlichen 2,0 % sind werkeigene Schiffe. Am gesamten Frachtraum der Schleppkähne, also der Frachtschiffe ohne eigene Triebkraft, waren

Tabelle 2

**Bestand an fahrbereiten Binnenschiffen in Baden-Württemberg  
1961 bis 1963**

Schiffsgattung	Bestand am 31. Dezember		
	1961	1962	1963
<b>Frachtschiffe</b>			
<b>mit eigener Triebkraft</b>			
Anzahl .....	363	384	398
Tragfähigkeit in t .....	256 865	280 017	297 446
Maschinenleistung in PS ..	156 127	170 904	181 613
<b>ohne eigene Triebkraft</b>			
Anzahl .....	256	219	189
Tragfähigkeit in t .....	273 817	237 605	208 324
<b>Schuten und Leichter</b>			
Anzahl .....	41	41	41
Tragfähigkeit in t .....	5 252	5 255	5 236
<b>Schlepper</b>			
Anzahl .....	93	95	95
Maschinenleistung in PS ..	22 663	23 353	24 061
<b>Fahrgastschiffe</b>			
Anzahl .....	66	69	66
Personenkapazität .....	15 667	16 759	17 050
Maschinenleistung in PS ..	15 077	15 919	15 437
<b>Binnenschiffe insgesamt</b>			
Anzahl .....	819	808	789
Frachtraum in t .....	535 934	522 877	511 006
Personenkapazität .....	15 667	16 759	17 050
Maschinenleistung in PS ..	193 867	210 176	221 111

Partikulierschiffe mit 29,2 %, Reedereischiffe mit 68,6 % und Werkschiffe mit 2,2 % beteiligt. Über mehrere Jahre verglichen, läßt der Bestand und damit der Frachtraum der Schleppkähne eine rückläufige, der der Motorgüterschiffe aber eine steigende Tendenz erkennen. Mit diesem Umschichtungsprozeß nimmt, am Frachtraum gemessen, der Anteil der Partikulierschiffe unter den Schleppkähnen ab, bei den Motorgüterschiffen aber zu. Das bedeutet, daß viele Partikuliere vom Schleppkahn zum Motorschiff wechseln, das auf den Wasserstraßen wegen der erheblich gesteigerten Anpassungsfähigkeit an Verkehrsumschichtungen und -schwankungen freizügiger verkehren kann und damit zu erhöhter Wirtschaftlichkeit führt. Eigentümer der *Schuten und Leichter* waren vorwiegend Werkbetriebe. Sie verfügten am 31. Dezember 1963 über mehr als 80 % der Tragfähigkeit dieser Schiffsgattung. Auf Reedereien entfielen 19,9 %. Mehr als die Hälfte der in *Schlepper* installierten Maschinenleistung war im Besitz der Reedereien, 44,3 % entfielen auf Partikuliere, 4,7 % standen in Werkeigentum. *Fahrgastschiffe* wurden Ende 1963, wenn man dem Vergleich die Personenkapazität als Maßstab zugrunde legt, zu 61,5 % von Behörden betrieben. So waren Schiffe, die über eine größere Personenkapazität verfügten, vorwiegend im Besitz der Bundesbahn (Bodenseeschiffe). Rund 25 % der Personenkapazität der Fahrgastschiffe stand in Händen der Reedereien, etwa 13 % wurden von Partikulieren betrieben, und knapp 1 % befanden sich in Werkeigentum.

Dipl.-Ing. Norbert Mad

**Bruttoverdienste und Arbeitszeiten im Handwerk im November 1964**

Nach den Ergebnissen der halbjährlichen Verdiensterhebung im Handwerk haben sich von Mai bis November 1964 die Bruttostundenverdienste weiterhin erhöht. Im Durchschnitt der neun ausgewählten Handwerkszweige stiegen sie bei den Vollgesellen um 4,2 %, bei den Jungesellen um 1,6 % und bei den übrigen Arbeitern um 2,0 %. Da in demselben Zeitraum auch eine Verlängerung der bezahlten Arbeitszeit für alle Arbeiter um 3,3 % festgestellt wurde, haben die Bruttowochenverdienste eine beachtliche Erhöhung erfahren, die durchschnittlich bei den Vollgesellen 8,3 %, bei den Jungesellen 4,6 % und bei den übrigen Arbeitern 5,8 % betrug.

