



Statistisches Amt für Hamburg
und Schleswig-Holstein
Bibliothek
Standort Kiel

22

STATISTISCHE MONATSHEFTE

SCHLESWIG - HOLSTEIN

13. Jahrgang · Heft 8

August 1961

Aufsätze:

Binnenschiffe in Schleswig-Holstein

Stand der Vorausberechnungen

Todesursachen 1959

Öffentliche Verschuldung

Boden- und Kommunkreditinstitute

Grundstücks- und Schiffshypotheken

1950

1955

1960

1965

1975

INDUSTRIELAND

— AGRARLAND

Anteil der Bereiche

an allen
Erwerbstätigen



Industrie
und Handwerk

Handel
und Verkehr

Land-
wirtschaft

140 an der
Wertschöpfung



141

Herausgegeben vom

144

145

STATISTISCHEN LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN

V 6458 E

142

146

DIE KONJUNKTUR IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

	Einheit	Monatsdurchschnitt		Veränderung in %
		Jan. 1960 bis Mai 1960	Jan. 1961 bis Mai 1961	
BESCHÄFTIGUNG				
Arbeitslose	1 000	29	17	- 41
INDUSTRIE				
Produktionsindex ¹	1950=100	246	275	+ 12
Beschäftigte ²	1 000	165	172	+ 5
Umsatz ^{2 3}	Mill.DM	499	551	+ 10
Geleistete Arbeiterstunden ^{2 4}	Mill.Std.	23,9	24,7	+ 3
BAUWIRTSCHAFT UND BAUTÄTIGKEIT				
Geleistete Arbeitsstunden ⁵	Mill.Std.	8,1	p 9,0	+ 11
Erteilte Baugenehmigungen ⁶	Anzahl	1 257	1 175	- 7
HANDEL				
Ausfuhr	Mill. DM	p 92,8	p 83,0	- 11
Einzelhandelsumsatz	1960=100	91	97	+ 8
VERKEHR				
Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge	Anzahl	4 150	4 499	+ 8
PREISINDEXZIFFERN (Bundesgebiet)				
Einkaufspreise für Auslandsgüter	1950=100	99	95	- 4
Preise ausgewählter Grundstoffe	1950=100	133	130	- 2
Erzeugerpreise				
industrieller Produkte	1950=100	125	128	+ 2
landwirtschaftlicher Produkte ⁷	1950/51=100	137	126	- 8
Lebenshaltungsindex ⁸				
insgesamt	1958=100	102,2	104,1	+ 2
Ernährung	1958=100	103,4	102,4	- 1
GELD UND KREDIT				
Kurzfristige Kredite ⁹				
Bestand	Mill.DM	1 083 ^a	1 313 ^a	+ 21
Zunahme	Mill.DM	+ 21 ^a	+ 29 ^a	x
Mittel- und langfristige Kredite ¹⁰				
Bestand	Mill.DM	2 659 ^a	3 052 ^a	+ 15
Zunahme	Mill.DM	+ 28 ^a	+ 42 ^a	x
Spareinlagen ¹¹				
Bestand	Mill.DM	1 347 ^a	1 586 ^a	+ 18
Zunahme	Mill.DM	+ 20 ^a	+ 17 ^a	x
STEUERAUFKOMMEN				
Umsatzsteuer ¹²	Mill.DM	33	37	+ 11
Landessteuern ¹³	Mill.DM	35	45	+ 26

1) Gesamtindustrie mit Energieerzeugung (ohne Bau) 2) in Betrieben mit im allgemeinen 10 und mehr Beschäftigten
3) einschl. Verbrauchssteuern sowie Reparaturen, Lohn- und Montagearbeiten, aber ohne Umsatz an Handelswaren
4) einschl. Lehrlingsstunden 5) nach den Ergebnissen der Totalerhebung für alle Betriebe (hochgerechnet) 6) Wohngebäude und Nichtwohngebäude (Neubau und Wiederaufbau) 7) Wirtschaftsjahr Juli bis Juni 8) 4-Personen-Arbeitnehmerhaushaltung; mittlere Verbrauchergruppe mit monatlich rund 300 DM Lebenshaltungsausgaben bzw. 360 DM Haushaltseinnahmen 9) an die Nichtbankenkundschaft 10) an die Nichtbankenkundschaft; einschl. durchlaufender Kredite
11) Einlagenbestand am Monatsende 12) einschl. Umsatzausgleichsteuer 13) einschl. Landesanteil an den Einkommensteuern a) Monats-Ø aus 4 Monaten gebildet

I N H A L T

8/61

Die Konjunktur in Schleswig-Holstein	2. Umschlagseite
Aktuelle Auslese	169
Aus dem Inhalt	170-171
Aufsätze	
Die Binnenschiffe in Schleswig-Holstein Ende 1959	172-179
Stand der Vorausberechnungen in Schleswig-Holstein	179-182
Häufige Todesursachen im Jahre 1959	182-185
Die öffentliche Verschuldung am 31. 12. 1960	185-187
Die Boden- und Kommunalkreditinstitute in Schleswig-Holstein 1957-1960	187-191
Grundstücks- und Schiffshypotheken 1960	191-192
Schleswig-Holstein im Zahlenspiegel	57*-62*
Kreiszahlen	63*
Schleswig-Holstein im Bund	64*
Wirtschaftskurven B - Industrie -	3. Umschlagseite

Inhalt der letzten 5 Hefte nach Monaten

Heft 3/1961

Wanderungen 1959
Inanspruchnahme des Begabungspotentials
Vieh- und Fleischwirtschaft 1959/60
Berlin- und Interzonenhandel 1959
Lohnarbeiterlöhne 1960
Anstaltsfürsorge

Pflanzenbestände in Baumschulen
Zwischenfruchtanbau 1960
Güterverkehr auf Eisenbahnen 1957

Heft 4/1961

Schleswig-holsteinische Erwerbsquote
Landwirtschaftliche Betriebe
Straßenverkehrsunfälle 1959
Bauwirtschaft 1960

Obsternte 1960
Schwerbeschädigte
Zahlungsschwierigkeiten 1960

Heft 5/1961

Arbeitskräftebestand in der Landwirtschaft
Reiseverkehr mit Skandinavien
Gaststättenpreise 1959

Auslandsumsatz der Industrie

Heft 6/1961

Kredite und Einlagen 1960
Kapitalgesellschaften
Viehbestände 1960
Soziale Krankenversicherung

Ausländer in Schleswig-Holstein
Akademische Prüfungen
Industriebeschäftigte
Bauspargeschäft 1958 bis 1960
Öffentliche Straßenverkehrsmittel

Heft 7/1961

Güterverkehr auf dem Wasserwege
Steueraufkommen in Schleswig-Holstein
Lastenausgleich in Schleswig-Holstein
Milchwirtschaft 1960
Angestelltenversicherung

Verkehr der Bundesbahn
Die Berufsschüler



STATISTISCHE MONATSHEFTE

SCHLESWIG - HOLSTEIN

13. Jahrgang · Heft 8

August 1961

Aktuelle Auslese



JEDER DRITTE BAUWILLIGE OHNE BAUPLATZ

Bei jedem dritten Haushalt, der im Rahmen der 1%igen Wohnungsstichprobe 1960 dem Interviewer als Wohnungswunsch ein Ein- oder Zweifamilienhaus genannt hat, ist die Realisierung dieses Zieles in erster Linie abhängig von dem Finden eines Bauplatzes. Die bereits im Eigentum der Bauwilligen befindlichen Baugrundstücke sind in der Masse (rund 80%) über 500 qm groß.

leistungen. Der Gesamtumsatz war um 1,3 Mrd. DM, das sind 8%, höher als 1959.

Steuerpflichtige und Umsatz in Schleswig-Holstein im Jahre 1960

Wirtschaftsbereich	Steuerpflichtige	Umsatz	
		Mill. DM	Zunahme gegenüber 1959 in %
Forstwirtschaft, Gärtnerei, Tierzüchter, Hochseefischerei	1 105	99	5
Industrie	2 404	4 951	7
Handwerk	14 664	2 323	13
Großhandel	4 143	4 342	6
Einzelhandel	19 839	3 500	7
Übrige Wirtschaftsbereiche	23 276	2 545	11
Insgesamt	65 431	17 761	8

Sämtliche Angaben ohne steuerbefreite landwirtschaftliche Umsätze und ohne Steuerpflichtige mit weniger als 8 500 DM Jahresumsatz.

406 000 HEKTAR GETREIDE



Die Anbaufläche für Getreide war 1961 im Ganzen fast genau so groß wie 1960. Es wurden 176 000 ha mit Brotgetreide und 230 000 ha mit Futtergetreide bestellt. Die Fläche für Brotgetreide war um 14% kleiner und die für Futtergetreide um 12% größer als 1960.

STRAFVOLLZUG



Ende März 1961 waren die schleswig-holsteinischen Strafanstalten mit rund 2 000 Häftlingen belegt; das sind 19% mehr als zum gleichen Zeitpunkt des Jahres 1960. Mehr als die Hälfte von ihnen verbüßte eine Gefängnisstrafe. 410 Männer und Frauen waren in Untersuchungshaft. An 335 Jugendlichen und Heranwachsenden wurde Jugendstrafe vollzogen.

UMSÄTZE 1960



Die umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen Schleswig-Holsteins verkauften im Jahre 1960 für 17,8 Mrd. DM Güter und Dienst-

Aus dem Inhalt

Binnenschiffe in Schleswig-Holstein

Seite 172

Die geographische Isolierung des Wasserstraßengebiets der Elbe, zu dem die Binnenwasserstraßen Schleswig-Holsteins gehören, ist einer der Gründe für den geringen Anteil Schleswig-Holsteins am Schiffsbestand und an der Verkehrsleistung der westdeutschen Binnenschifffahrt. Am gesamten Güterschiffsbestand der Bundesrepublik war Schleswig-Holstein 1959 - gemessen an der Tragfähigkeit - nur mit etwa 2% beteiligt. Die in Schleswig-Holstein registrierte fahrfähige Binnenschiffsflotte bestand Ende 1959 daher auch nur aus 355 Schiffen, und zwar aus 234 Güterschiffen mit eigenem Antrieb und 95 Güterschiffen ohne eigenen Antrieb. Die Tragfähigkeit sämtlicher Güterschiffe insgesamt betrug rund 84 000 t. Hinzu kamen noch 5 Schlepper (ohne Hafenschlepper) mit einer Maschinenleistung von zusammen 2 420 PS. Außerdem waren 21 Fahrgastschiffe mit einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von fast 4 900 Personen vorhanden. Die Anzahl der Binnenschiffe Schleswig-Holsteins hat sich seit 1957 nicht erhöht, ihre Tragfähigkeit ist dagegen um rund 13 500 t gewachsen. - Die Mehrzahl sowohl der Güterschiffe mit eigenem Antrieb als auch der Güterschiffe ohne eigenen Antrieb gehört zu den kleinen Größenklassen bis 350 t. Die Ursache dafür liegt zum Teil in der Beschaffenheit der Wasserstraßen, zum Teil darin, daß am Binnenverkehr Schleswig-Holsteins See- und Küstenschiffe teilnehmen. - Die 234 Güterschiffe mit eigenem Antrieb hatten sämtlich Motor- und Schraubenantrieb. Ihre Maschinenleistung betrug zusammen 37 600 PS. - Sowohl von den 234 Güterschiffen mit eigenem Antrieb als auch von den Güterschiffen ohne eigenen Antrieb waren rund sieben Zehntel 30 und mehr Jahre alt. Geht man jedoch von der Tragfähigkeit der Schiffe aus, so liegen nur etwa 40% der Tonnage in den Altersklassen über 30 Jahre. Von den 5 Binnenschiffsschleppern waren 3 noch keine 10 Jahre alt. Die Fahrgastschiffe waren dagegen überaltert; 14 Schiffe von insgesamt 21 waren über 30 Jahre alt. - 209 Einheiten der schleswig-holsteinischen Binnenschiffsflotte gehörten Privatschiffern.

Stand der Vorausberechnungen

Seite 179

In dem hier vorliegenden Aufsatz werden die seit 1955 veröffentlichten 17 Vorausberechnungen für das Land überprüft. Dabei zeigt sich, daß in allen Vorausberechnungen die Entwicklungstendenz richtig angegeben werden konnte. So ist z. B. richtig vorausgesagt worden, daß es in den kommenden Jahren mehr Eheschließungen, mehr Krankenhauspatienten, aber auch mehr Personenkraftwagen geben wird. Die vorausberechneten Werte sind jedoch im allgemeinen zu niedrig. Das hat vor allem daran gelegen, daß die Vorausberechnungen fast alle in irgendeiner Weise mit der Bevölkerungsentwicklung zusammenhängen. Die Einwohnerzahl Schleswig-Holsteins hat aber im Laufe von nur 4 Jahren - von Anfang 1957 bis Ende 1960 - um fast 58 000 Personen zugenom-

men. Mit solch einer starken Erhöhung der Bevölkerungszahl war in keiner Vorausberechnung gerechnet worden.

Todesursachen 1959

Seite 182

Im Jahre 1959 starben in Schleswig-Holstein rund 26 000 Menschen, fast genau so viele wie 1958. Die allgemeine Sterbeziffer ist geringfügig zurückgegangen. Sie betrug 1959 114 auf 10 000 Einwohner. Die häufigsten Todesursachen waren Herzkrankheiten, bösartige Neubildungen und Gefäßstörungen des Zentralnervensystems. Mehr als die Hälfte aller Sterbefälle war auf Krankheiten dieser drei Gruppen zurückzuführen. - Im ersten Lebensjahr starben 1959 insgesamt 1 164 Kinder, das entspricht einer Sterbeziffer von 335 je 10 000 Gleichaltrige. Die häufigsten Todesursachen in diesem Alter waren Lebensschwäche und Tod infolge Frühgeburt. - Bei den Kindern im Spielalter standen Unfälle im häuslichen Bereich und bei den Schulkindern außerhäusliche Unfälle als Todesursachen im Vordergrund. Die Gruppe der schulpflichtigen Kinder (5 bis unter 15 Jahre) hat jedoch gegenüber allen anderen Altersgruppen die niedrigste Sterblichkeit. - Bei den Menschen im Alter zwischen 15 und 65 Jahren sind Herzkrankheiten und bösartige Neubildungen die typischen Todesursachen. Für die alten Leute bilden die Gefäßstörungen des Zentralnervensystems die wichtigsten Todesursachen. - 1 900 Menschen starben 1959 eines unnatürlichen Todes. Etwa zwei Drittel der durch äußere Gewalteinwirkungen Gestorbenen kamen durch einen Unfall ums Leben. Bei den Männern häufen sich die tödlichen Unfälle in den Jahren zwischen 15 und 30.

Öffentliche Verschuldung

Seite 185

In der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1960 ist die kommunale Verschuldung in Schleswig-Holstein um 55,2 Mill. DM - das sind fast 10% - auf 619,5 Mill. DM gestiegen. Damit betrug die kommunale Verschuldung 269 DM je Einwohner. Die seit Jahren zu beobachtende stärkere Darlehnsaufnahme auf dem Kreditmarkt setzte sich auch im Rechnungsjahr 1960 fort. - Die aufgenommenen Mittel wurden vor allem für wirtschaftliche Unternehmen; für Straßen, Wege, Brücken; für Schulen und für öffentliche Einrichtungen verwendet. Auf diese vier Verwaltungszweige entfallen reichlich vier Fünftel aller seit dem 21. Juni 1948 eingegangenen und noch bestehenden Schuldverpflichtungen. - Ende März 1960 war die kommunale Verschuldung für nicht werbende Zwecke, also ohne die Kreditaufnahmen für wirtschaftliche Unternehmen, Wohnungsbau und allgemeines Grundvermögen, in Schleswig-Holstein mit 158 DM je Einwohner höher als bei den kommunalen Gebietskörperschaften des Bundesgebiets mit 142 DM je Einwohner. Die höhere Verschuldung gilt für alle Gemeindegrößenklassen. - Die Verschuldung

des Landes belief sich am Jahresende 1960 auf 1,8 Mrd. DM. Sie stieg gegenüber dem 31. März 1960 um 4%.

