

Die endgültige Ernteschätzung von sechs Gemüsearten ergab mit Ausnahme bei Kopfsalat und Buschbohnen allgemein etwas niedrigere Erträge je Hektar und durch Anbaueinschränkungen auch kleinere Ernten als im vorigen Jahr. Der Ausfall ist bei Herbstweißkohl am größten und macht 53 000 dz, also ein Viertel der Ernte von 205 000 dz aus. Auch die Zwiebeln erbrachten auf kleinerer Fläche mit 19 300 dz rund 17 vH weniger als im vorigen Jahr. Nur bei Sommer- und Herbstkopfsalat war die Ernte mit 42 000 dz infolge größerer Anbauflächen und höherer Hektarerträge um ein Fünftel, bei Buschbohnen mit 46 600 dz um nicht ganz ein Fünftel größer als im Jahr 1957.

Ende September fand auch eine Erntevorschätzung von fünfzehn Spätgemüsearten statt. In den Ergebnissen spiegelt sich das günstige Herbstwetter wider; haben doch neun Arten höhere Hektarerträge als im vorigen Jahr und im Durchschnitt der Jahre 1952/57. Insbesondere trifft dies für Tomaten zu; die Gesamternte wird trotz der kleineren Anbaufläche um fast ein Drittel höher sein als im Vorjahr. Beim Blumen-

kohl erwartet man eine Mehrernte von fast 17 vH, doch ist diese hauptsächlich durch Anbauerweiterung bedingt. Das gleiche gilt für Dauerwirsingkohl, Spätkohlrabi, Sellerie und Porree.

Niedrigere Hektarerträge gibt es nur bei Dauerweißkohl, Dauerrotkohl, Rosenkohl, Spätkohlrabi, Feldsalat und Roten Rüben, doch sind die Ertragsausfälle unbedeutend. Sie wirken sich auch nur in Verbindung mit verkleinerten Anbauflächen auf die Ernte aus, zum Beispiel bei Roten Rüben, Späten Möhren, Feldsalat, Rosenkohl und Dauerrotkohl. Trotz kleinerer Hektarerträge sind bei Dauerweißkohl und Spätkohlrabi, bedingt durch den stärkeren Anbau, Mehrernten von 5 vH und 11 vH zu erwarten.

Faßt man die Ergebnisse aller Ende September geschätzten Gemüsearten zusammen, so errechnet sich eine Gesamternte von 721 000 dz, die zwar das sechsjährige Mittel um 5 vH übertrifft, aber hinter der Ernte 1957 um 33 000 dz zurückbleibt, obwohl der durchschnittliche Hektarertrag ein wenig größer ist.

Viktor Hönl

HANDEL UND VERKEHR

Der Luftverkehr auf dem Flughafen Stuttgart im Jahr 1957

Flugverbindungen

Am Jahresende 1957 waren auf dem Flughafen Stuttgart – wie schon 1955¹ – acht Luftverkehrsgesellschaften vertreten. Außerdem waren noch zwei Chartergesellschaften tätig. Die Air France stellte am 20. Januar 1957 die Flugstrecke Paris–Stuttgart–Nürnberg–Berlin ein, die sie am 21. April 1953 aufgenommen hatte. Die Ausnutzung der Strecke war hauptsächlich auf dem Abschnitt Stuttgart–Paris und umgekehrt gut. Die British European Airways – BEA – eröffnete am 10. Oktober 1957 einen Luftfrachtdienst Stuttgart–London, der der Wirtschaft Baden-Württembergs sehr nützlich ist. Er wird wöchentlich zweimal in beiden Richtungen befliegen. Der Aufstieg der Deutschen Lufthansa kam auch Stuttgart zugute. Die Fluggesellschaft vergrößerte ihre Flotte auf 22 Maschinen und erweiterte ihr Streckennetz auf 61 000 km. Den innerdeutschen Luftverkehr konnte sie vielseitiger gestalten und verdichten. Die Einbeziehung der Strecke Stuttgart–Zürich in ihren Liniendienst wirkte sich für das Verkehrsaufkommen günstig aus. Leider berühren aber die interkontinentalen Strecken der Lufthansa den Flughafen nicht. Doch führen seit Oktober 1956 verschiedene Fernstrecken der nordischen Luftfahrtgesellschaft Scandinavian Airlines System – SAS – über Stuttgart und beleben den Verkehr auf dem Flughafen außerordentlich. Vor allem ist der Flugdienst in den Nahen und Mittleren Osten zu erwähnen. Die Transatlantikstrecke nach Nordamerika befliegt die Pan American World Airways – PAA – sowie im Frachtverkehr die Seaboard & Western. Die PAA verbindet außerdem Berlin mit Stuttgart. Die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij – KLM –, die Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne – SABENA – und die Swissair haben Stuttgart lediglich in ihr europäisches Netz eingeschlossen.