**Arbeitszeiten wieder auf normalem Niveau**

Der Mai 1964 hatte als vorangegangener Erhebungsmonat mit seinen vier gesetzlichen Feiertagen in allen ausgewählten Handwerkszweigen stark verkürzte Arbeitszeiten im Gefolge. Der Rückgang der bezahlten *Arbeitszeit* war damals damit begründet worden, daß die Feiertage und die vermutlich angehängten Urlaubstage einen spürbaren Ausfall an Überstunden mit sich brachten. Demgegenüber war im November 1964 mit nur einem gesetzlichen Feiertag die Länge der Arbeitszeiten wieder auf normalem Niveau. In den Veränderungszahlen der geleisteten Wochenstunden zwischen Mai und November 1964 spiegelt sich dieser Vorgang deutlich wider, und auch die Verlängerungen der bezahlten Arbeitszeiten innerhalb derselben Zeitspanne sind mehr oder weniger stark von dieser Seite her beeinflußt, so daß sie kaum eine Aussage hinsichtlich des Arbeitsanfalls gestatten. Aussagekräftiger ist dagegen ein Vergleich der bezahlten Arbeitszeiten in den beiden letzten Novembererhebungen. Hier kommt im wesentlichen die in Jahresfrist eingetretene Arbeitszeitverkürzung zum Ausdruck, die im Durchschnitt aller Arbeiter 0,2 Stunden wöchentlich betrug und sich bei den übrigen Arbeitern mit 0,9 Stunden wöchentlich am stärksten auswirkte. Hervorzuheben sind die Vollgesellen des Herrenschneiderhandwerks, deren bezahlte Arbeitszeit sich von November 1963 zu November 1964 um 2,4 Stunden je Woche verkürzte. Im Durchschnitt der ausgewählten Handwerkszweige betrug im November 1964 die Zahl der bezahlten Wochenstunden bei den Vollgesellen 46,4 Stunden, bei den Jungesellen 45,5 Stunden und bei den übrigen Arbeitern 46,5 Stunden.

**Höhere Stundenverdienste**

Eine Erhöhung der Bruttostundenverdienste zeigte sich in allen ausgewählten Handwerkszweigen und innerhalb dieser in fast allen Arbeitergruppen. Unter den *Vollgesellen* hatten diejenigen der Elektroinstallation zwischen Mai und November 1964 mit 7,0 % den größten Zuwachs bei den Stundenlöhnen zu verzeichnen. Mit durchschnittlich 4,63 DM erreichten die Vollgesellen des Fleischerhandwerkes die höchsten Stundenverdienste, während ein Vollgeselle im Durchschnitt aller Handwerkszweige 4,20 DM je Stunde verdiente.

Die Entwicklung bei den *Jungesellen* ergab im wesentlichen dasselbe Bild. Hier erhöhten sich die Stundenverdienste derjenigen des Schlosserhandwerks mit 7,1 % am stärksten, und diejenigen des Handwerkszweiges „Klempnerei, Gas- und Wasserinstallation“ erreichten mit 3,81 DM den höchsten Stundenlohn. Eine auffallende Ausnahme bildeten die Jungesellen des Kraftfahrzeug-Reparaturhandwerks. Ihr durchschnittlicher Stundenverdienst ist zwischen Mai und November 1964 um 4,5 % auf 3,16 DM zurückgegangen. Die Nachprüfung ergab, daß die in diesem Handwerkszweig einbezogenen Berichtsbetriebe im November 1964 wesentlich mehr Jungesellen meldeten als im vorangegangenen Erhebungsmonat. Diese Zunahme läßt sich nicht allein aus einem verstärkten Zugang von Jungesellen, die mit abgeschlossener Gesellenprüfung die Lehrzeit beendet hatten, erklären. Vielmehr dürfte der Hauptgrund darin liegen, daß das Kraftfahrzeug-Reparaturhandwerk einen starken Sog auf die Jungesellen verwandter Handwerkszweige wie Schlosserei, Klempnerei usw. ausübt. Für die Dauer einer gewissen Einarbeitungszeit werden den übergewechselten Arbeitern nicht die gleichen Löhne bezahlt wie den erfahrenen Gesellen. Ähnliche Strukturverschiebungen dürften auch der Grund für geringfügige Rückgänge der Stundenverdienste bei den *übrigen Arbeitern* in der Elektroinstallation sowie im Maler- und Anstreicherhandwerk gewesen sein. Die übrigen Arbeiter haben auf Grund ihrer Berufsausbildung keinen Anspruch auf den tariflichen Ecklohn. Sie setzen sich zusammen aus angeleiteten und ungelerten Arbeitern, Hilfsarbeitern und Kraftfahrern. Änderungen innerhalb dieser inhomogenen Arbeitergruppe sind häufig und wirken sich regelmäßig in den Durchschnittsverdiensten aus.