Boden- und Kommalkreditinstitute

Seite 187

Die schleswig-holsteinischen Realkreditinstitute hatten Ende 1956 für 214 Mill. DM Schuldverschreibungen im Umlauf. Um ihr Aktivgeschäft zu finanzieren, mußten sie weitere 385 Mill. DM langfristige Darlehen aufnehmen, außerdem wiesen sie 251 Mill. DM durchlaufende Mittel nach. Bis Ende 1960 hat sich das Verhältnis der im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen zu den langfristigen Darlehen erheblich verbessert, und zwar standen 619 Mill. DM umlaufende Wertpapiere 674 Mill. DM langfristigen Fremdmitteln (Darlehen) gegenüber. - Die Kreditinstitute treten vor allem als Wertpapierkäufer auf. Im Jahre 1959 wurden z. B. von 5,4 Mrd. DM verkaufter Wertpapiere beinahe 4 Mrd. DM (72%) von Kreditinstituten erworben. Private Anleger kauften dagegen nur für 246 Mill. DM. Das waren knapp 5% des Absatzes. Die Kaufentscheidungen der Kreditinstitute werden dabei sowohl von Renditeüberlegungen als auch von Liquiditätsüberlegungen beeinflußt. - Unter den im Verkehr befindlichen Schuldverschreibungen der Grundkreditanstalten des Bundesgebietes dominieren die Hypothekendarlehen. Im Geschäft der schleswig-holsteinischen Institute sind auch noch die Schiffspfandbriefe von einigem Gewicht; ihr Anteil schwankt zwischen einem Viertel und einem Drittel aller verkauften Wertpapiere. - An den in Schleswig-Holstein im Umlauf befindlichen Wertpapieren zum Jahresende 1960 hatten die Hypothekendarlehen mit etwa 280 Mill. DM den größten Anteil; 183 Mill. DM waren

Kommunalobligationen und 155 Mill. DM Schiffspfandbriefe. Die schleswig-holsteinischen Institute hatten Ende 1960 insgesamt für 619 Mill. DM Schuldverschreibungen im Umlauf. - Die durch Wertpapierverkauf und Verschuldung hereinkommenden Fremdmittel werden von den Realkreditinstituten als langfristige Darlehen auf Grundstücke und Schiffe ausgegeben. Ende 1960 waren von schleswig-holsteinischen Instituten zusammen 1,6 Mrd. DM langfristig ausgeliehen. - Die zusammengefaßten Bilanzen der vier schleswig-holsteinischen Realkreditinstitute ergaben am 31. Dezember 1959 eine Bilanzsumme von 2,4 Mrd. DM. An dieser Summe ist die Landesbank und Girozentrale mit ungefähr vier Fünfteln beteiligt.

Grundstücks- und Schiffshypotheken

Seite 191

Im Jahre 1960 wurden in Schleswig-Holstein nahezu 42 000 Grundpfandrechte neu eingetragen. Sie hatten einen Wert von 901 Mill. DM. Damit war das höchste Jahresergebnis seit der Währungsreform erreicht worden. Die Neueintragungen wurden dem Werte nach zu 87% auf nichtlandwirtschaftlichen Grundstücken vorgenommen. Den höchsten Wert mit 108 Mill. DM erreichten die neu eingetragenen Grundpfandrechte im Landkreis Pinneberg. - Im Jahre 1960 wurden in Schleswig-Holstein 213 Seeschiffshypotheken im Gesamtwert von 86 Mill. DM neu eingetragen. Gegenüber 1959 hatten lediglich die Eintragungen auf Schiffsneubauten zugenommen. Die meisten Seeschiffshypotheken wurden von Schiffspfandbriefbanken und sonstigen Anstalten zur Verfügung gestellt.

Erläuterungen

Die Quelle ist nur bei Zahlen vermerkt, die nicht aus dem Statistischen Landesamt stammen.

Mit "Kreisen" in Tabellenüberschriften sind die kreisfreien Städte und Landkreise gemeint.

Differenzen zwischen Gesamtzahl und Summe der Teilzahlen entstehen durch unabhängige Rundung; allen Rechnungen liegen die ungerundeten Zahlen zugrunde.

Bei Grössenklassen bedeutet "a-b": a bis unter b. Zahlen in () haben eingeschränkte Aussagefähigkeit. Zeichen an Zahlen bedeuten: p = vorläufige, r = berichtigte, s = geschätzte Zahl. \bar{x} bedeutet Durchschnitt.

Zeichen statt Zahlen bedeuten:

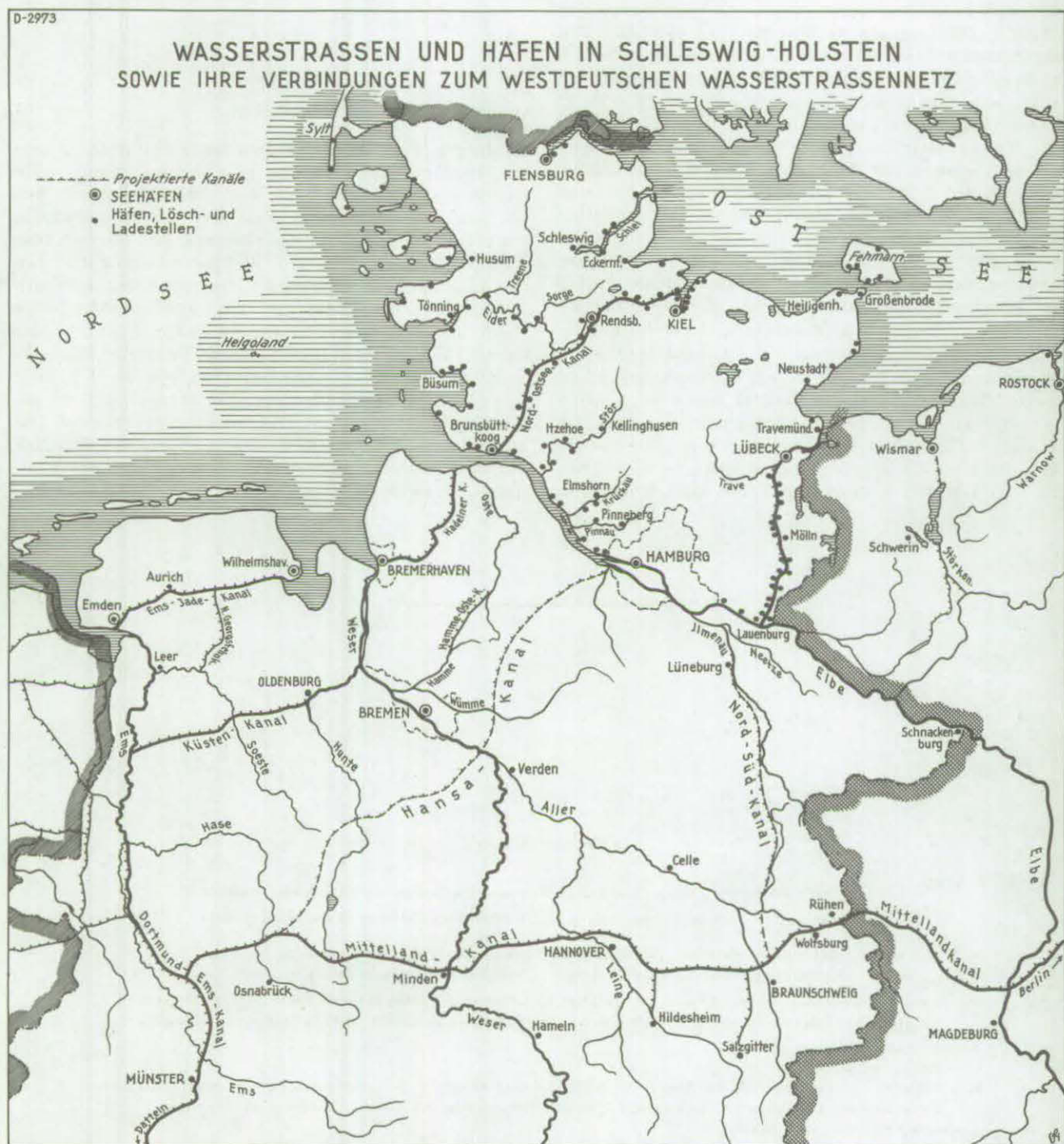
- = Zahlenwert genau Null
- 0 = Zahlenwert grösser als Null, aber kleiner als die Hälfte der kleinsten in der betreffenden Tabelle verwendeten Einheit
- . = Zahlenwert aus sachlichen oder technischen Gründen unbekannt oder aus anderen Gründen nicht eingesetzt
- ... = Zahlenwert noch nicht bekannt
- x = Angabe nach der Bezeichnung des betreffenden Tabellenfaches sinnlos

Die Binnenschiffe in Schleswig-Holstein Ende 1959

Zur Lage der schleswig-holsteinischen Binnenschifffahrt

Der Binnenschifffahrt Schleswig-Holsteins stehen die Elbe mit Pinnau, Krückau und Stör, die Eider, der Nordostsee- und der Elbe-Lübeck-Kanal zur Verfügung. Daneben werden von Binnenschiffen die Küstenfahrwasser der Nord- und Ostsee mit Flensburger Förde, Schlei, Eckernförder Bucht und Kieler Förde sowie von Fahrgastschiffen verschiedene Seen Schleswig-Holsteins befahren.

Diese Wasserstraßen sind mit der Weser und den anderen westdeutschen Binnenwasserstraßen nur unzureichend durch den Weser-Elbe-Kanal (Hadelner Kanal) und den Hamme-Oste-Kanal verbunden, die nur von kleineren Schiffen befahren werden können. Größere Schiffe müssen mangels leistungsfähiger Direktverbindungen den Weg über See (Unterelbe, Bremerhaven), Bremen, Minden und den Mittellandkanal oder elbeaufwärts bis Magdeburg und durch den Mittellandkanal (unter zweimaligem



Überschreiten der Zonengrenze bei Schnackenburg und Rühren) wählen. Das führt sowohl bei Fahrten ins Rheinland und Ruhrgebiet als auch auf der Fahrt zu den Häfen des niedersächsischen Industriegebietes um Braunschweig und Salzgitter zu großen Umwegen. Die Strecke Hamburg - Hannover, die als Luftlinie ca. 120 km, auf der Autobahn ca. 150 km und auf der Eisenbahn ca. 170 km lang ist, bedeutet für Binnenschiffe einen Weg von 455 Kilometern, wobei es keinen Unterschied macht, ob sie über See oder elbeaufwärts fahren. Das gleiche gilt natürlich für Transporte von Westen und Süden nach Hamburg und Schleswig-Holstein.

Die geographische Isolierung des Wasserstraßengebietes der Elbe, zu dem die Binnenwasserstraßen Schleswig-Holsteins gehören, ist einer der Gründe für den geringen Anteil Schleswig-Holsteins am Schiffsbestand und an der Verkehrsleistung der westdeutschen Binnenschifffahrt. Am gesamten Güterschiffsbestand der Bundesrepublik war Schleswig-Holstein 1959 - gemessen an der Tragfähigkeit - nur mit ca. 2% beteiligt. Die Güterverkehrsdichte (tkm : km) betrug z. B. auf der Elbe von der Zonengrenze bis Hamburg - das ist mit Abstand die am stärksten befahrene Strecke - nur 3,7 Mill. t, wohingegen z. B. die Teilstrecken des Dortmund-Emskanals von Datteln bis Bergeshövede auf 19,4 Mill. t, des Rheins zwischen Mannheim und Bingen auf 36,6 Mill. t und des Rheins unterhalb der Rheinhäfen des Ruhrgebiets bis zur niederländischen Grenze auf 55 Mill. t kamen.

Wie gering die verkehrsmäßige Verflechtung Schleswig-Holsteins mit den Wasserstraßen außerhalb des Elbegebietes ist, ergibt sich daraus, daß im Jahre 1959 vom Güterversand Schleswig-Holsteins 95% im Elbegebiet, das heißt in Häfen Schleswig-Holsteins, Hamburgs und Niedersachsens längs der Unter- und Oberelbe geblieben und nur 5% in andere Wasserstraßengebiete gegangen sind, und daß vom Güterempfang 89% aus dem Elbegebiet selbst und nur 11% aus anderen Wasserstraßengebieten gekommen sind.

Neben der natürlichen und verkehrstechnischen Abgeschlossenheit des Elbegebietes haben die durch die Teilung Deutschlands durchschnittlichen Verkehrsbeziehungen mit den Bezirken jenseits der Zonengrenze die Entwicklung des Verkehrs und des Schiffsbestandes im Elbegebiet gehemmt. Denn nicht so sehr die Begrenztheit eines Wasserstraßensystems selbst als vielmehr der fehlende Zusammenhang mit anderen Wasserstraßengebieten verhindert die Entfaltung der Binnenschifffahrt.

Vom gesamten Güterverkehr des westdeutschen Elbegebietes entfiel 1958 nur ein Anteil von 21% (1959 = 23%) auf den Güterverkehr mit Berlin

und der sowjetischen Besatzungszone. Der Umschlag des Binnenhafens Hamburg, der vom Verlust des Hinterlandes besonders stark betroffen worden ist, wies im Jahre 1958 einen Rückgang des Güterumschlags gegenüber 1936 um 3 Mill. t = 32% auf. Exakte Vergleichszahlen aus der Vorkriegszeit liegen infolge der Überschneidung der damaligen und heutigen Verkehrsbezirke leider nicht vor. Die Güterbewegungsstatistik für das Bundesgebiet vermittelt jedoch eine ungefähre Vorstellung von den einschneidenden Veränderungen, die durch die Zonengrenzziehung im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen hervorgerufen worden sind. Während Versand und Empfang nach bzw. von Westberlin zwar gestiegen sind, nämlich der

	1936	1958
Versand	von 1,17	auf 1,95 Mill. t
Empfang	von 0,16	auf 0,30 Mill. t,

ist der Gütertausch mit Ostberlin und der sowjetischen Besatzungszone stark gefallen:

	1936	1958
Versand	von 2,62	auf 0,70 Mill. t
Empfang	von 2,66	auf 0,44 Mill. t

Im ganzen hat der Güterverkehr des Bundesgebietes auf Binnenschiffen mit Berlin und der sowjetischen Besatzungszone 1958 gegenüber 1936 um rund 50% abgenommen.

Inwieweit der Fortfall der Wasserstraßenbenutzungsgebühren in der sowjetischen Besatzungszone eine Belebung der Binnenschifffahrt bringen wird, bleibt abzuwarten.

Der Schiffsbestand

Es darf daher nicht Wunder nehmen, daß die in Schleswig-Holstein registrierte fahrfähige Binnenschiffsflotte am 31. 12. 1959 nur aus 355 Schiffen bestand, und zwar aus:

234 Güterschiffen mit eigenem Antrieb mit einer Tragfähigkeit von 73 000 t und einer Maschinenleistung von 37 600 PS, darunter 23 Tankschiffe mit 18 000 t und 9 800 PS und

95 Güterschiffen ohne eigenen Antrieb mit 10 800 t Tragfähigkeit, darunter keine Tankkähne.

Die Tragfähigkeit sämtlicher Güterschiffe insgesamt betrug rund 84 000 t, woran also die Motorgüterschiffe einen Anteil von 87%, die Güterkähne einen Anteil von 13% hatten.

Den 95 Güterschiffen ohne eigenen Antrieb standen 5 Schlepper (ohne Hafenschlepper) mit einer Maschinenleistung von zusammen 2 420 PS gegenüber.

Schließlich gab es noch 21 Fahrgastschiffe mit einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von 4 853 Personen.