Direkte Flugverbindungen bestanden nach dem Winterflugplan 1957/58 im planmäßigen Linienverkehr mit 25 Flughäfen. Die Verkehrsfrequenz mit den einzelnen Flughäfen war aber recht unterschiedlich. Am häufigsten sind von Stuttgart aus die Flughäfen von Zürich und Frankfurt angefliegen worden.

Die Nur-Frachtstrecke Stuttgart–New York wurde wöchentlich sechsmal befliegen. Ferner wurden mit Zwischenlandung in London sechs weitere Frachtkurse nach New York durchgeführt. Nach Brüssel mit Zwischenlandung in Köln sowie nach London gab es im ausschließlich planmäßigen Frachtverkehr je zwei Verbindungen.

Wöchentliche Flugverbindungen vom Flughafen Stuttgart

Nach Flughafen	Zahl der Verbindungen	Nach Flughafen	Zahl der Verbindungen
Zürich	28	Madrid	2
Frankfurt	23	New York	2
Düsseldorf	14	Nizza	2
Hannover	11	Stockholm	2
Kopenhagen	10	Beirut	1
Köln/Bonn	9	Chicago	1
Brüssel	8	Detroit	1
Amsterdam	7	Genf	1
Hamburg	7	München	1
Berlin	6	Rom	1
Luxemburg	5	Shannon	1
Lissabon	2	Teheran	1
London	2		

Im planmäßigen Linienverkehr wurde der Flughafen Stuttgart in der Woche von 115 Flugzeugen angefliegen, das waren täglich im Durchschnitt 16 Maschinen. Auf Flugzeuge der Lufthansa und der Swissair entfielen ungefähr ein Drittel bzw. ein Viertel der Landungen und entsprechend der Starts. Es folgte die PAA und die SAS mit 15 und 13 wöchentlichen Landungen bzw. Starts. Maschinen der SABENA und der KLM flogen Stuttgart wöchentlich nur neun- und siebenmal an, die der Seaboard & Western Airlines sechsmal und die der BEA lediglich zweimal.

Die Fluggesellschaften wenden sich in zunehmendem Maße immer größeren Flugzeugtypen zu, die über eine höhere Reisegeschwindigkeit und über eine größere Nutzlastkapazität verfügen. Von dieser Entwicklung wurde auch der Flughafen Stuttgart betroffen. Seit einigen Jahren ist zu beobachten, daß die Zahl der angefliegenen DC-3 sinkt, die der Convair 440 und DC-4 hingegen steigt. Diese Flugzeugtypen werden gegen-

¹ Vgl. „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“, 4. Jg. 1956, Heft 10, Seite 324 ff.

Der Verkehr auf dem Flughafen Stuttgart

Jahr	Flugzeuge Starts	Fluggäste			Fracht			Post		
		Aussteiger	Einsteiger	Durchgang ¹⁾	Empfang	Versand	Durchgang ¹⁾	Empfang	Versand	Durchgang ¹⁾
		Anzahl			Tonnen					
1953	4 101	21 624	21 833	25 938	222,9	693,4	593,9	54,0	78,9	223,5
1954	5 184	26 826	26 321	30 235	327,3	1 047,3	780,0	84,2	73,9	268,8
1955	8 944	40 356	38 974	40 317	382,0	1 212,0	799,8	104,4	110,1	277,0
1956	9 643	63 094	60 389	44 357	564,6	1 453,1	675,1	114,1	129,9	159,1
1957	10 269	76 575	73 341	53 266	602,6	1 625,5	722,1	140,8	167,4	147,2

¹⁾ Unter Durchgang sind nur die mit gleichem Flugzeug angekommenen und wieder abgegangenen Fluggäste sowie Fracht- und Postmengen gezählt.
Quelle für sämtliche Tabellen: Statistische Berichte, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt (Arb. Nr. V/27).

wärtig hauptsächlich im innereuropäischen Verkehr verwandt, nach dem Nahen Osten und auf der Transatlantikstrecke sind im allgemeinen DC-6 B und DC-7 C eingesetzt. Mit einer weiteren Zunahme des Anteils der größeren Flugzeugtypen an den Landungen und entsprechend den Starts wird bei der augenblicklichen technischen Entwicklung gerechnet. Doch können die großen Maschinen nur Flughäfen anfliegen, die über eine ausreichende Startbahnlänge verfügen.

Verkehrsleistungen

Im Jahr 1957 starteten 10 269 Flugzeuge im gewerblichen Verkehr (planmäßiger und außerplanmäßiger Linienverkehr, Charter- und Sonderflugverkehr). Im Linienverkehr gingen 5728 Flugzeuge ab, 709 im Charterverkehr und 3832 im sonstigen Verkehr. Von den im Linienverkehr gestarteten Maschinen flogen knapp zwei Drittel als ersten Flughafen einen inländischen an, 35 vH flogen direkt ins Ausland. Die außerplanmäßigen Flüge der Chartergesellschaften dienen insbesondere dem Pauschalreiseverkehr. Er war namentlich mit den Balearen und den Kanarischen Inseln recht reger. Seit 1956 erhöhte sich die Startziffer um 6 vH. Demgegenüber ergab sich für die zehn Verkehrsflughäfen des Bundesgebiets und Berlin (West) eine durchschnittliche Zuwachsquote von 15 vH.

Die Zahl der Fluggäste (einstiegende und aussteigende Personen) betrug rund 150 000. Das sind 22 vH mehr als im Vorjahr. Der Durchgangsverkehr nahm um 20 vH zu. Weitaus der größte Teil der beförderten Personen, nämlich 82 vH, flog im Linienverkehr; auf den Charterverkehr kamen 6 vH und 12 vH auf den sonstigen Verkehr, zu dem auch die Rundflüge zählen. An ihnen nahmen 9144 Personen teil. Der Auslandsverkehr war beachtlich: 26 588 Personen stiegen in Stuttgart aus direkt vom Ausland kommenden Flugzeugen aus; 26 258 Personen reisten, ohne umzustiegen, ins Ausland.

Im Jahr 1957 wurden 2258 t Fracht umgeschlagen. Auf den Frachtempfang entfielen 27 vH, auf den Frachtversand 73 vH. In den einzelnen Verkehrsarten hatte der Linienverkehr eine überragende Stellung; rund 86 vH der Frachtmenge wurden in ihm befördert, im Frachtcharterverkehr dagegen nur 14 vH. Das Frachtaufkommen vermehrte sich im Vergleich zu 1956 um insgesamt 10 vH. Der Frachtempfang weitete sich um 7 vH aus, der Frachtversand um 12 vH. Die Zunahme des letzteren ist nur durch die beachtliche Steigerung des direkten Auslandsverkehrs um etwa ein Drittel verursacht worden, denn der Inlandsverkehr wurde sogar um rund 20 vH eingeschränkt. Der Durchgangsverkehr vergrößerte sich um 7 vH.

Der Luftfrachtdienst wird zuletzt von der in Baden-Württemberg stark vertretenen Fertigwarenindustrie in Anspruch genommen. So werden auf dem Luftwege in erster Linie Erzeugnisse der feinmechanischen und optischen, der chemischen und der Schmuckwarenindustrie versandt. Dieser Export ist für die Höhe der Leistungsziffern im Luftfrachtverkehr nach dem Ausland mitbestimmend. Im direkten Verkehr mit ausländischen Flughäfen gingen 1957 rund 1192 t ab. Das war ungefähr drei Viertel des gesamten Frachtversandes. Direkt aus dem Ausland kamen 302 t oder gut die Hälfte des gesamten Frachtempfanges.