Die fahrfähige Binnenschiffsflotte der Bundesrepublik (einschl. Saarland ohne Berlin) umfaßte im gleichen Zeitpunkt

- 4 372 Güterschiffe mit eigenem Antrieb mit einer Tragfähigkeit von 2,22 Mill. t = 46 % und einer Maschinenleistung von 1,26 Mill. PS
darunter 519 Tankschiffe,
- 3 501 Güterschiffe ohne eigenen Antrieb mit einer Tragfähigkeit von 2,61 Mill. t = 54 %, darunter 176 Tankkähne,
- 847 Schlepper mit einer Gesamtmaschinenleistung von rund 323 000 PS und
- 568 Fahrgastschiffe mit einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von rund 126 000 Personen

also

9 288 Binnenschiffe insgesamt

Die Ladekapazität der Güterschiffe der Bundesrepublik insgesamt betrug 4,8 Mill. t

Die Anzahl der Binnenschiffe Schleswig-Holsteins hat sich seit 1957 nicht erhöht, ihre Tragfähigkeit ist dagegen um rund 13 500 t gewachsen. Ab- und Zugänge, die die Veränderungen im Tonnagebestand bei gleichbleibender Einheitenzahl bewirkt haben, liegen in der Hauptsache bei den Fahrgastschiffen und Güterschiffen mit eigenem Antrieb. Es sind u. a. 20 Fahrgastschiffe ausgeschieden während 24 Güterschiffe mit eigenem Antrieb, überwiegend mit einer Tragfähigkeit von über 600 t, hinzugekommen sind.

Die Zunahme von durchschnittlich 6 750 t im Jahre 1958 und 1959 entsprach dem Zuwachs des Vorjahres und kam ausschließlich den Güterschiffen mit eigenem Antrieb zugute, wobei der Neubau von Tankern eine Rolle spielte. Die Zahl der Güterschiffe ohne eigenen Antrieb verringerte sich im gleichen Zeitraum um drei Einheiten. In der Bundesrepublik entfielen von den Zugängen bei Güterschiffen mit eigenem Antrieb fast zwei Drittel auf Neubauten, ein Viertel auf Umbauten und Motorisierung von Schleppkähnen, der Rest vorwiegend auf Hinzukäufe; die Verhältnisse Schleswig-Holsteins dürften dem entsprechen.

Fast drei Viertel der Güterschiffsflotte Schleswig-Holsteins bestanden aus Selbstfahrern, weit mehr als im Bundesgebiet (55%). Der Anteil der Selbstfahrer am gesamten Binnenschiffsfrachtraum betrug in Schleswig-Holstein sogar 87% gegenüber nur knapp 46% in der Bundesrepublik.

Der Anteil der Maschinenleistung der Selbstfahrer an der Gesamtmaschinenleistung der Güterschiffsflotte (Selbstfahrer und Schlepper) Schleswig-Holsteins belief sich auf nunmehr 94% gegenüber nur 79% in der Bundesrepublik. Allerdings waren die Güterschiffe mit eigenem Antrieb in Schleswig-Holstein in der Regel erheblich kleiner (rund 300 t) als im Bundesdurchschnitt (rund 500 t). Die durchschnittliche Maschinenstärke der schleswig-holsteinischen Selbstfahrer betrug 160 PS gegenüber 290 PS im gesamten Bundesgebiet. Die mittlere Ladekapazität der Schleppkähne machte in Schleswig-Holstein 114 t aus, während sie im Bundesgebiet bei 745 t lag.

Während sich die Zahl der Güterschiffe in der Bundesrepublik 1959 um 4% gegenüber dem Vorjahr erhöhte, betrug der Zuwachs in Schleswig-Holstein nur 2,5%. Der Tonnagezuwachs 1959 in Schleswig-Holstein von 4,7% (absolut = 3 769 t) übertraf dagegen den der Bundesrepublik in Höhe von 3,9% (absolut = 179 000 t).

Während 1958 auf den Binnenwasserstraßen Schleswig-Holsteins 3,6 Mill. t Güter befördert wurden, waren es 1959 3,8 Mill. t, das sind 6% mehr. Somit hat das Anwachsen der Tonnage 1959 nicht mit der Steigerung der Beförderungsleistung Schritt gehalten. Die Verhältnisse liegen in der Bundesrepublik insgesamt ähnlich; hier sind die Binnenflotte um 3,9% und ihre Transportleistung um 4,5% gewachsen.

Größe der Schiffe

Die Zugehörigkeit der Güterschiffe zu den einzelnen Größenklassen der Statistik gibt interessante Aufschlüsse über die naturbedingten Besonderheiten der schleswig-holsteinischen Binnenschifffahrt.

Die Mehrzahl sowohl der Güterschiffe mit eigenem Antrieb als auch der Güterschiffe ohne eigenen Antrieb gehört zu den kleinen Größenklassen bis 350 t. Die Ursache dieser Erscheinung liegt zum Teil in der Beschaffenheit der Wasserstraßen, zum Teil darin, daß am Binnenverkehr Schleswig-Holsteins See- und Küstenschiffe teilnehmen. Infolge der geogra-

Tab. 1 Die fahrfähigen Güterschiffe mit eigener Triebkraft nach dem Alter am 31. 12. 1959

Größenklasse	Alle Schiffe			unter 1 Jahr	davon mit einem Alter von						
	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Maschinenleistung in PS		1	3	5	10	20	30	50 und mehr
					bis unter						
					3	5	10	20	30	50	
21 bis 350 t	166	24 780	11 556	-	2	1	1	2	7	75	78
351 " 600 t	22	9 521	5 090	6	-	2	3	-	2	5	4
601 " 900 t	22	16 016	9 015	2	4	5	4	4	3	-	-
901 " 1 400 t	24	22 422	11 950	1	11	6	4	1	1	-	-
Zusammen	234	72 739	37 611	9	17	14	12	7	13	80	82
dagegen 1958	223	67 772	35 240	11	13	13	8	10	13	80	75
1957	210	58 364	29 438	6	16	6	5	10	21	78	68

phischen Lage und wirtschaftlichen Beschaffenheit Schleswig-Holsteins können Küsten- bzw. Seeschiffe alle Häfen Schleswig-Holsteins von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung anlaufen. Größere Häfen, die ausschließlich dem Binnenschiffsverkehr vorbehalten sind, gibt es nicht. Bei der Gütergruppe "Steine, Erden, Bindemittel", die an der 1959 im Binnenschiffsverkehr beförderten Gütermenge von 3,8 Mill. t einen Anteil von 59% hat und damit die wichtigste Rolle spielt, ist gerade der unmittelbare Einsatz von Seeschiffen und Küstenfahrzeugen möglich. Das Gleiche gilt für "Mineralöle" mit einem Anteil von 18% sowie für "Getreide und Hülsenfrüchte" mit 9%. Aber auch fast alle anderen Warengruppen, die im Binnenschiffsverkehr Schleswig-Holsteins befördert werden, wie "sonstige mineralische Stoffe", "Holz", "Kohlen" und "Futtermittel" eignen sich als Massengüter für die Verfrachtung durch Küsten- und Seeschiffe. Soweit derartige Güter über See in die Bundesrepublik gelangen oder mit Küstenschiffen von Rhein, Maas oder Schelde her angefahren bzw. umgekehrt abtransportiert werden, brauchen sie die Binnenschifffahrt überhaupt nicht zu berühren, da alle maßgeblichen Ladestellen, Absatz- und Stapelplätze, Mühlen und Silos von See- bzw. Küstenfahrzeugen direkt erreicht werden können. Nur für kurze Wegstrecken und in kleineren Frachtmengen wird ein Umschlag mit Binnenschiffen erforderlich. Hierfür lassen sich aber kleinere Binnenschiffe rentabler einsetzen als große.

Demzufolge könnte - theoretisch gesehen - der Binnenschifffahrt ein bedeutsamer Frachtenanteil entgehen, der ihr in anderen Ländern der Bundesrepublik sicher ist. In der Praxis stehen dem jedoch die höheren Kosten und Frachten der See- und Küstenschifffahrt entgegen, die durch Bemannung und Ausrüstung eines seegängigen Schiffs verursacht werden. Es haben daher See- und Küstenschiffe im allgemeinen nur zu Zeiten mangelnden Güterangebots über See oder mangelnden Binnenschiffsfrachtraums Binnentransporte ausgeführt. Man kann also nicht sagen, daß sich die See- und Küstenschifffahrt in das reine Binnenverkehrsgeschäft eindränge, dessen Funktionen übernehme, es ausschalte oder daß sich die Verflechtung mit der See- und Küstenschifffahrt auf die Binnenschifffahrt nachteilig auswirke. Es ist vielmehr umgekehrt, daß ein florierendes See- und Küstenschifffahrtsgeschäft auf die Binnenschifffahrt belebend wirkt. Nur folgt aus den natürlichen Gegebenheiten und den überseeischen Wirtschaftsbeziehungen eines Küstenlandes wie Schleswig-Holstein, daß der der Binnenschifffahrt verbleibende Frachtensektor sehr viel kleiner ist als im Binnenland.

Daß neben den See- und Küstenschiffen in Schleswig-Holstein überwiegend verhältnis-

mäßig kleine und nur wenige große Binnenschiffe zum Zuge kommen können, gibt eine weitere Erklärung für den geringen Anteil der schleswig-holsteinischen Binnenschifffahrt am Tonnagebestand und am Verkehrsvolumen der Bundesrepublik.

Tab. 2 Die Tankschiffe mit eigener Triebkraft nach dem Alter am 31. 12. 1959

Größenklasse	Alle Schiffe			davon mit einem Alter von		
	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Maschinenleistung in PS	bis unter	10 bis unter	30 bis unter
				10	30	50
Jahren						
21 bis 50 t	1	25	75	-	1	-
51 * 200 t	2	113	115	1	-	1
601 * 900 t	5	4 011	2 250	3	2	-
901 * 1 400 t	15	13 902	7 400	15	-	-
Zusammen	23	18 051	9 840	19	3	1
dagegen 1958	21	16 371	8 890	17	3	1
1957	13	8 916	4 890	9	3	1

Antrieb der Schiffe

Die 234 Güterschiffe mit eigenem Antrieb hatten sämtlich Motor- und Schraubenantrieb. Ihre Maschinenleistung betrug zusammen 37 600 PS. Die in dieser Gruppe ausgewiesenen 23 Tankschiffe dienen nur zu einem Teil dem Transport; zum anderen Teil sind sie als fahrende Tankstellen in den Häfen eingesetzt.

Von den 5 Schleppern hatten 4 Motor- und Schraubenantrieb. Zwei hatten eine Maschinenleistung von je 250 PS, einer hatte 500 PS und einer 720 PS. Der fünfte Schlepper war ein Raddampfer mit 700 PS Maschinenleistung.

Zwischen Schleppkähnen und Schleppern bestand scheinbar ein eigenartiges Mißverhältnis. Bei Vorhandensein von 95 Güterschiffen ohne eigenen Antrieb und 5 Schleppern in Schleswig-Holstein stand also für jeweils 19 Güterkähne nur ein Schlepper zur Verfügung, während in der Bundesrepublik 3 501 Güterkähnen 847 Schlepper gegenüberstanden, das heißt auf einen Schlepper nur vier Güterkähne entfielen. Die geringe Anzahl von Schleppern in Schleswig-Holstein erklärt sich jedoch dadurch, daß drei Viertel der Güterkähne behördeneigene Schiffe für den Wasserstraßenbau und die Küstenbefestigung (Schuten und Prähme) sind, die von seegängigen und daher in der Binnenschifffahrtsstatistik nicht erfaßten Schleppern oder Motorbooten bewegt werden, soweit sie nicht für längere Zeit an den Baustellen festliegen. Man darf deshalb die 5 Schlepper nur in Beziehung zu den 24 gewerblich genutzten Schleppkähnen setzen, wodurch sich die Relation dem Bundesdurchschnitt angleicht. Außerdem schleppen im Elbegebiet in gewissem Umfang auch die Selbstfahrer und schließlich betätigen sich auswärtige z. B. tschechische Schlepper.

Obwohl die Verhältniszahl Motorleistung/Tragfähigkeit der Selbstfahrerflotte laufend gestiegen ist - sie hat 1952 = 0,46 PS/t, 1955 = 0,49 PS/t und 1959 = 0,52 PS/t betragen -, hat sich im Elbegebiet allerdings ein festes "System der schleppenden Selbstfahrer" bisher nicht entwickelt, ebenso wenig liegen Ansätze für das "System der schiebenden Selbstfahrer" oder das "Schubbootssystem" vor. Die Steigerung der PS/t hat offenbar nur der Beschleunigung der Umlaufgeschwindigkeit gedient.

Unter den 21 Fahrgastschiffen befand sich ebenfalls noch ein Raddampfer und außerdem ein Schraubendampfer. Die übrigen 19 hatten Motor- und Schraubenantrieb mit einer Maschinenleistung von insgesamt 2 312 PS.

Tab. 3 Die fahrfähigen Güterschiffe ohne eigene Triebkraft nach dem Alter am 31. 12. 1959

Größenklasse	Alle Schiffe		davon mit einem Alter von				
	Anzahl	Tragfähigkeit in t	5	10	20	30	50 und mehr
			bis unter				
			10	20	30	50	
			Jahren				
21 bis 50 t	39	1 125	-	2	13	23	1
51 " 200 t	40	4 111	-	3	3	16	18
201 " 350 t	13	3 331	-	8	-	5	-
901 " 1 400 t	3	2 263	-	-	-	1	2
Zusammen	95	10 830	-	13	16	45	21
dagegen 1958	98	12 028	-	6	16	48	28
1957	98	11 682	2	7	16	46	27

Alter der Schiffe

Die Binnenschiffsflotte Schleswig-Holsteins erscheint auf den ersten Blick überaltert. Sowohl von den 234 Güterschiffen mit eigenem Antrieb als auch von den 95 Güterschiffen ohne eigenen Antrieb waren 69%, also rund sieben Zehntel, 30 und mehr Jahre alt (siehe Tabellen 1 und 3).

Der hohe Anteil alter Schiffe fällt jedoch weniger stark ins Gewicht, wenn man den Altersaufbau nicht von der Zahl der Schiffe, sondern von ihrer Tragfähigkeit her beurteilt. Es liegen dann nur rund 40% der Tonnage in den Altersklassen über 30 Jahre. Immerhin 60% sind jünger als 30 Jahre und bilden ein annähernd ausreichendes Gegengewicht zu dem überalterten Teil. Der Unterschied der beiden Ergebnisse folgt aus der Tatsache, daß 162 alte Motorgüterschiffe - darunter 153 Schiffe bis 350 t - und 66 alte Güterkähne - darunter 63 Kähne bis 350 t - zusammen nur 40% der Tonnage ausmachen, während die restlichen 72 Selbstfahrer, die überwiegend in den Größenklassen von 351 bis 1 400 t liegen und jüngeren und jüngsten Alters sind, zusammen mit den restlichen 29 Güterkähen der jüngeren Altersklassen 60% der Tonnage darstellen.

Da außerdem der Gruppe der jüngeren Selbstfahrer bis 30 Jahre, die in sich einen eben-

mäßigen Altersaufbau aufweist, die größere wirtschaftliche und verkehrsmäßige Bedeutung gegenüber den Güterkähen zukommt, kann man der Güterschiffsflotte Schleswig-Holsteins einen normalen und ausgeglichenen Altersaufbau nicht absprechen.

Schließlich darf auch in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, daß 63 über 30 Jahre alte Güterkähne behördeneigene Schiffe für den Wasserstraßenbau und die Küstenbefestigung sind, die trotz hohen Alters ihren Zweck erfüllen und nicht mit den üblichen Maßstäben der Wirtschaftlichkeit eines Binnenschiffs gemessen werden können.

Während und nach dem Kriege sind sehr viel mehr große (42) als kleine (17) Motorgüterschiffe hinzugekommen, so daß sich der Altersaufbau in den Größenklassen bis 600 t nur unwesentlich verändert hat. Die Mehrzahl der Neueinstellungen entfiel auf die Größenklassen 601 - 900 und 901 - 1 400 t. Die Motorgüterschiffe dieser beiden Größenklassen stellten im Berichtszeitpunkt 53% der Selbstfahrertonnage Schleswig-Holsteins.

Da Ende 1959 sämtliche Güterkähne älter als 10 Jahre waren und von 1945-1949 keine Schiffe gebaut worden sind, ist also nach dem Kriege überhaupt kein Güterschiff ohne eigenen Antrieb mehr hinzugekommen. Seitdem es möglich geworden ist, die Binnenschiffe durch Ausrüstung mit Dieselmotoren, die keine besondere Wartung erfordern und daher keine zusätzlichen Personalkosten verursachen, von der Schleppkraft anderer Schiffe unabhängig zu machen, sind nur noch Selbstfahrer gebaut worden. Von der Möglichkeit, auf diese Weise ein Ziel ohne fremde Schleppkraft zu erreichen, ist auf den Wasserstraßen Schleswig-Holsteins mehr als anderswo Gebrauch gemacht worden, weil mit Ausnahme der Elbe und des Elbe-Lübeck-Kanals infolge der geringen Verkehrsdichte Schlepperkraft schwer und selten im gegebenen Zeitpunkt zu erhalten ist, und weil sich die Schleppkosten mangels organisierter Schleppzugfahrten kaum auf mehrere Kähne umlegen lassen.