Der Luftpostumschlag bezifferte sich 1957 auf 308 t. Auf den Postempfang kamen 46 vH, auf den Versand 54 vH. Seit

1956 dehnte sich der Versand in etwas stärkerem Maße aus als der Empfang. Der Anteil des Auslandsverkehrs war sowohl beim Postempfang wie auch beim Postversand mit 19 vH gering. Der Transitverkehr war rückläufig. Seit 1. November 1957 können Luftpostpakete ins Ausland von der Bundespost ohne vorherige Zollabfertigung und ohne Ausfuhrpapiere angenommen und versandt werden, wenn der Wert der Waren 100 DM nicht übersteigt und kein Entgelt für diese Waren erwartet wird. Infolgedessen wird mit einer weiteren Belebung des Luftpostverkehrs gerechnet.

Verkehr mit anderen Flughäfen

Die Luftfahrt ist die geeignetste Verkehrsart für Reisende, die weite Entfernungen rasch und ohne Umwege zurücklegen wollen. Doch ist Stuttgart noch nicht in dem Maße in die Weltflugrouten einbezogen wie andere europäische Flughäfen. So müssen die von Stuttgart abfliegenden Fluggäste auf dem deutschen oder auf einem anderen europäischen Flughafen umsteigen, auf dem günstige Anschlußmöglichkeiten vorhanden sind. Indessen ändern die Fluggesellschaften von Zeit zu Zeit nicht nur die Flugpläne, sondern oftmals auch die Streckenführung. So ist es zu erklären, daß der Verkehr nach den einzelnen Flughäfen bemerkenswerten Schwankungen unterworfen ist.

Frankfurt, der wichtigste deutsche Flughafen, verfügt über gute Verbindungen nach allen bedeutenden Flughäfen der Welt. Frankfurt ist auch Abflughafen der Deutschen Luft Hansa für ihre interkontinentalen Strecken nach Nord- und Südamerika, Afrika, dem Nahen und Mittleren Osten. Düsseldorfs Stellung als Weltflughafen festigt sich ebenfalls. In Zürich bestehen für die von Stuttgart mit Swissair-Maschinen abfliegenden Personen Direktanschlüsse an das gesamte europäische Swissair-Streckennetz, ferner Verbindungen nach dem Nahen und Fernen Osten, Nord- und Südamerika. Kopenhagen ist Ausgangspunkt der beiden Polar Routen der SAS nach Tokio und Los Angeles; sowie der Weltstrecken nach Südamerika und dem Fernen Osten via Indien. Die täglich verkehrenden KLM-Maschinen hatten im Winterfahrplan 1957 Anschluß an den Nonstopflug Amsterdam-New York. Auch die verschiedenen Verbindungen von Amsterdam nach Südamerika sind zu erwähnen. Die SABENA-Maschinen bieten in Brüssel Anschluß unter anderem nach Johannesburg, Belgisch-Kongo, Tripolis.

Im Personenverkehr war die direkte Strecke nach Berlin am stärksten belegt. Frankfurt nahm als Ankunftshafen für die von Stuttgart abfliegenden Personen den zweiten Platz ein. In weitem Abstand folgten Düsseldorf, München und Hamburg. Im Gegensatz zu Berlin werden diese vier Flughäfen in den meisten Fällen nicht das endgültige Reiseziel gewesen sein, sondern die Fluggäste werden hier die Flugzeuge gewechselt haben. Aus den „Flugberichten“, die seit April 1956 in der Luftfahrtstatistik eingeführt sind, ist nämlich weder der Herkunftsort noch das endgültige Reiseziel der Passagiere ersichtlich. Als Herkunfts- bzw. Zielhafen wird lediglich der Flughafen genannt, auf dem die Fluggäste an Bord gehen, bzw. auf dem sie das Flugzeug wieder verlassen. Dasselbe gilt auch für die Ladung. Am 28. Oktober 1956 nahm die Swissair die Direktstrecke Zürich-Stuttgart-Köln auf, die wachsenden Zuspruch findet.

Fracht und Post wurden in erster Linie von Stuttgart nach Frankfurt geleitet, wo sie zum großen Teil in Flugzeuge umgeladen wurde, die ins Ausland abgingen. Im direkten Verkehr nach Berlin erlangte sowohl der Fracht- als auch der Postverkehr eine bemerkenswerte Höhe.

Weitaus der größte Teil der direkt ins Ausland abfliegenden Personen benützte die Flugstrecke nach Zürich. Die Zahl der nach Kopenhagen fliegenden Personen war beträchtlich, sie stieg gegenüber dem Vorjahr auf das Fünffache. Eine hohe Verkehrsfrequenz ließ sich auch nach den Flughäfen von Amsterdam, London und Brüssel nachweisen. Im direkten Flug nach New York wurden rund 640 Personen befördert, gegenüber dem Vorjahr verringerte sich freilich die Zahl. Die hohe Beförderungsleistung im Jahr 1956 hing mit dem Deutschen Sängerfest, das in Stuttgart stattfand, zusammen. Hingegen vermehrte sich die Zahl der Flugpassagiere im Verkehr nach Chicago. Der Verkehr nach Teheran, dem von Stuttgart aus am östlichsten gelegenen Flughafen, der planmäßig im Direktflug zu erreichen ist, entwickelte sich günstig. Auch die Urlaubsreisen nach Palma auf Mallorca nahmen zu, besonders in den Monaten August, September und Oktober. Zu erwähnen sind weiter die Charterflüge amerikanischer Schwabervereine, die die alte Heimat besuchen.

Der Luftverkehr von Stuttgart nach deutschen und ausländischen Flughäfen

Ankunftsflughafen	Fluggäste		Fracht		Post	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957
	Anzahl		Tonnen			
Inländische Flughäfen	30 090 ¹⁾	37 939 ¹⁾	538,3	433,4	105,0	135,4
darunter						
Berlin (West)	10 466	14 931	92,5	75,5	26,8	38,6
Düsseldorf	1 494	3 028	32,1	21,5	7,4	5,5
Frankfurt	14 309	14 810	359,9	299,2	68,2	86,7
Hamburg	1 050	1 440	17,8	11,4	0,6	1,2
Köln/Bonn	10	735	0,1	11,4	—	2,3
München	1 651	1 870	13,7	9,1	1,0	0,2
Ausländ. Flughäfen ..	21 815	26 258	914,9	1 192,1	24,9	32,0
darunter						
Amsterdam	2 618	2 458	362,4	387,1	2,4	3,0
Brüssel	748	1 338	137,8	205,6	0,1	0,4
Chicago	102	426	1,6	8,9	0,0	0,0
Kopenhagen	513	2 640	38,7	149,0	1,5	4,0
London	1 819	1 733	42,3	92,6	5,3	4,5
New York	1 525	636	40,2	68,4	3,3	10,6
Palma	1 737	2 539	—	—	—	—
Paris	3 672	274	77,5	3,4	1,5	0,5
Teheran	42	129	4,1	6,8	0,9	0,5
Zürich	7 047	10 964	152,3	212,9	3,8	3,7
Zusammen	51 905	64 197	1 453,2	1 625,5	129,9	167,4

¹⁾ Ohne, die mit Rundflügen beförderten Personen.

Im Frachtverkehr war die Strecke nach Amsterdam mehr belegt als die nach Zürich. Bemerkenswerte Transportleistungen ergaben sich im Luftverkehr nach Brüssel, Kopenhagen, London und New York. Allein der Frachtversand nach Kopenhagen dehnte sich auf das Vierfache aus. Im Postverkehr nahm New York die erste Stelle ein. Aber auch London und Kopenhagen traten als Empfangsflughäfen hervor. Die hohe Beförderungsleistung auf der Flugstrecke Stuttgart-Paris im Jahr 1956 zeigt, wie wichtig diese Direktverbindung namentlich für die Wirtschaft Baden-Württembergs ist. Im Personenverkehr kam Paris 1956 als Anknüpfungshafen an zweiter, im Frachtverkehr an vierter Stelle.