Läßt man aus der Betrachtung der Güterschiffsflotte die über 30 Jahre alten Einheiten heraus, so wächst die durchschnittliche Schiffsgröße für Motorgüterschiffe in Schleswig-Holstein von rund 300 t auf rund 700 t und übertrifft damit weit den Bundesdurchschnitt von rund 500 t. Unter der gleichen Voraussetzung steigt die mittlere Ladekapazität der Schleppkähne von 114 auf rund 750 t, womit sie ebenfalls den Bundesdurchschnitt um ein Geringes übertrifft.

Binnenschiffsschlepper sind nach dem Kriege wieder gebaut worden, denn einer war am 31. 12. 1959 noch nicht 5 Jahre und zwei noch

nicht 10 Jahre alt. Ein Schlepper war dagegen über 20 und einer, der Raddampfer, über 50 Jahre alt.

Von den 21 Fahrgastschiffen waren

14	30 bis 50 Jahre alt
3	20 " 30 " "
3	10 " 20 " "
1	5 " 10 " "

Zwei Drittel der Fahrgastschiffe sind also überaltert; angesichts des stark erhöhten Fremdenverkehrs hätte man einen stärkeren Zuwachs moderner Schiffe erwartet. 18 von den 41 im Jahre 1957 noch als Binnenschiffe ausgewiesenen Fahrgastschiffen wurden im Laufe des Jahres 1958 vom Binnenschiffsregister in das Seeschiffsregister überschrieben und daher statistisch nicht mehr als Binnenschiffe erfaßt, obwohl sie noch vorhanden sein und dem gleichen Zweck wie früher dienen dürften.

Mit der bemerkenswerten Verjüngung bei den Güterschiffen mit eigenem Antrieb vollzieht sich auch in Schleswig-Holstein der in der gesamten Bundesrepublik zu beobachtende

Wandel der Betriebsform vom Schlepper und der Schleppfahrt zur beweglicheren Art des Selbstfahrers.

Der konjunkturelle Rückschlag des Jahres 1958 und die wasserwirtschaftlichen Schwierigkeiten des Jahres 1959 haben die Struktur der schleswig-holsteinischen Binnenschifffahrt ebenso wenig berührt wie die im Bundesgebiet zu beobachtende Verlagerung des Güterverkehrs von den ausländischen Häfen (infolge verminderter Kohle- und Mineralöleinfuhren) zum innerdeutschen Verkehr sowie zum Verkehr mit deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes. Beschäftigungslage, beförderte Gütermengen und tonnenkilometrische Leistungen, mittlere Transportweite sowie Anteil der deutschen Schiffe am Gesamtgüterverkehr, die in der Bundesrepublik insgesamt eine stärkere Abhängigkeit des Binnenschiffsverkehrs von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage als beim Güterfernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen und bei den Eisenbahnen gezeigt haben, weisen in Schleswig-Holstein in beiden Jahren eine ruhige Aufwärtsentwicklung aus, die sich im Aufbau der Güterschiffsflotte widerspiegelt.

Tab. 4 Die Güterschiffe ohne eigene Triebkraft nach Eigentumsverhältnissen am 31. 12. 1959

Größenklasse	Alle Schiffe		davon							
	Anzahl	Tragfähigkeit in t	Partikulierschiffe		Reedereischiffe		Werkschiffe		behördeneigene Schiffe	
			Anzahl	Tragfähigkeit	Anzahl	Tragfähigkeit	Anzahl	Tragfähigkeit	Anzahl	Tragfähigkeit
21 bis 50 t	39	1 125	-	-	-	-	-	-	39	1 125
51 " 200 t	40	4 111	2	354	4	680	3	197	31	2 880
201 " 350 t	13	3 331	6	1 681	6	1 400	-	-	1	250
901 " 1 400 t	3	2 263	3	2 263	-	-	-	-	-	-
Zusammen	95	10 830	11	4 298	10	2 080	3	197	71	4 255
dagegen 1958	98	12 028	13	5 235	11	2 341	3	197	71	4 255
1957	98	11 682	12	4 499	12	2 731	3	197	71	4 255

Eigentumsverhältnisse

209 Einheiten der schleswig-holsteinischen Binnenschiffsflotte standen im Eigentum von Privatschiffern, stellten also die sogenannten Partikulierschiffe dar.¹

Besonders groß war ihr Anteil bei den Güterschiffen mit eigenem Antrieb (im Gegensatz zur Bundesrepublik, wo die Güterschiffe mit eigenem Antrieb in der Mehrzahl Reedereischiffe waren). Von den 234 Güterschiffen mit eigenem Antrieb gehörten 184 Einheiten Kleinschiffen, während nur 45 Einheiten Reedereischiffe und 5 Werkschiffe von Industrieunternehmen waren. Bei 155 von den 184 Partikulierschiffen handelte es sich um Schiffe der Größenklasse bis zu 350 t Tragfähigkeit. Nur 18 Schiffe gehörten zur Größenklasse bis 600 t, 6 Schiffe bis 900 t und 5 bis 1 400 t. Viele der kleinen Partikulierschiffe sind vornehmlich beim Sand- und Kiestransport zwischen den Lagerstätten am süd-

lichen Teil des Elbe-Lübeck-Kanals und Hamburg und für die Zementfabriken bei Itzehoe beschäftigt.

Von den 23 Tankschiffen befanden sich dagegen nur 2 in der Hand von Privatschiffen, während 20 Einheiten Reedereischiffe waren und 1 Tankschiff einem Industrieunternehmen gehörte.

Bei den Güterschiffen ohne eigenen Antrieb hielten sich Partikulier- und Reedereischiffe mit 11 bzw. 10 Einheiten die Waage; die Mehrzahl, nämlich 71 Einheiten, waren behördeneigene Schiffe, nämlich die Schuten und Prähme für den Wasserstraßenbau und die Küstenbefestigung. In anderen Bundesländern sind Güterschiffe ohne eigenen Antrieb überwiegend Partikulierschiffe.

1) Zum Begriff des Privat- oder Kleinschiffers, auf dem Rhein auch Partikulier genannt, siehe das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. 10. 1953

14 Fahrgastschiffe mit einem Fassungsvermögen von 51-500 Personen gehörten Privatschiffen, nur 4 Reedereien. Drei weitere Schiffe waren Werkschiffe, die vermutlich zum An- und Abtransport von Arbeitern bestimmt sind.

Wege und Möglichkeiten der Weiterentwicklung

Der schleswig-holsteinischen Binnenflotte haben infolge der geographischen, wirtschaftlichen und politischen Besonderheiten Schleswig-Holsteins Auftrieb und Entfaltungsmöglichkeiten gefehlt, die der Binnenschifffahrt in anderen Bundesländern und auch den anderen Verkehrsträgern gegeben waren. Insbesondere von einer durch überregionale Arbeitsteilung bedingten Verkehrsleistung bleibt die Binnenschifffahrt Schleswig-Holsteins durch den fehlenden Anschluß an das westdeutsche Wasserstraßennetz ausgeschlossen.

Schleswig-Holstein selbst aber ist wirtschaftlich noch zu ungleichmäßig erschlossen, als daß sich allgemein ein Mangel an Transportmöglichkeiten einstellen und zu Gunsten der Binnenschifffahrt auswirken könnte. Von den vier Verkehrsbezirken des Landes hatte 1959 der Südostteil mit der Hälfte des Güteraufkommens den größten Anteil. Es folgte das Nordseegebiet mit einem Drittel, während der Rest zu annähernd gleichen Teilen auf den Bezirk Lübeck und das übrige Ostseegebiet entfiel.

3,3 Mill. t Güter oder 87% der beförderten Gütermenge entfielen auf den Verkehr mit Hamburg. Nach Hamburg wurden 2,3 Mill. t Güter verladen, darunter 2,0 Mill. t Steine, Erden und Bindemittel sowie 118 000 t Mineralöle und Mineralölderivate. Von Hamburg wurden nur 1,1 Mill. t Güter bezogen. Der Gütertausch verläuft also stark einseitig vom Osten zum Nordseegebiet hinüber, was Nichtausnutzung verfügbaren Laderaumes und Schmälerung der Erlöse durch Leerfahrten zur Folge hat.

Der lokale Verkehr ist gering.

Solange keiner der geplanten Großschiffahrtswege zwischen Hamburg bzw. der Unterelbe und den west- und mitteldeutschen Industriezentren wie etwa der sogenannte Hansa-Kanal oder der Nord-Süd-Kanal gebaut sind, und solange nicht die Wirtschaftsbeziehungen zum Osten wiederhergestellt sind, dürften sich die Verhältnisse der schleswig-holsteinischen Binnenschifffahrt kaum grundlegend ändern.

Da jedoch in Schleswig-Holstein die Wachstumsrate der Güterverkehrsleistungen größer war als die des Tonnagebestandes, könnte noch eine Steigerung des Güterfrachtraumes gerechtfertigt erscheinen. Denn der Verkehrsträger,

der den Wünschen der Verlager auch nur zeitweilig nicht nachzukommen in der Lage ist, weil ihm der Frachtraum fehlt, muß es in Kauf nehmen, daß andere Verkehrsträger herangezogen werden. Allerdings muß sich der Ausbau in Grenzen halten, weil in Zeiten wirtschaftlichen Rückgangs der Überhang ungenutzten Frachtraumes entsprechend größer würde.

Ob z. Z. neben dem Ausbau des Laderaumes und der Motorleistung der Selbstfahrer in Schleswig-Holstein noch eine Vermehrung bzw. Modernisierung des Kahnraumes oder eine Verstärkung der Schlepper wünschenswert ist, muß nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre bezweifelt werden. Wenn es nämlich in diesen Zeiten wirtschaftlicher Aufwärtsentwicklung nicht gelungen ist, den Kahn- und Schlepperbestand zu erweitern oder auch nur zu halten, kann nun, da man bemüht ist, der wirtschaftlichen Entfaltung Einhalt zu gebieten, erst recht nicht mit einem Ansteigen des Kahn- und Schlepperbedarfs gerechnet werden.

Allgemein wäre in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, daß der Bundesverkehrsminister Anfang 1961 darauf hingewiesen hat, daß nunmehr die westdeutsche Binnenschiffsflotte, nachdem ihre Ladekapazität von 2,9 Mill. t im Jahre 1949 wieder auf 4,8 Mill. t angewachsen ist, den Vorkriegsstand erreicht hat und damit der Ausbau beendet ist (die Seeschiffstonnage, die jetzt 4,76 Mill. BRT beträgt, hat sich vergleichsweise in derselben Zeit verzehnfacht). Da sich außerdem das Verhältnis zwischen Selbstfahrern und Güterschiffen ohne eigenen Antrieb zugunsten der Selbstfahrer stark verschoben hat - es gab 1938 in dem der Bundesrepublik entsprechenden Gebiet des Deutschen Reiches nur rund 400 000 t Selbstfahrer-Frachtraum = 8,5% gegenüber 2,2 Mill. t = 46,0% im Jahre 1959 -, war, wenn man eine Tonne Selbstfahrer-Frachtraum entsprechend der höheren Umlaufgeschwindigkeit der Motorgüterschiffe mit 1,5 t Kahnraum bewertet, bereits Ende des Jahres 1958 die wiedergewonnene Frachtraumkapazität der westdeutschen Binnenschiffsflotte über die des Jahres 1938 (bezogen auf das Bundesgebiet) sogar um 13% hinausgewachsen.

Diese Feststellungen besagen jedoch nicht, daß der Ausbau der Flotte auch in Schleswig-Holstein abgeschlossen ist, das sich in einer strukturellen Umschichtung seiner Wirtschaft befindet, die auf dem Gebiete des Binnenschiffsverkehrs auch künftig noch zu besonderen Anforderungen an Frachtraum führen kann. Da Schleswig-Holstein aber sehr eng mit Hamburg verknüpft ist, dessen Binnenschifffahrt den Ausfall seiner östlichen Verkehrsbeziehungen noch nicht wieder wettmachen konnte und daher unter einem hohen Überangebot an Laderaum leidet, gelten die allgemeinen Richtlinien der bundesdeutschen Verkehrspolitik auch für

Schleswig-Holstein. Es wird nämlich das Vorhandensein des hamburgischen Binnenschiffsfrachtraumes in Rechnung stellen und besonders vorsichtig beim Neubau und Umbau disponieren müssen.

Die Bemühungen im Raum Schleswig-Holstein werden deshalb zunächst darauf hinauslaufen, die Stellung der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu festigen und auszubauen. Die Voraussetzungen hierfür sind, soweit man der Beurteilung die Verhältnisse im Bundesgebiet zugrundelegen kann, günstig: Nachdem durch Einführung des Dieselmotors die Güterschiffe wendiger geworden sind und die Abfertigung schneller vor sich geht, ist das zusätzliche Güterverkehrsaufkommen zu einem Teil der Binnenschifffahrt zugefallen, während die Eisenbahnen nur in beschränktem Umfang einen Auftragszuwachs buchen konnten. Mit einer ähnlichen Entwicklung dürfte in Schleswig-Holstein zu rechnen sein.

Dem Ziel der Festigung und des Ausbaus muß eine neue Wettbewerbsordnung zwischen der Binnenschifffahrt einerseits und der Eisenbahn und dem Güternah- und -fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen andererseits dienen. Um die notwendigen Ansatzpunkte und Unterlagen für eine Wettbewerbsordnung zu gewinnen, soweit sie nicht schon durch private oder öffentliche Teilerhebungen und Untersuchungen ermittelt

worden sind, hat die Bundesregierung das Gesetz über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959 (GüVerStatG 1959) vom 21. 12. 1958 erlassen. Nur die genaue Kenntnis der Kostenstruktur ermöglicht es, eine zweckmäßige Aufgabenteilung und eine gute tarifliche Zusammenarbeit aller Verkehrsträger herbeizuführen und ihre unterschiedliche Behandlung auf dem Gebiete der Steuern und Abgaben, der Haftung und der Sozial- und Versorgungsleistungen zu beseitigen. In Schleswig-Holstein wäre angesichts der besonderen Verhältnisse, die sich aus der Verflechtung von Binnenschiffs- und Seeschiffsverkehr ergeben, das Augenmerk auf die kleineren Schiffsgrößenklassen und deren Rentabilität zu richten.

Dr. Georg Goldmann

Vergleiche auch: "See- und Binnenschiffe in Schleswig-Holstein am 31. 12. 1957" in Stat. Monatsh. S.-H. 1959, S. 169 (Juli) und "Der Güterverkehr ... des Elbegebietes" sowie "Die Verkehrswirtschaft im Jahre 1959" in Wirtschaft und Statistik 1960, S. 62 (Januar) bzw. S. 114 (Februar)

Quellen: "Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland", Jahresberichte des Statistischen Bundesamtes, Reihe 1, "Binnenschifffahrt", 1958 und 1959
"Deutsche Binnenschifffahrt", Jahresberichte des Bundesministeriums für Verkehr, Abt. Binnenschifffahrt, 1958 und 1959
Binnenschifffahrts-Handbuch, 4. Auflage 1960

Vorausberechnung 18

Stand der Vorausberechnungen in Schleswig-Holstein

- Überprüfung und Ausblick -

Seit 1955 sind in den Statistischen Monatsheften Schleswig-Holstein 17 Vorausberechnungen für das Land veröffentlicht worden (siehe Schluß dieses Aufsatzes). Der Themenkreis für diese Vorausberechnungen ist recht weit gezogen. So befaßt sich z. B. die Vorausberechnung 8 mit der künftigen Bevölkerung; in der Vorausberechnung 10 wurde überlegt, wie sich der Bestand an Personenkraftwagen in den kommenden Jahren entwickeln könnte, und die Vorausberechnung 15 beantwortet die Frage nach dem Bedarf und Nachwuchs an Volks- und Mittelschullehrkräften. Keine Vorausberechnung sollte als Prophezeiung gelten, doch alle sollten Anhaltspunkte über die mögliche zukünftige Entwicklung einzelner Größen aus unserem Wirtschafts- und Sozialleben geben. Sie sollten dadurch als Materialunterlagen für geplante Vorhaben zu gebrauchen sein.

In den nachstehenden Ausführungen werden die einzelnen Vorausberechnungen überprüft. Es wird versucht, eine Antwort auf die Frage zu geben, wie weit die Vorausberechnungen mit den inzwischen bekannt gewordenen tatsächlichen Ergebnissen übereinstimmen. Gleichzeitig werden Hinweise dafür gegeben, wie sich bei einzelnen Faktoren die weitere Entwicklung vermutlich gestalten wird.

Die Bevölkerungsvorausberechnung

Die Vorausberechnung 8 vom August 1959 brachte eine langfristige Bevölkerungsvorausberechnung für Schleswig-Holstein. Eine Überprüfung dieser Ergebnisse war in der Vorausberechnung 17 unter dem Titel "Warum stimmte die Bevölkerungsvorausberechnung nicht genau?" zu finden.

Inzwischen wurden die 1959 vorausgerechneten Bevölkerungszahlen revidiert und im Statistischen Jahrbuch 1960 veröffentlicht. Auch diese neuen Ergebnisse wurden wieder ohne Berücksichtigung einer Wanderungsbewegung berechnet. Dadurch mußte in Kauf genommen werden, daß die vorausgerechnete Einwohnerzahl für Anfang 1961 bereits um rund 9 500 Personen niedriger war als die fortgeschriebene Bevölkerungszahl.

Der in der Vorausberechnung nicht berücksichtigte Wanderungsgewinn des Jahres 1960 beträgt etwa 9 400 Personen. Der Geburtenüberschuß war dagegen nur um 100 Personen zu niedrig vorausgerechnet worden.

Tab. 1 Die Bevölkerung in Schleswig-Holstein
- tatsächliche und vorausgerechnete Ergebnisse -

	Stand	Tatsächliches	Vorausgerechnetes	Abweichung der Vorausberechnung vom tatsächlichen Ergebnis	
		Ergebnis			
		in 1 000		in %	
Bevölkerung	1.1.1961	2 309	2 300	- 9,5	- 0,4
davon					
männlich	1.1.1961	1 088	1 081	- 7,0	- 0,6
weiblich	1.1.1961	1 221	1 219	- 2,5	- 0,2
Geborene	JS 1960	37,8	37,9	+ 0,1	+ 0,3
Gestorbene	JS 1960	27,7	27,9	+ 0,2	+ 0,8
Geburtenüberschuß	JS 1960	10,1	10,0	- 0,1	- 1,0

Es ist zu erwarten, daß die Einwohnerzahl des Landes infolge eines Geburtenüberschusses und eines Wanderungsgewinnes in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen wird. Die im Statistischen Jahrbuch 1960 veröffentlichten Bevölkerungszahlen geben eine solche Entwicklungsrichtung an, ohne jedoch die Fort- und Zuzüge einzubeziehen.

Die voraussichtliche Zahl der jährlichen Eheschließungen

In der Vorausberechnung 13, die den Titel "Voraussichtliche Eheschließungen, Haushaltsgründungen und Haushaltsauflösungen" trägt, wurde versucht, die Zahl der in den nächsten Jahren in Schleswig-Holstein zu erwartenden Eheschließungen vorzuschätzen. Es wurde errechnet, daß die Zahl der jährlichen Eheschließungen 1960 und 1961 sowie 1964 und 1965 zwischen 21 000 und 22 000 liegen wird. Für 1962 und 1963 wurden mehr als 22 000 Heiraten im Jahr erwartet. Die weitere Zunahme der Zahl der jährlichen Eheschließungen wurde vor allem damit begründet, daß jetzt stark besetzte Geburtsjahrgänge ins heiratsfähige Alter hineinwachsen. Die Zahl der 1960 geschlossenen Ehen liegt zwar - wie vorausgerechnet wurde - zwischen 21 000 und 22 000, ist aber mit rund 21 800 dennoch höher als erwartet wurde. In der Vorausberechnung war für das Jahr 1960

mit etwa 21 300 Eheschließungen gerechnet worden. Die Zahl der in den kommenden Jahren zu erwartenden Eheschließungen dürfte daher auch nicht erst 1962, sondern bereits 1961 die Grenze von 22 000 überschritten haben.

Die Vorausschätzung der Krankenhauspatienten

Im Jahre 1958 bot sich die Möglichkeit, eine grundsätzliche Untersuchung über die Zusammenhänge zwischen Lebensalter und Krankenhausaufenthalt anzustellen. Dabei zeigte sich, daß die Altersgliederung der erfaßten Krankenhauspatienten 1956 in groben Zügen mit der Altersgliederung der Gesamtbevölkerung übereinstimmte. Trotzdem war zu erkennen, daß einzelne Altersgruppen bei den Patienten anteilmäßig nicht so vertreten waren, wie es ihrem Bevölkerungsanteil entsprechend zu erwarten war. In der Vorausberechnung 7 mit der Überschrift "Wie viele Krankenhauspatienten wird Schleswig-Holstein 1965 haben?" wurde diese Erkenntnis verwertet. Die Vorausberechnung brachte folgendes Ergebnis: Da sich die Alterszusammensetzung der Bevölkerung des Landes im Laufe der nächsten Jahre erheblich verändern wird und besonders die Altersgruppen, aus denen erfahrungsgemäß viele Patienten zu erwarten sind, der Zahl nach an Umfang gewinnen, wird es in Schleswig-Holstein 1965 voraussichtlich mindestens 5% mehr Krankenhauspatienten geben als 1956. Die Entwicklung bis heute hat bereits gezeigt, daß dieser Prozentsatz zu niedrig ist. Der Zugang an stationär zu behandelnden Patienten in Krankenanstalten des Landes war im Jahre 1958 tatsächlich um 4% und 1959 um 6% höher als 1956. Es ist nicht zu erwarten, daß die Patientenzahl in den nächsten Jahren wieder abnehmen wird.

Die Vorausberechnung konnte zwar die Entwicklungstendenz richtig angeben, sagte aber zu niedrige Werte voraus. Dieser Satz hat nicht nur für die Vorausschätzung der Krankenhauspatienten Bedeutung, sondern trifft im wesentlichen für alle in den letzten 6 Jahren ausgeführten Vorausberechnungen zu. Das hat vor allem daran gelegen, daß die Vorausberechnungen fast alle in irgendeiner Weise mit der Bevölkerungsentwicklung zusammenhängen. Die Einwohnerzahl Schleswig-Holsteins hat aber im Laufe von nur 4 Jahren - von Anfang 1957 bis Ende 1960 - um fast 58 000 Personen zugenommen. Mit solch einer starken Erhöhung der Bevölkerungszahl war in keiner Vorausberechnung gerechnet worden.

Langfristige Vorausschätzung des Bestandes an Personenkraftwagen

In der Vorausberechnung 10 wurde gefragt, wie viele Personenkraftwagen es voraussichtlich

1967 in Schleswig-Holstein geben wird. Am 1. Juli 1959 waren es 140 000 Pkw und ein Jahr später bereits 172 000. In der Vorausberechnung wurde mit einem Bestand von etwa 250 000 Pkw im Jahre 1967 gerechnet. Vom gegenwärtigen Zeitpunkt aus gesehen und nach einem Blick auf die Entwicklung in den letzten Jahren müßte man annehmen, daß diese Zahl zu niedrig sein wird. Aber wird sich das Entwicklungstempo der vergangenen Jahre - mit einer jährlichen Zuwachsrate des Pkw-Bestandes von mehr als 20% - tatsächlich langfristig durchhalten lassen? Andererseits ist eine Fahrzeugdichte von 75 je 1 000 Einwohner, wie sie 1960 für Schleswig-Holstein bestand, immer noch recht bescheiden. Eine Sättigung mit Personenkraftwagen dürfte daher noch lange nicht erreicht sein. In Schweden kamen z. B. Ende 1958 132 Pkw auf 1 000 Einwohner.

Schülervorausberechnung

Von allen Prognosen werden - soweit es hier bekannt ist - die Schülervorausberechnungen in der Praxis am häufigsten gebraucht. Sie werden daher auch intern ständig auf dem laufenden gehalten und nur in größeren Abständen in den Statistischen Monatsheften veröffentlicht. Als die Vorausberechnung 11, in der über die voraussichtliche Entwicklung der Schülerzahlen in allgemeinbildenden Schulen berichtet wird, im März 1960 veröffentlicht wurde, konnte noch mit gutem Gewissen behauptet werden, daß der Tiefstand der Schülerzahl in Volksschulen bis 1963 überwunden sein wird. Bis dahin werden die Schüler der schwach besetzten Geburtsjahrgänge um Kriegsende die Volksschulen verlassen haben. Inzwischen haben sich jedoch die Auswirkungen der Bevölkerungszuwanderung nach Schleswig-Holstein bemerkbar gemacht und auch die Höhe der Schülerzahl - besonders in den Kreisen um Hamburg - beeinflußt. Die Zahl der Schüler in den öffentlichen Volksschulen des Landes hat von Mai 1960 bis Mai 1961 um 1 900 zugenommen. Diese Zunahme war unerwartet hoch. Auch die Zahl der Mittelschüler ist ange-

stiegen, während die Zahl der höheren Schüler noch abnahm. Da im Augenblick erst wenige Ergebnisse aus der schulstatistischen Erhebung 1961 vorliegen, ist es verfrüht, jetzt schon Aussagen über die weitere Entwicklung der Schülerzahl zu machen. Sicher ist jedoch, daß sie ansteigen wird.

Der Bedarf an jungen Menschen für das Berufsleben wird sich in den kommenden Jahren wieder besser decken lassen. Die Zahl der Schüler, die die Volksschule nach erfüllter Schulpflicht verlassen, wird in den nächsten Jahren zunehmen und bereits Ostern 1962 höher sein als Ostern 1961. Diese Aussage, die im Rahmen der Vorausberechnung 12 gemacht wurde, ist auch heute noch gültig. Nach eigenen Schätzungen der Schulen werden Ostern 1962 voraussichtlich rund 20 000 Schüler aus den öffentlichen Volksschulen Schleswig-Holsteins entlassen werden. Die Schulen hatten für Ostern 1961 als Vorschätzung - tatsächliche Ergebnisse liegen noch nicht vor - 16 500 Entlassungen angegeben. Auch die Ergebnisse der Vorausberechnung 12 können erst dann überprüft werden, wenn die Erhebung 1961 ausgewertet ist.

Die bisher nicht genannten Vorausberechnungen

In den vorstehenden Berechnungen sind nicht alle 17 Vorausberechnungen berücksichtigt worden. Das hat verschiedene Gründe. Die Vorausberechnungen 1, 2, 3 und 5, die sich mit Bevölkerungs- und Schülerfragen beschäftigen, sind überholt und wurden bereits durch neue Veröffentlichungen ersetzt. Die Vorausberechnung 4 über die voraussichtliche Entwicklung der Zahl der Empfänger von Arbeiter- und Angestelltenrenten ist infolge der Rentenreform nicht mehr aktuell. Für eine neue Berechnung dieser Fakten fehlten bisher die entsprechenden Unterlagen. In der Vorausberechnung 6 wurde eine zusammenfassende Darstellung der von verschiedenen Stellen ausgearbeiteten Vorausberechnungen für Westeuropa und für die Bundesrepublik gegeben. Es handelt sich bei dieser Veröffentlichung lediglich um eine Berichterstattung. Eine sehr spezielle Untersuchung war die Vorausberechnung 9 über die Zusammenhänge zwischen Zahl der Geborenen und Besetzung der Geburtsjahrgänge der dazugehörigen Mütter. Das Grundmaterial für diese Untersuchung bildet die Bevölkerungsvorausberechnung, die als Vorausberechnung 8 bereits besprochen wurde. Die Vorausberechnungen 14 über Straßenverkehrsunfälle, 15 über Volks- und Mittelschullehrkräfte und 16 über die alten Leute sind erst in den letzten Monaten des Jahres 1960 veröffentlicht worden. Für eine Überprüfung ist es daher noch zu früh.

Tab. 2 Schüler in allgemeinbildenden Schulen

Schulart ¹	Schüler		
	Mai 1960	Mai 1961 ²	Veränderung 1961 gegenüber 1960
	in 1 000		
Volksschule	219,4	221,3	+ 1,9
Mittelschule	34,5	34,6	+ 0,2
Höhere Schule ³	33,7	33,0	- 0,7

1) nur öffentliche Schulen 2) vorläufige Ergebnisse 3) ohne Wirtschaftsoberschule

Die in den Statistischen Monatsheften Schleswig-Holstein veröffentlichten Vorausberechnungen

1 Die voraussichtliche Entwicklung der Schülerzahlen	Februar 1955 – Heft 2
2 Die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter bis zum 1.1.1960 und der Erwerbspersonen bis zum 1.1.1960	September 1955 – Heft 9
3 Die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung bis zum 1.1.1969	Januar 1956 – Heft 1
4 Die Invaliden- und Angestelltenrentner 1950 bis 1955 und die voraussichtliche Entwicklung der Zahl der Empfänger von Versichertenrenten bis 1968	August 1956 – Heft 8
5 Bedarf und Nachwuchs an Volks- und Mittelschullehrern in Schleswig-Holstein	Juli 1957 – Heft 7
6 Vorausberechnungen wirtschaftlich relevanter Größen Teil I: Westeuropa und die Bundesrepublik	Januar 1958 – Heft 1
7 Wie viele Krankenhauspatienten wird Schleswig-Holstein 1965 haben?	Juni 1958 – Heft 6
8 Vorausberechnungen wirtschaftlich relevanter Größen Teil II: Schleswig-Holstein	August 1959 – Heft 8
9 Zusammenhänge zwischen Zahl der Geborenen und Besetzung der Geburtsjahrgänge der dazugehörigen Mütter	November 1959 – Heft 11
10 Wieviel Personenkraftwagen wird es voraussichtlich 1967 in Schleswig-Holstein geben?	Dezember 1959 – Heft 12
11 Voraussichtliche Entwicklung der Schülerzahlen in allgemeinbildenden Schulen	März 1960 – Heft 3
12 Voraussichtliche Schulendassungen aus allgemeinbildenden Schulen	März 1960 – Heft 3
13 Voraussichtliche Eheschließungen, Haushaltsgründungen und Haushaltsauflösungen	Juni 1960 – Heft 6
14 Wie wird sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle entwickeln?	September 1960 – Heft 9
15 Bedarf und Nachwuchs an Volks- und Mittelschullehrkräften	November 1960 – Heft 11
16 Die alten Leute – heute und im kommenden Jahrzehnt	Dezember 1960 – Heft 12
17 Warum stimmte die Bevölkerungsvorausberechnung nicht genau?	Dezember 1960 – Heft 12

Dipl.-Volksw. Lieselotte Korschey

Häufige Todesursachen im Jahre 1959

Im Jahre 1959 starben in Schleswig-Holstein rund 26 000 Menschen, fast genau so viele wie im Jahre davor. Da die Bevölkerung von 1958 auf 1959 um etwa 14 000 Einwohner zugenommen hat, ist die allgemeine Sterbeziffer geringfügig zurückgegangen. Von 10 000 Einwohnern verstarben 1958 durchschnittlich noch 115, 1959 waren es 114. Bei den Frauen ist die Sterblichkeit relativ etwas stärker zurückgegangen als bei den Männern.

Als häufigste Todesursachen wurden bei Sterbefällen des Jahres 1959 festgestellt:

Herzkrankheiten (5 300 Fälle),
bösartige Neubildungen (4 800 Fälle) und
Gehirnblutung und sonstige Gefäßstörungen des Zentralnervensystems (3 500 Fälle).

Mehr als die Hälfte (52%) aller Sterbefälle war demnach auf Krankheiten dieser drei Gruppen zurückzuführen. Auch das Bundesergebnis (ohne Berlin) der Todesursachenstatistik zeigt die beherrschende Stellung dieser Krankheiten: bei 51% aller Gestorbenen wurde eine dieser Krankheiten als Ursache des Sterbefalles diagnostiziert.