Im Inlandsverkehr war die Teilstrecke Stuttgart-Berlin nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes mit 366 Flügen, 14 871 beförderten Personen, 73,1 t beförderter Fracht und 38,6 t beförderter Post zu 66,3 vH ausgenutzt. Auf der Teilstrecke Stuttgart-Frankfurt war die Beförderungsleistung mit 1701 Flügen, 31 665 Personen, 603,5 t Fracht und 157,6 t Post zwar wesentlich höher, doch ergab sich mit 50,9 vH eine geringere Ausnutzung. Der Ausnutzungsgrad der Strecke Stuttgart-München betrug 46,6 vH. Auf der Teilstrecke Stutt-

gart-Zürich/Genf ging der Ausnutzungsgrad von 80,9 vH im Jahr 1955 auf 66,6 vH im Jahr 1956 und 1957 auf 46,0 vH zurück.

Im Anknüpfungsverkehr ergaben sich im Personen- und Postverkehr ähnliche Tendenzen. Im Frachtverkehr war die Höhe des Empfanges aus New York beachtlich. Gegenüber dem Vorjahr steigerte sich die angekommene Frachtmenge auf gut das Dreieinhalbfache. Dagegen beförderte man im Direktflug von London, sowie von Zürich weniger Fracht als im vorhergehenden Jahr.

Der Luftverkehr von deutschen und ausländischen Flughäfen nach Stuttgart

Abgangsflughafen	Fluggäste		Fracht		Post	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957
	Anzahl		Tonnen			
Inländische Flughäfen	32 782 ¹⁾	40 843 ¹⁾	273,1	300,2	96,5	113,5
darunter						
Berlin (West)	12 100	17 084	58,3	103,4	27,9	48,6
Düsseldorf	1 671	2 868	11,6	11,0	1,6	1,3
Frankfurt	14 931	16 134	143,4	159,5	61,6	57,3
Hamburg	1 295	1 406	39,2	8,6	1,9	1,3
Köln/Bonn	9	764	0,2	2,6	0,1	1,5
München	1 629	1 408	8,0	4,5	1,0	1,2
Ausländ. Flughäfen ..	21 828	26 588	291,5	302,4	17,6	27,3
darunter						
Amsterdam	2 855	2 774	93,2	95,7	1,3	0,8
Brüssel	723	1 067	26,7	29,9	0,4	1,2
Chicago	186	350	0,1	0,4	—	1,0
Kopenhagen	562	2 913	6,7	22,4	1,7	5,7
London	1 778	1 687	31,8	21,6	0,8	1,6
New York	1 362	338	16,4	58,1	1,6	0,8
Palma	1 843	2 648	—	—	—	—
Paris	3 454	314	22,9	1,6	1,0	0,1
Teheran	16	88	1,1	1,4	0,1	1,1
Zürich	6 720	10 753	69,5	56,8	9,0	12,2
Zusammen	54 610	67 431	564,6	602,6	114,1	140,8

¹⁾ Ohne die mit Rundflügen beförderten Personen.

Verkehr auf anderen Flughäfen

Die Verkehrsflughäfen Westdeutschlands und Westberlins konnten auch 1957 die Leistungen im Personenverkehr erhöhen. Auf den Flughäfen Köln/Bonn und Bremen ließen sich mit 71 vH und 50 vH die höchsten Zuwachsraten feststellen. Auf den Flughäfen Frankfurt, Stuttgart und Düsseldorf weitete sich die Fluggastzahl ebenfalls beträchtlich aus. Die geringste Zunahme ergab sich auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof.

Der Frachtverkehr verminderte sich hingegen im Durchschnitt der zehn Flughäfen um 18 vH, und zwar vor allem durch den eingeschränkten Luftfrachtsonderdienst zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet. Die Sonderfracht, die