Im Jahre 1959 ist die Zahl der an Krankheiten des Herzens Gestorbenen im ganzen gegenüber früher zurückgegangen. 1958 starben noch 25 von 10 000 Einwohnern an Herzleiden, 1959 waren es 23 Personen. Für das Bundesgebiet ist dieser Rückgang der Sterbeziffer weitaus geringer gewesen (von 21,7 auf 21,6).

In unserem Lande wie auch im Bund ergibt sich die Abnahme der Sterblichkeit an Herzkrankheiten rechnerisch dadurch, daß die Sterbeziffer bei den über 65 Jahre alten Leuten besonders stark abgenommen hat, während sie sich bei den jüngeren Männern und Frauen kaum veränderte.

Bei den bösartigen Neubildungen ist die allgemeine Sterbeziffer wiederum angestiegen, und zwar von 20 Gestorbenen je 10 000 Einwohner im Jahre 1958 auf 21.

Gefäßstörungen des Zentralnervensystems führten 1959 etwas seltener zum Tode als im Jahre davor. Von 10 000 Personen starben 15 gegenüber 16 im Jahr davor an Gehirnblutung und sonstigen Gefäßstörungen des Zentralnervensystems. Mit 15 entspricht die Verhältniszahl der des Bundes für die Jahre 1958 und 1959.

Die Sterblichkeit nach dem Geschlecht

Obwohl im ganzen relativ mehr Männer als Frauen starben, zeigt sich doch bei einigen Todesursachen ein Überwiegen der Sterbeziffern für Frauen über die für Männer. So war die Häufigkeit von Sterbefällen an Krankheiten der Knochen und der Bewegungsorgane bei den Frauen um fast zwei Drittel höher als bei den Männern. Die Grippesterblichkeit lag bei den Frauen um ein Drittel höher. An Erkrankungen der Leber und der Gallenwege starben von

jeweils 10 000 Lebenden 3 Frauen und 2 Männer. An der Zuckerkrankheit starben Frauen um fast ein Viertel häufiger als Männer. Als weitere Todesursachen, die beim weiblichen Geschlecht häufiger auftraten, wurden Gefäßstörungen des Zentralnervensystems, allgemeine Krankheiten des Kreislaufsystems sowie Altersschwäche festgestellt.

Die Sterblichkeit nach dem Alter

Die graphische Darstellung der altersspezifischen Sterbeziffern zeigt eine recht deutlich ausgeprägte U-Kurve; und zwar liegt die Sterblichkeit im ersten Lebensjahr zunächst verhältnismäßig hoch, sinkt dann rasch bis etwa zum zehnten Lebensjahr und steigt dann allmählich wieder an und erreicht ihr zweites Maximum in den hohen Altersjahren. Neben dieser mit dem Alter variierenden Häufigkeit der Sterbefälle schlechthin ergibt sich jedoch noch eine besondere Konzentration einzelner Todesursachen in bestimmten Altersgruppen, die durchaus als "alterstypisch" angesprochen werden kann.

Welche zum Tode führenden Krankheiten dominieren nun in den einzelnen Lebensabschnitten?

Im ersten Lebensjahr verstarben 1959 insgesamt 1 164 Kinder, das entspricht einer Sterbeziffer von 335 je 10 000 Gleichaltrige. Damit ist die Sterblichkeit der Säuglinge und Kleinkinder gegenüber 1958 geringfügig gesunken. Als wichtigste Todesursachen erscheinen in diesem Alter Lebensschwäche und Tod infolge Frühgeburt, auf die fast zwei Drittel der gesamten Sterbefälle von Kleinstkindern zurückzuführen waren. Des weiteren führten in diesem Alter besonders angeborene Mißbildungen sowie Lungenentzündung zum Tode.

In der nächsten abzugrenzenden Altersgruppe von 1 bis unter 5 Jahren - dem sogenannten Spielalter - rücken Unfälle als Todes-

Tab. 1 Häufigste Todesursachen der im Alter von unter 15 Jahren Gestorbenen 1959

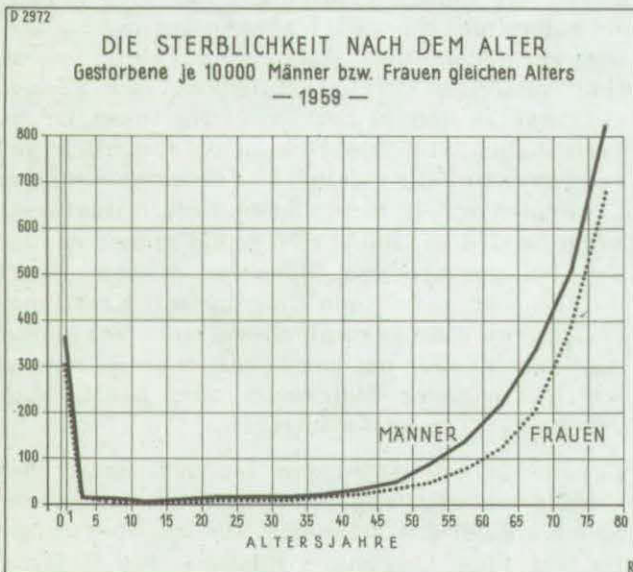
Todesursache	Gestorbene Personen	
	männlich	weiblich
	je 10 000 gleichen Alters	
0 bis unter 1 Jahr		
Besondere Krankheiten der frühesten Kindheit	113,7	96,6
darunter		
Geburtsverletzungen der Neugeborenen	40,3	22,5
Asphyxie während und nach der Geburt	29,1	42,1
Lebensschwäche, Frühgeburt und sonstige mangelhaft bezeichnete Krankheiten der frühesten Kindheit	130,5	95,4
darunter Frühgeburt (unter 2 500 g)	89,0	68,1
1 bis unter 5 Jahre		
Kraftfahrzeugunfälle innerhalb und außerhalb des Verkehrs	1,9	1,5
Ertrinken	1,1	1,0
Neubildungen der lymphatischen und blutbildenden Organe	1,1	1,0
darunter Leukämie und Aleukämie	1,1	0,6
5 bis unter 15 Jahre		
Kraftfahrzeugunfälle innerhalb und außerhalb des Verkehrs	1,1	0,5
Ertrinken	0,8	0,2

ursachen in den Vordergrund, und zwar vor allem Kraftfahrzeugunfälle, Ertrinken sowie Verbrennen und Verbrühen durch heiße Flüssigkeiten. Mehr als ein Drittel der Sterbefälle im Spielalter war auf einen Unfall (meistens im häuslichen Bereich) zurückzuführen.

Die Gruppe der schulpflichtigen Kinder (5 bis unter 15 Jahre) hat im ganzen gegenüber den anderen Altersgruppen die niedrigste Sterblichkeit: von 10 000 Jungen und Mädchen im Alter zwischen 5 und 15 Jahren starben 1959 nur neun. Als altersbedingte Todesart zeichnet sich hier der außerhäusliche Unfall ab. Es sei nur auf den Schulweg mit seiner besonderen Gefährdung durch den Straßenverkehr hingewiesen. Insofern stehen auch die Unfälle durch Fahrzeuge bei den Todesursachen im Vordergrund. Recht häufig waren auch die Todesfälle durch Ertrinken in dieser Altersgruppe.

Wenn in den bisherigen Lebensabschnitten noch keine signifikanten Unterschiede zwischen den beiden Geschlechtern nachgewiesen werden konnten, so ergeben sich doch nach Vollendung des 15. Lebensjahres gewisse Besonderheiten bei Männern und Frauen. Während die Männer im erwerbsfähigen Alter am häufigsten an Herzkrankheiten und dabei überwiegend wieder an Erkrankungen der Herzkranzgefäße starben, führten bei den Frauen zwischen 15 und 65 Jahren besonders häufig bösartige Neubildungen zum Tode. Diese Neubildungen hatten ihren Sitz bei 33% aller Fälle im Bereich der Geschlechtsorgane.

Herzkrankheiten und bösartige Neubildungen sind in diesem Lebensabschnitt die typischen



Tab. 2 Häufigste Todesursachen
der im Alter von über 15 Jahren Gestorbenen 1959

Todesursache	Gestorbene Personen	
	männlich	weiblich
	je 10 000 gleichen Alters	
15 bis unter 65 Jahre		
Chronische, nichtrheumatische Herz- erkrankungen	13,2	4,4
darunter		
Erkrankungen der Herzkranzgefäße	9,2	1,9
Chronische, nichtrheumatische Herz- muskelerkrankungen	1,7	0,9
Gefäßstörungen des Zentralnervensystems	3,0	3,1
darunter		
Gehirnblutung und sonstige Gefäß- störungen des Zentralnervensystems	2,7	2,9
Bösartige Neubildungen der Verdauungs- organe	5,4	3,9
darunter		
Bösartige Neubildungen des Magens	2,9	1,6
" " des Dickdarms	0,6	0,5
" " der Bauchspeicheldrüse	0,4	0,2
" " des Mastdarms	0,4	0,5
Bösartige Neubildungen der Brustdrüse sowie der Harn- und Geschlechtsorgane	1,1	6,9
darunter		
Bösartige Neubildung der Brustdrüse	0,0	2,4
Bösartige Neubildung des Eierstocks und sonstiger weiblicher Ge- schlechtsorgane	x	2,0
65 Jahre und älter		
Chronische, nichtrheumatische Herz- erkrankungen	152,4	97,7
darunter		
Erkrankungen der Herzkranzgefäße	83,5	39,8
Chronische, nichtrheumatische Herz- muskelerkrankungen	54,6	46,7
Gefäßstörungen des Zentralnerven- systems	145,0	132,4
darunter		
Gehirnblutung und sonstige Gefäß- störungen des Zentralnerven- systems	109,2	101,7
Cerebralsklerose	35,8	30,7
Bösartige Neubildungen der Verdau- ungsorgane	65,5	50,8
darunter		
Bösartige Neubildungen des Magens	37,0	23,9
" " des Dickdarms	6,3	6,4
" " des Mastdarms	6,8	3,9

Todesursachen. Bei den beiden Geschlechtern sind sie lediglich in der Häufigkeit unterschiedlich. An Herzkrankheiten starben Männer dreimal so häufig wie Frauen, an Krebs dagegen Frauen um ein Zehntel häufiger als Männer. Ein Viertel der bei den Männern diagnostizierten bösartigen Neubildungen mit Todesfolge hatten ihren Sitz im Magen, fast ein Drittel in den Atmungsorganen.

Die über 65 Jahre alten Leute starben ebenfalls noch recht häufig an Herzkrankheiten. Im ganzen gesehen bilden in den späten Lebensjahren jedoch die Gefäßstörungen des Zentralnervensystems die wichtigsten Todesursachen.

Unnatürliche Todesursachen

1 900 Personen starben 1959 eines unnatürlichen Todes, das sind 3% mehr als im Jahre 1958. Durch äußere Einwirkung beendete somit etwa jeder vierzehnte Gestorbene sein Leben.

Zu diesen unnatürlichen Todesursachen rechnen Unfälle, Selbstmorde sowie Mord und Totschlag. Als wichtigste Todesursachen treten in dieser Gruppe die Unfälle in Erscheinung, die sowohl 1958 als auch 1959 etwa zwei Drittel aller durch äußere Gewalteinwirkungen Gestorbenen daharrafften. Das verbleibende Drittel schied zur Hauptsache durch Selbstmord aus dem Leben. Die Zahl der durch Mord und Totschlag umgekommenen Personen ist in Schleswig-Holstein ausgesprochen gering. Immerhin fielen 1959 dreizehn Männer und drei Frauen nachweislich solchen kriminellen Handlungen zum Opfer.

Tab. 3 Unfallsterbefälle nach dem Alter im Jahre 1959

Alter	Von 100 gestorbenen	
	Männern	Frauen
	nebenstehenden Alters starben durch Unfall	
bis unter 5 Jahre	6,2	6,0
5 " " 15 "	44,6	27,1
15 " " 30 "	50,4	10,9
30 " " 45 "	24,2	4,6
45 " " 65 "	5,6	2,5
65 " " 80 "	2,6	2,7
80 Jahre und älter	3,0	4,9
Insgesamt	5,8	3,7

Die Männer schieden im ganzen gesehen fast doppelt so häufig auf unnatürliche Art aus dem Leben wie die Frauen. Doch ist besonders bei den Unfällen die Gefährdung der beiden Geschlechter in einzelnen Altersgruppen unterschiedlich. Bei den Männern häufen sich die tödlichen Unfälle in den Jahren zwischen 15 und 30. Die Hälfte der im Alter von 15 bis unter 30 Jahren verstorbenen Männer kam durch Unfälle ums Leben. Wie bereits oben erwähnt, treten auch in der Altersgruppe der 5- bis unter 15jährigen Knaben Unfälle häufig als Todesursache auf. Fast 45% der - allgemein gesagt - im Schulalter Gestorbenen waren Opfer eines Unfalles geworden. Bei den weiblichen Gestorbenen zeigt die ohnehin flacher verlaufende Kurve der Unfallsterblichkeit nur eine besondere Häufung bei den Mädchen im Schulalter. Die gegenüber den Männern vergleichsweise sehr niedrige Unfallsterblichkeit der Frauen zwischen 15 und 30 Jahren dürfte ihren Grund darin haben, daß die Frauen in erheblich geringerem Umfange selbst bei einer eventuellen Erwerbstätigkeit besonderen Unfallsituationen ausgesetzt sind. Im Vordergrund stehen gerade bei den gestorbenen Männern dieses Alters Unfälle, die durch den Umgang mit Kraftfahrzeugen zustande gekommen waren - sei es nun im Verkehr oder bei der beruflichen Bedienung und Wartung der Fahrzeuge oder häufig auch durch leichtfertiges Hantieren.

Bei den über 65jährigen ist der Anteil der Unfalltoten an allen Gestorbenen bei den Frauen höher als bei den Männern. Dieses Überwiegen ist auf eine besondere Häufung von Unfällen

Tab. 4 Durch Unfälle Gestorbene im Jahre 1959 nach wichtigen Unfallarten und Alter

Unfall-Todesursache	Männliche Gestorbene								Weibliche Gestorbene							
	insgesamt	davon im Alter von ... bis							insgesamt	davon im Alter von ... bis						
		0-5	5-15	15-30	30-45	45-65	65-80	80 und älter		0-5	5-15	15-30	30-45	45-65	65-80	80 und älter
		je 100 000 Männer gleichen Alters								je 100 000 Frauen gleichen Alters						
Kraftfahrzeugunfälle	34	15	11	45	32	30	62	87	8	11	5	6	4	7	18	41
Sonstige Fahrzeugunfälle	4	-	2	4	2	5	10	19	1	1	1	-	0	1	3	4
Unfälle durch Sturz	13	2	1	3	3	7	39	319	23	3	-	-	2	3	64	617
davon																
Sturz aus der Höhe	5	2	1	3	2	6	15	44	3	1	-	-	1	1	11	30
Sturz auf gleicher Ebene	8	-	-	-	1	1	24	276	20	1	-	-	1	2	53	587
Sonstige Unfälle	20	38	12	18	15	22	11	58	5	29	3	1	0	4	8	26
darunter Unfälle durch																
Maschinen	1	-	-	1	1	1	1	-	0	-	-	-	-	0	-	-
Verbrennen und Verbrühen	1	10	-	-	1	-	-	5	1	5	-	-	-	-	1	4
Unfälle durch elektrischen Strom	1	-	-	1	1	1	1	-	0	-	-	0	-	-	-	-
Schlag durch stürzenden oder fallenden Gegenstand	1	1	-	1	3	1	1	-	0	-	-	-	-	0	-	-
Mechanisches Ersticken	2	15	1	0	1	2	1	-	1	10	-	-	-	-	1	-
Ertrinken	7	8	8	11	4	5	2	15	1	8	2	0	-	0	-	4
Vergiftungen	2	2	1	2	1	1	9	10	2	1	-	0	1	1	7	8
darunter durch Koch- und Leuchtgas	1	1	1	1	-	1	7	5	1	-	-	0	1	0	6	4
Alkoholvergiftung	1	-	-	1	1	1	2	5	0	-	-	-	-	1	-	-
Unfälle insgesamt	73	57	26	72	54	66	131	493	39	46	8	8	8	17	100	696

durch Sturz bei den Frauen zurückzuführen, deren Folgen gerade ältere Menschen nur schwer überstehen. Bemerkenswert ist bei diesen Todesfällen durch Sturz, daß sich als typische Unfallart bei den Frauen der Sturz auf gleicher Ebene erweist (mehr als doppelt so häufig wie bei den Männern), bei den Männern hingegen der Sturz aus der Höhe überwiegt, der im allgemeinen wohl als Arbeitsunfall (z.B. Abrutschen von der Leiter, Sturz vom Bauergüst) angesehen werden muß. Vorwiegend durch die Berufstätigkeit bedingt sind auch die Unfälle durch Maschinen, durch elektrischen

Strom sowie durch fallende Gegenstände. Sie sind größtenteils bei Männern registriert worden, die im erwerbsfähigen Alter standen.