Der Verkehr auf den Flughäfen¹⁾

Flughafen	Personenverkehr		Frachtverkehr		Postverkehr	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957
	1000 Personen		Tonnen			
Berlin (West)	995	1 003	27 111	17 874	2 660	2 776
Bremen	42	63	930	908	68	107
Düsseldorf	467	594	7 733	8 371	2 154	2 216
Frankfurt	994	1 154	17 181	16 538	6 153	6 595
Hamburg	535	605	14 479	10 724	1 351	1 450
Hannover	353	387	17 284	11 699	615	756
Köln/Bonn	73	125	740	1 692	228	398
München	348	419	3 594	3 977	822	961
Nürnberg	52	58	1 629	1 624	105	161
Stuttgart	168	203	2 693	2 950	403	455
Landeplätze	1	2	0	0	0	0
Hubschrauberplätze	10	17	23	25	—	—
Zusammen	4 038	4 630	93 397	76 382	14 559	15 875

¹⁾ Die Zahlen enthalten die Ein- und Aussteiger bzw. die Menge des Versandes und Empfanges und den Durchgang.

Anteil der Flughäfen am gesamten Luftverkehr im Jahr 1957

Flughafen	Personenverkehr	Frachtverkehr	Postverkehr	
			vH	
Berlin (West)	21,7	23,4	17,5	
Bremen	1,4	1,2	0,7	
Düsseldorf	12,8	11,0	14,0	
Frankfurt	24,9	21,7	41,4	
Hamburg	13,1	14,0	9,1	
Hannover	8,3	15,3	4,8	
Köln/Bonn	2,7	2,2	2,5	
München	9,1	5,2	6,1	
Nürnberg	1,3	2,1	1,0	
Stuttgart	4,4	3,9	2,9	
Landeplätze	0,0	0,0	0,0	
Hubschrauberplätze	0,3	0,0	-	
Zusammen	100	100	100	

nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 1952 bis 1954 jeweils über die Hälfte der Gesamtfracht betrug, war in den letzten Jahren stark rückläufig. Für das Jahr 1957 errechnet

sich ihr Anteil nur noch auf ein Fünftel der beförderten Fracht. Das Frachtaufkommen verkleinerte sich nicht nur auf den am Sonderfrachtdienst beteiligten Flughäfen Berlin (West), Hannover und Hamburg, sondern auch auf den Flughäfen Frankfurt und Bremen. Doch war hier der Rückgang nur geringfügig. Der Flughafen Köln/Bonn konnte dagegen den Frachtverkehr mehr als verdoppeln. Die Flughäfen München, Stuttgart und Düsseldorf registrierten gleichfalls einen Zugang. Der Luftpostverkehr nahm auf allen Flughäfen des Bundesgebietes und Westberlins zu. Die Beförderungsleistung konnte besonders in Köln/Bonn, Bremen und Hannover verstärkt werden.

Der Flughafen Frankfurt war 1957 der wichtigste Umschlagplatz im Luftpostverkehr. Auf ihn entfielen allein 41 vH aller Sendungen. Am gesamten Personenverkehr war er mit 25 vH, am Frachtverkehr mit 22 vH beteiligt. Ein etwas größerer Teil der Frachtmenge wurde in Berlin umgeschlagen (23 vH); im Personenverkehr und Postverkehr kam jedoch dieser Flughafen mit 22 vH und 17 vH erst an zweiter Stelle. In weitem Abstand folgten Hamburg, Düsseldorf, Hannover und München. Stuttgart nahm den siebenten Platz ein.

Ruth Paulus

PREISE LÖHNE UND SOZIALE SICHERUNG

Der Preisindex für die Lebenshaltung im 3. Vierteljahr 1958

Nachdem der Preisindex für die Lebenshaltung - mittlere Verbrauchergruppe - in Baden-Württemberg bereits am Ende des zweiten Vierteljahres 1958 leicht abwärts gerichtet war, setzte sich diese Entwicklung im dritten Vierteljahr 1958 zunächst verstärkt fort. Von Juni bis Juli ging der Preisindex um 0,5 vH und von Juli bis August um 0,8 vH zurück, um dann allerdings bis September um 0,2 vH anzusteigen. Insgesamt lag der Preisindex im September um 1,2 vH niedriger als im Juni 1958. Diese Entwicklung ist in starkem Maße mit der Rückläufigkeit des Preisindex für Ernährung um 3,2 vH zu erklären. Auch die Bekleidung wurde etwas billiger; in den übrigen Bedarfsgruppen herrschten jedoch im dritten Vierteljahr Verteuerungen vor, die sich maximal in einer Indexerhöhung um je 2,1 vH für Getränke und Tabakwaren sowie für Heizung und Beleuchtung niederschlugen.