An selteneren Unfallarten mit Todesfolge wurde 1959 in einem Falle "Blitzschlag", in zwei weiteren Fällen "ungewöhnliche Hitze und Sonnenbestrahlung" und in drei Fällen "ungewöhnliche Kälte" festgestellt.

Dipl.-Volksw. Klaus Kamp

Vergleiche auch: *Die Ursachen der Todesfälle in Schleswig-Holstein in Stat. Monatsh. S.-H. 1959, S. 62 (März) und *Die Sterbefälle im Jahr 1959 nach Todesursachen, Alter und Geschlecht in Wirtschaft und Statistik 1961, S. 82 (Februar)

Die öffentliche Verschuldung am 31. 12. 1960

Die kommunale Verschuldung

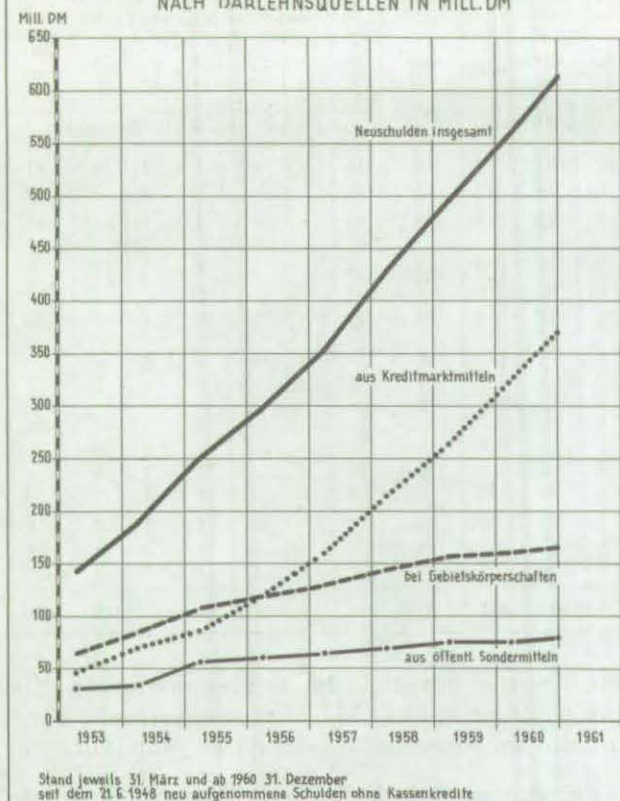
Auf Grund der Umstellung des Rechnungsjahres auf das Kalenderjahr wurde die Erhebung zum Schuldenstand, die bisher für den 31. 3. eines jeden Jahres durchgeführt wurde, auf den 31. 12. verlegt. Erstmals geschah das für das Jahr 1960.

In der Zeit vom 1. 4. 1960 bis 31. 12. 1960 ist die kommunale Verschuldung um 55,2 Mill. DM - das sind fast 10% - auf 619,5 Mill. DM gestiegen¹. Die Zuwachsquote des Vorjahres, die sich auf 12 Monate bezieht, betrug 13%. Das Tempo der Verschuldung ist mithin fast unverändert geblieben. Ende 1960 betrug die kommunale Verschuldung 269 DM je Einwohner.

1) Neuaufnahmen (89,9 Mill. DM) abzüglich Tilgungen. Die Höhe der Tilgungen (32 Mill. DM) ist - infolge der Zahlungsüberschneidungen - etwas zu gering ausgewiesen

Die seit Jahren zu beobachtende stärkere Darlehnsaufnahme auf dem Kreditmarkt setzte sich auch im Rechnungsjahr 1960 fort (+ 14%). Überdurchschnittlich hoch war die langfristige Verschuldung bei Sparkassen (+ 31%), bei Girozentralen (+ 21%) sowie bei Versicherungen und Bausparkassen (+ 24%). Die relativ höchste Zunahme der Schuldverpflichtungen auf dem Kreditmarkt wurde in den Gemeinden von 10 000 bis 50 000 Einwohnern und in den Gemeinden mit weniger als 3 000 Einwohnern nachgewiesen. Für letztere ergab sich ein erhöhter Finanzbedarf für den Ausbau der Straßen und Wege. Im Gegensatz zum Vorjahr haben auch die Schulden aus öffentlichen Sondermitteln leicht zugenommen (+ 5%); hier insbesondere bei den Gemeinden mit weniger als 10 000 Einwohnern (+ 21%). Die geringste Zuwachsquote (+ 3%)

DIE ENTWICKLUNG DER NEUSCHULDEN NACH DARLEHNSQUELLEN IN MILL. DM



wiesen die Schuldenaufnahmen bei Gebietskörperschaften auf.

Verwendet wurden die aufgenommenen Mittel in erster Linie für: wirtschaftliche Unternehmen (Zuwachsrate 9%), Straßen, Wege und Brücken (+ 8%), Schulbau (+ 4%) und öffentliche

Einrichtungen (+ 14%). Auf diese vier Verwaltungszweige entfallen allein reichlich vier Fünftel aller seit dem 21.6.1948 eingegangenen und noch bestehenden Schuldverpflichtungen. Wie auch im Rechnungsjahr 1959 haben sich die Schulden, deren Bedienung den Haushalt überwiegend unmittelbar belastet (in der Tabelle 1 die Pos. 1 bis 7), stärker erhöht als die den Haushalt weniger belastenden Schulden, die für wirtschaftliche Unternehmen, für Wohngrundstücke des allgemeinen Grundvermögens und für den Wohnungsbau einschließlich der dafür weitergeleiteten Darlehen verwendet wurden. Diese Entwicklung ist um so ungünstiger, als gerade die Verwendung der auf dem Kreditmarkt aufgenommenen Darlehen für überwiegend nicht werbende Zwecke mit einer Zunahme von 17% überdurchschnittlich hoch war, während für die übrigen Verwendungszwecke die Zuwachsquote nur 11% betrug.

Die Zunahme der Schulden bei Gebietskörperschaften ist fast ausschließlich auf erhöhte Schuldenaufnahmen für weitergegebene Darlehen für den Wohnungsbau und für die wirtschaftlichen Unternehmen zurückzuführen. Die Zuwachsquoten für diese beiden Verwendungszwecke betragen 29% und 13%. In dem Dreivierteljahr (1.4. bis 31.12.1960) wurden besonders hohe Schuldverpflichtungen für öffentliche Einrichtungen (+ 14%) und, wie bereits erwähnt, für den Straßen- und Wegebau in den kleinsten Gemeinden eingegangen. Überdurchschnittlich hoch war auch die Schuldenaufnahme für wirtschaftliche Unternehmen in den kreisangehörigen Gemeinden und Städten.

Tab. 1 Verwendung der seit dem 21.6.1948 aufgenommenen und am 31.12.1960 noch bestehenden Inlandschulden

Verwaltungszweig	Kreditmarktmittel	Öffentliche Sondermittel	Mittel von Gebietskörperschaften	Insgesamt			darunter ¹				
				1 000 DM	DM je Einwohner	Veränd. gegenüber 31.3.1960 in %	kreisfreie Städte	Gemeinden mit ... Einw.			Landkreise
								10 000 bis 50 000	3 000 bis 10 000	weniger als 3 000	
1 000 DM				DM je Einwohner							
1 Schulen	60 852	5 213	43 636	109 701	47,71	+ 3	68	41	36	18	10
2 Fürsorge und Jugendhilfe	6 261	661	6 573	13 494	5,87	+ 13	9	4	1	0	3
3 Gesundheits- u. Jugendpflege	20 033	2 302	6 858	29 193	12,70	+ 17	10	20	2	1	7
4 Straßen, Wege, Brücken	68 230	17 111	45 104	130 446	56,73	+ 8	54	40	30	54	14
5 Trümmerbeseitigung und übriges aus Einzelplan 6	2 128	240	699	3 067	1,33	+ 166	2	1	3	0	0
6 Öffentliche Einrichtungen	45 043	29 895	22 380	97 318	42,33	+ 13	59	67	49	6	1
7 Nicht aufgeteilt einschl. Plan 0, 1, 3 und Rest aus 9	12 462	1 137	1 800	15 400	6,70	+ 25	9	3	4	1	3
1 - 7 zusammen	215 009	56 559	127 051	398 619	173,37	+ 9	212	175	125	79	38
8 Wohnungsbau einschl. weitergegebener Darlehen für Wohnungsbau	15 530	2 623	9 863	28 016	12,18	+ 13	18	10	11	6	1
9 Wohngrundstücke des allgem. Grundvermögens und übriges allgemeines Grundvermögen	15 475	421	10 457	26 353	11,46	+ 8	7	15	23	5	1
10 Wirtschaftliche Unternehmen	125 368	20 147	18 454	163 970	71,32	+ 8	140	69	50	14	3
1 - 10 insgesamt	371 383	79 750	165 825	616 958	268,33	+ 9	377	269	210	104	43
<i>DM je Einw.</i>	<i>161,53</i>	<i>34,69</i>	<i>72,12</i>								

1) außerdem Ämter mit 850 000 DM (42 %) ihrer Verschuldung im Plan 0, 574 000 DM (28 %) im Plan 6, 410 000 DM (20 %) im Plan 9

Für den Schuldendienst mußten insgesamt 57 Mill. DM, darunter 32 Mill. DM an Tilgungen, aufgebracht werden. Der Schuldendienst aus allgemeinen Deckungsmitteln belief sich auf 33 Mill. DM. Aus speziellen Deckungsmitteln wurden 10 Mill. DM und von wirtschaftlichen Unternehmen 14 Mill. DM aufgebracht.

Auffällig stark hat auch die innere Verschuldung der Gemeinden und Gemeindeverbände zugenommen. Sie spielt in der Schuldendarstellung eine untergeordnete Rolle, da es sich hier um eigene Finanzierungsmittel handelt. Sie ist deshalb auch nicht in der Verschuldungssumme selbst nachgewiesen. Dieser Art der Finanzierung kommt aber bei der schwachen Position der kommunalen Gebietskörperschaften auf dem Kreditmarkt für die Durchführung dringender Investitionsvorhaben eine wachsende Bedeutung zu. Die innere Verschuldung wurde am 31. 3. 1960 mit 6,5 Mill. DM nachgewiesen. Sie belief sich am 31. 12. 1960 auf 17 Mill. DM. Zu 9,2 Mill. DM wurde die Ausgleichsrücklage, zu 1,4 Mill. DM das Sondervermögen und zu 1,1 Mill. DM das Kapitalvermögen beansprucht. 7,9 Mill. DM wurden für wirtschaftliche Unternehmen verwendet. Bei der inneren Verschuldung handelt es sich häufig um Vorfinanzierungen von Bauvorhaben. In diesem Zusammenhang ist auf einen Haushaltserlaß der Landesregierung² hinzuweisen. In ihm wird auf den § 15 Abs. 2 der Rücklagenverordnung verwiesen und festgestellt, daß die innere Verschuldung in der Rangfolge vor der Aufnahme von Darlehen steht. Am 31. 3. 1960 war die kommunale Verschuldung für nicht werbende Zwecke, also ohne die Kreditaufnahme für wirtschaftliche Unternehmen, Wohnungsbau und allgemeines Grundvermögen, in Schleswig-Holstein mit 158 DM je Einwohner höher als bei den kommunalen Gebietskörperschaften des Bundesgebietes mit 142 DM je Einwohner. Die höhere Verschuldung gilt für alle Gemeindegrößenklassen. Der Anteil der Kreditmarktverschuldung an der den Haushalt unmittelbar belastenden Verschuldung war jedoch in Schleswig-Holstein mit 51% geringer als im Bundesgebiet, hier betrug der Anteil 74%.

2) Amtsblatt für Schleswig-Holstein, Jg. 1960, Nr. 45, Ausg. A, S. 540

Die staatliche Verschuldung

Die Verschuldung des Landes belief sich am Jahresende 1960 auf 1 830 Mill. DM. Sie stieg gegenüber dem 31. 3. 1960 um 4%. Die Neuschulden aus Kreditmarktmitteln erhöhten sich um 29 Mill. DM auf 264 Mill. DM, die Schulden bei Gebietskörperschaften um 31 Mill. DM auf 1 159 Mill. DM.

Tab. 2 Schulden der Länder¹ nach Art der Schulden, ohne Zahlungsrückstände am 31. 3. 1960

Land	Insgesamt	darunter ²				
		Altschulden	dar. Ausgleichsfordernngen	Neuschulden		
				aus Kreditmarktmitteln	aus öffentlichen Sondermitteln	bei Gebietskörperschaften
DM je Einwohner						
Schleswig-Holstein	772	126	126	103	49	494
Niedersachsen	511	152	152	64	10	285
Nordrhein-Westfalen	437	135	135	13	14	275
Hessen	422	170	170	40	12	201
Rheinland-Pfalz	458	120	120	117	15	206
Baden-Württemberg	550	205	205	120	14	207
Bayern	521	185	185	144	17	172
Saarland	414	-	-	10	7	397
Länderdurchschnitt ³	494	156	156	73	15	248
Schleswig-Holstein zum Länderdurchschnitt in %	156	81	81	141	327	199
Schleswig-Holstein am 31. 12. 1960 Mill. DM	1 830	283	283	264	125	1 159
DM je Einwohner	796	123	123	115	54	504

1) Quelle: Statistik der Bundesrepublik Deutschland, Band 254

2) außerdem Auslandschulden; Länderdurchschnitt 1,- DM je Einwohner

3) ausschließlich Hansestädte und Berlin

Schleswig-Holstein ist gegenüber der Verschuldung der Länder hoch verschuldet. Es steht mit dem Darlehnsbetrag je Einwohner an erster Stelle. Diese Schuldenhöhe wird wesentlich beeinflusst durch die Schulden bei Gebietskörperschaften, und zwar insbesondere beim Bund.