Im Jahresvergleich von September 1957 bis September 1958 ist der Preisindex um 1,8 vH gestiegen, wobei unter diesem

gewogenen Durchschnitt nur die Preiserhöhungen in den Bedarfsgruppen „Ernährung“, „Wohnung“ sowie „Bildung und Unterhaltung“ geblieben sind. Ein besonders großes Ausmaß erreichten hierbei die Verteuerungen in den Gruppen „Verkehr“ mit + 12,4 vH und „Heizung und Beleuchtung“ mit + 7,0 vH. Auf der anderen Seite ist bemerkenswert, daß der Preisindex für Ernährung in Jahresfrist am geringsten gestiegen ist. Im Hinblick auf das große Gewicht der Ernährung kann daraus geschlossen werden, daß die Entwicklung des Gesamtindex in der Zeit von September 1957 bis September 1958 stärkeren konjunkturellen Einflüssen unterlag.

Da die Preisentwicklung sowohl in der Spanne September 1957 bis September 1958 als auch im dritten Vierteljahr 1958 in starkem Maße von den stark schwankenden Preisen für Kartoffeln, Gemüse, Obst und Südfrüchte (laufende Käufe) bestimmt wird, soll nachfolgend ein Überblick über den Ver-

Der Preisindex für die Lebenshaltung im 3. Vierteljahr 1958 in Baden-Württemberg

Gruppe	Originalbasis 1950 = 100				Umbasiert auf 1938 = 100				Veränderung der Indizes 1950 = 100 ¹⁾ in vH				
	1958				1958				Juli 58 gegen Juni 58	August 58 gegen Juli 58	Sept. 58 gegen August 58	Sept. 58 gegen	
	Juni	Juli	August	Sept.	Juni	Juli	August	Sept.				Juni 58	Sept. 57
Mittlere Verbrauchergruppe													
Ernährung	126,3	124,5	121,9	122,3	207,9	205,0	200,7	201,3	-1,4	-2,1	+0,3	-3,2	+0,4
Getränke und Tabakwaren	84,1	84,1	85,3	85,8	224,8	224,8	227,9	229,4	+0,0	+1,4	+0,7	+2,1	+3,0
Wohnung	122,2	122,8	122,9	122,9	129,1	129,7	129,8	129,8	+0,5	+0,1	-	+0,6	+1,5
Heizung und Beleuchtung	149,2	151,2	152,2	152,4	203,5	206,2	207,5	207,8	+1,3	+0,6	+0,2	+2,1	+7,0
Hausrat	115,3	115,3	115,4	115,5	202,1	202,1	202,4	202,6	+0,0	+0,1	+0,1	+0,2	+2,5
Bekleidung	106,4	106,3	106,3	106,2	186,9	186,7	186,6	186,5	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	+2,3
Reinigung und Körperpflege	115,1	115,1	115,5	115,4	186,7	186,8	187,3	187,2	+0,1	+0,3	-0,1	+0,3	+2,7
Bildung und Unterhaltung	121,4	121,4	121,5	121,7	157,4	157,4	157,6	157,8	-	+0,1	+0,1	+0,3	+0,9
Verkehr	134,4	134,4	135,5	135,5	185,7	185,7	187,3	187,3	-	+0,8	-	+0,8	+12,4
Lebenshaltung insgesamt	120,4	119,7	118,7	118,9	188,1	187,1	185,5	185,8	-0,5	-0,8	+0,2	-1,2	+1,8
Gehobene Verbrauchergruppe													
Lebenshaltung insgesamt	119,0	118,4	117,6	117,8	188,5	187,5	186,3	186,6	-0,5	-0,7	+0,2	-1,0	+1,5
Untere Verbrauchergruppe													
Lebenshaltung insgesamt	123,2	123,4	122,6	122,9	186,5	186,7	185,6	186,0	+0,1	-0,6	+0,2	-0,3	+2,7

¹⁾ Unter Zugrundelegung der mit zwei Dezimalstellen errechneten Indizes.