Dipl.-Volksw. Joachim Sachse

Vergleiche auch: "Die öffentliche Verschuldung am 31. März 1960" in Stat. Monatsh. S.-H. 1961, S. 13 (Januar) und "Die Schulden von Bund, Ländern und Gemeinden am 31. Dezember 1960" in Wirtschaft und Statistik 1961, S. 322 (Mai)

Die Boden- und Kommunalkreditinstitute in Schleswig-Holstein 1957 bis 1960

In Schleswig-Holstein haben vier Institute¹ das Emissionsrecht. Sie beschaffen sich die Mittel für ihr Aktivgeschäft in erster Linie durch den Verkauf von festverzinslichen Wertpapieren

1) Landesbank und Girozentrale, Schleswig-Holsteinische Landschaft, Lübecker Hypothekenbank und Schiffshypothekenbank zu Lübeck

(Hypotheken- und Schiffspfandbriefe, Kommunalobligationen). Die "klassische" Finanzierung langfristiger Darlehen mußte in den ersten Jahren nach der Währungsumstellung - infolge des ungewöhnlich großen Kapitalbedarfs für den Wiederaufbau - ergänzt werden durch vorwiegend bei der öffentlichen Hand aufgenommene

Tab. 1 Das Passivgeschäft der Boden- und Kommunalkreditinstitute

Jahresende	Umlauf an Inhaberschuldverschreibungen	Aufgenommene langfristige Darlehen			Außerdem durchlaufende Mittel
		gegen Hinterlegung von Namensschuldverschreibungen	gegen sonstige Sicherheiten	zusammen	
Mill. DM					
Schleswig-Holstein					
1953	44	136	21	158	89
1954	97	147	24	171	176
1955	195	160	31	191	240
1956	214	167	218	385	251
1957	282	200	304	504	301
1958	376	232	316	548	366
1959	538	262	365	627	414
1960	619	290	385	674	465
Bundesgebiet einschl. Berlin (West)					
1953	3 443	1 483	3 047	4 530	1 056
1954	6 740	1 807	4 092	5 898	2 085
1955	9 148	2 159	5 099	7 257	3 051
1956	10 714	2 506	6 062	8 569	3 899
1957	13 112	2 517	7 213	9 730	4 016
1958	17 077	2 671	8 291	10 963	4 835
1959 ¹	22 129	2 694	8 980	11 674	5 475
1960 ¹	25 395	2 812	9 795	12 607	6 189

1) ab 1959 einschl. Saarland

langfristige Darlehen. So hatten die schleswig-holsteinischen Realkreditinstitute Ende 1956 für 214 Mill. DM Schuldverschreibungen im Umlauf. Um ihr Aktivgeschäft zu finanzieren, mußten sie aber weitere 385 Mill. DM langfristige Darlehen aufnehmen, außerdem wiesen sie 251 Mill. DM durchlaufende Mittel nach. Bis Ende 1960 hat sich das Verhältnis der im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen zu den langfristigen Darlehen erheblich verbessert, und zwar standen 619 Mill. DM umlaufende Wertpapiere 674 Mill. DM langfristigen Fremdmitteln (Darlehen) gegenüber. Die Realkreditinstitute des Bundesgebietes sind in dieser Hinsicht erheblich günstiger gestellt als die schleswig-holsteinischen Institute. Im Bundesgebiet war nämlich schon 1954 der Umlauf an Schuldverschreibungen höher als die aufgenommenen langfristigen Darlehen. Bis Ende 1960 verbesserte sich dieses Verhältnis noch weiter; Neben 25 Mrd. DM, die aus dem Erlös von Wertpapierverkäufen herrührten, wurden nur noch knapp 14,5 Mrd. DM, also etwa die Hälfte, durch anderweitig beschaffte langfristige Mittel aufgebracht.

Der Kapitalmarkt hatte durch Krieg und Kriegsfolgen so stark gelitten, daß der großen Nachfrage nach langfristigem Kapital kein ausreichendes Angebot an langfristigen Mitteln gegenüberstand. Hinzu kam, daß aus sozialpolitischen Erwägungen (niedrige Wohnmieten) entgegen den Marktverhältnissen eine

Politik starrer, d. h. niedriger Zinsen, verfolgt wurde, so daß die Rentenwerte im Wettbewerb mit den Dividendenwerten um das anlagensuchende Kapital zu kurz kamen. Die "Erstarrung" des Kapitalmarktes sollte durch das "Erste Gesetz zur Förderung des Kapitalmarktes" (Kapitalmarktförderungsgesetz) vom 15.12.1952 aufgelockert werden. Das sollte im wesentlichen durch Manipulationen der Rendite von Schuldverschreibungen erreicht werden. Über Steuervergünstigungen wurde ein Anreiz zum Kauf von Wertpapieren ausgeübt. Die erstrebte Auflockerung des Kapitalmarktes trat im großen und ganzen ein, aber die notwendige Konsolidierung des Kapitalmarktes blieb aus. Infolge der früher nicht gekannten Abhängigkeit des Kapitalmarktes vom Geldmarkt wirkten und wirken auch heute noch Änderungen auf dem Geldmarkt auf den Kapitalmarkt zurück, der dadurch entgegen seiner echten Funktion - stabiles Zinsniveau für langfristiges Kapital - in labiler Verfassung bleibt. Die Abhängigkeit des Kapitalmarktes vom Geldmarkt, d. h. letztlich von der Diskontpolitik der Bundesbank, verhinderte die wünschenswerte Beruhigung. Als nämlich die Notenbank aus allgemeinen wirtschaftlichen Erwägungen den Diskontsatz nach einer Periode niedriger Zinssätze wieder erhöhte, reichte die Sparkapitalbildung nicht aus, um die Lücke in der Nachfrage nach festverzinslichen Wertpapieren, die durch den Ausfall der institutionellen Kapitalanleger entstanden war, zu schließen.

Fragt man nämlich, wer Schuldverschreibungen kauft, dann stellt sich heraus, daß z. B. im Jahre 1959 von 5,4 Mrd. DM verkaufter Wertpapiere beinahe 4 Mrd. DM oder ungefähr sieben Zehntel des Gesamtumsatzes dieses Jahres von Kreditinstituten erworben wurden. Private Anleger kauften dagegen nur für 246 Mill. DM. Das waren knapp 5% des Absatzes.² Auch im folgenden Jahr blieb das

Tab. 2 Absatz von Pfandbriefen und Kommunalobligationen im Bundesgebiet nach Käufergruppen (soweit aufteilbar)

	1958 ¹		1959		1960	
	Mill. DM	%	Mill. DM	%	Mill. DM	%
Öffentliche Stellen	313	15	850	16	511	15
Kreditinstitute	1 599	78	3 881	72	2 464	71
Sonstige Wirtschaftsunternehmen	74	4	432	8	211	6
Private	63	3	246	5	271	8
Ausländer	6	0	5	0	6	0
Zusammen	2 055	100	5 414	100	3 463	100

1) 2. Halbjahr

Quelle: Monatsbericht Deutscher Bundesbank, März 1961, S. 96

2) Angaben beziehen sich auf den unmittelbaren Ersterwerb von Schuldverschreibungen. Über die Weiterverkäufe an Private liegen keine Zahlen vor. Im "Gemeinschaftsdienst der Boden- und Kommunalkreditinstitute" wird die Auffassung vertreten, daß 1960 schätzungsweise 30 % aller abgesetzten Pfandbriefe in die Hände privater Sparer gekommen sind

Übergewicht der Kreditinstitute als Wertpapierkäufer erhalten.

Die Kaufentscheidungen der Kreditinstitute werden aber nicht nur von Renditeüberlegungen beeinflusst, sondern auch von Liquiditätsüberlegungen. Dabei dürften im Konflikt zwischen Rendite- und Liquiditätserwägungen für die Banken die Liquiditätsgesichtspunkte vorrangig sein. In Zeiten eingenger Liquidität trennen sich daher die Banken sehr schnell von ihren Wertpapieren, um flüssig zu bleiben. Ein großer Teil des Wertpapierbesitzes von Kreditinstituten unterliegt daher in erster Linie der Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit und dürfte insofern nicht als endgültig placiert anzusehen sein, was an sich dem Sinne des langfristigen Realkreditgeschäftes widerspricht. Daraus resultiert die beinahe zwangsläufige, bereits erwähnte, Labilität des Kapitalmarktes.

Zusammensetzung des Pfandbriefumlaufs

Unter den im Verkehr befindlichen Schuldverschreibungen der Grundkreditanstalten des Bundesgebietes dominierten in allen Jahren die Hypothekendarlehen. Im Geschäft der schleswig-holsteinischen Institute sind auch noch die Schiffspfandbriefe von einigem Gewicht; ihr Anteil schwankt zwischen einem Viertel und einem Drittel aller verkauften Wertpapiere.

Tab. 3 Umlauf von Schuldverschreibungen

	Hypothekendarlehen		Schiffspfandbriefe		Kommunalobligationen		Zusammen	
	Mill. DM	%	Mill. DM	%	Mill. DM	%	Mill. DM	%
Schleswig-Holstein								
1950	6	42	4	29	4	28	14	100
1955	93	48	49	25	53	27	195	100
1956	104	49	56	26	53	25	214	100
1957	125	44	85	30	73	26	282	100
1958	153	41	119	32	103	27	376	100
1959	229	43	150	28	158	29	538	100
1960	281	45	155	25	183	30	619	100
Bundesgebiet einschl. Berlin (West) ¹								
1950	400	70	35 ^a	6	136	24	571	100
1955	5 970	65	152	2	3 026	33	9 148	100
1956	6 912	65	204	2	3 597	34	10 714	100
1957	8 017	61	287	2	4 809	37	13 112	100
1958	9 512	56	372	2	7 192	42	17 077	100
1959	12 242	55	436	2	9 451	43	22 129	100
1960	14 471	57	442	2	10 481	41	25 395	100

1) ab 6. 7. 1959 einschl. Saarland; 1950 ohne Berlin
a) einschl. Rentenbriefe

Die Anteile der einzelnen Arten von Schuldverschreibungen haben sich im Bund seit 1958 nicht wesentlich verändert. Gegenüber 1950 und 1955 ist jedoch eine leichte Gewichtsverschiebung zu Gunsten der Kommunalobligationen eingetreten, die 1955 mit einem Drittel, 1960 bereits mit gut vier Zehnteln, am Umlauf aller Schuldverschreibungen beteiligt waren.

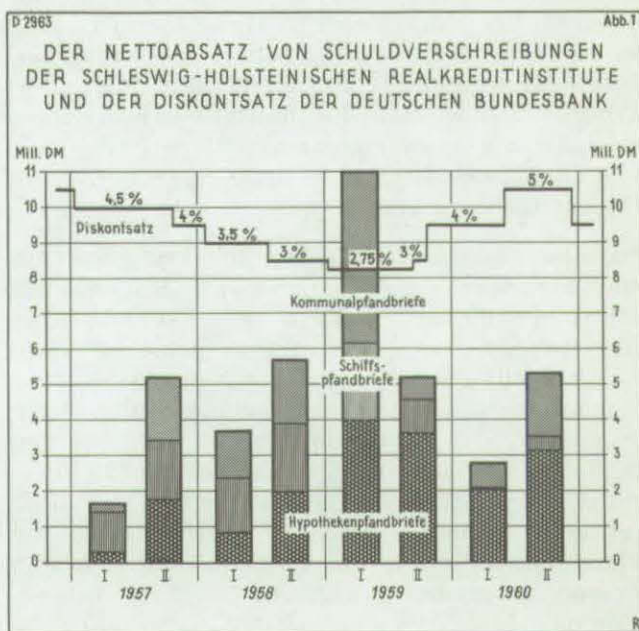
Der Anteil der Schiffspfandbriefe blieb, abgesehen von 1950, konstant bei 2%, so daß der Anteil der Kommunalobligationen zu Lasten der Hypothekendarlehen gewachsen ist.

Der Absatz von Schuldverschreibungen

Vom Jahresende 1956 bis Ende 1960 belief sich der Nettoabsatz von Schuldverschreibungen schleswig-holsteinischer Boden- und Kommunalkreditinstitute auf nominal 406 Mill. DM. In den achteinhalb Jahren von der Währungsumstellung 1948 bis Ende 1956 konnten nur für 214 Mill. DM festverzinsliche Wertpapiere auf dem Kapitalmarkt untergebracht werden. Die entsprechenden Werte für das Bundesgebiet (ohne Saarland) betragen 14,7 Mrd. DM bzw. 10,7 Mrd. DM.

Je nach der Lage am Kapitalmarkt war der Absatz der schleswig-holsteinischen Institute Schwankungen ausgesetzt: Mit knapp 17 Mill. DM wurde im 1. Halbjahr 1957 der geringste, mit 110 Mill. DM im 1. Halbjahr 1959 der größte Verkaufserfolg innerhalb des Berichtszeitraumes erzielt.

Von den 110 Mill. DM verkauften Wertpapieren im 1. Halbjahr 1959 entfielen 48 Mill. DM auf Kommunalobligationen und 40 Mill. DM auf Hypothekendarlehen. Für 22 Mill. DM wurden Schiffspfandbriefe abgesetzt. Demgegenüber wurden im 1. Halbjahr 1957, dem Zeitraum des schwächsten Geschäftes, nur für 2 Mill. DM Kommunalobligationen, für 3 Mill. DM Hypothekendarlehen und für nicht ganz 12 Mill. DM Schiffspfandbriefe verkauft. An den im Umlauf befindlichen Wertpapieren zum Jahresende 1960 hatten die Hypothekendarlehen mit etwa 280 Mill. DM den größten Anteil; 183 Mill. DM waren Kommunalobligationen und 155 Mill. DM Schiffspfandbriefe. Die schleswig-holsteini-



Tab. 4

Die langfristigen Ausleihungen 1956 bis 1960 (einschl. durchlaufender Mittel)

Zeitpunkt	Langfristige Ausleihungen insgesamt	darunter					
		Hypotheken auf		Kommunal-darlehen	Schiffs-hypotheken	Darlehen für Siedlungszwecke	
		Wohnungs-neubauten	landw. Grund-stücken			insgesamt	ohne durch-laufende Mittel
Mill. DM							
Ende 1956	822	92	25	196	195	237	4
" 1957	1 025	118	34	260	228	289	9
" 1958	1 241	139	39	293	318	348	8
" 1959	1 460	172	54	330	402	389	8
30. 6. 1960	1 525	188	60	342	409	385	8
31. 12. 1960	1 586	207	66	351	408	410	8
dagegen Bundesgebiet einschl. Berlin (West) 31. 12. 1960	41 784	19 277	2 907	11 228	1 890	420	.

schen Institute hatten am Jahresende 1960 insgesamt für 619 Mill. DM Schuldverschreibungen im Umlauf, die Realkreditinstitute des Bundesgebietes zum gleichen Zeitpunkt für etwas mehr als 25 Mrd. DM.

Das Aktivgeschäft

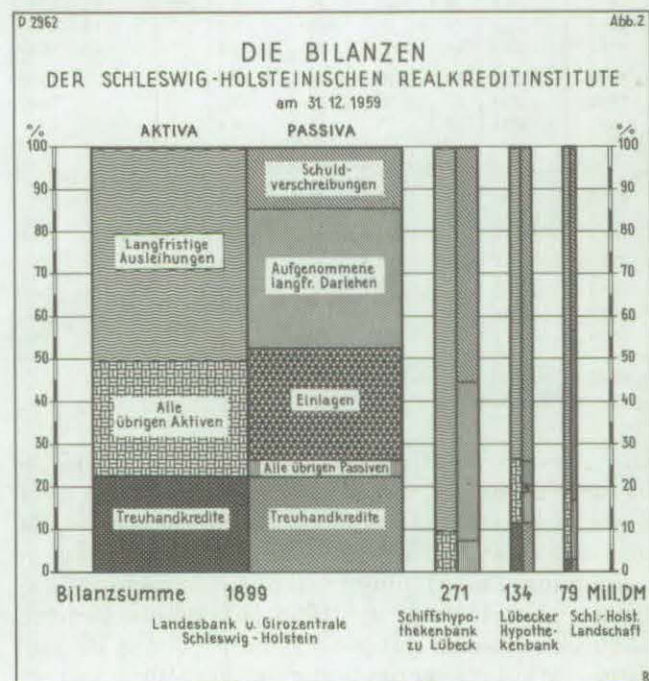
Die durch Wertpapierverkauf und Verschuldung hereinkommenden Fremdmittel werden von den Realkreditinstituten als langfristige Darlehen auf Grundstücke und Schiffe ausgegeben. Ende 1960 waren von den schleswig-holsteinischen Instituten zusammen 1,6 Mrd. DM, davon 465 Mill. DM Treuhandkredite, im Bundesgebiet beinahe 42 Mrd. DM, davon 6 Mrd. DM durchlaufende Kredite, langfristig ausgeliehen. Der Wirtschaftsstruktur Schleswig-Holsteins entsprechend ist der Anteil des Siedlungskredites am Gesamtgeschäft der Boden- und Kommunal-kreditinstitute verhältnismäßig hoch; er beträgt etwa ein Viertel der gesamten langfristigen Ausleihungen am 31. 12. 1960. Die Darlehen für Siedlungszwecke haben aber mit dem echten Geschäft der Bodenkreditinstitute wenig zu tun, da es sich fast ausschließlich um weitergeleitete Mittel anderer Stellen handelt. Für diese Kredite übernehmen die Institute nur die Haftung für die ordnungsgemäße Verwaltung der ausgeliehenen Mittel und nicht das Obligo für die Rückzahlung des Kredits.

Beinahe ebenso wichtig wie die Darlehen für Siedlungszwecke sind in Schleswig-Holstein die Schiffshypotheken. Nahezu ein Viertel aller Schiffshypotheken des Bundesgebietes (am 31. 12. 1960) wurden von den schleswig-holsteinischen Instituten zur Verfügung gestellt. Noch größer ist der Anteil unseres Landes bei den Darlehen für Siedlungszwecke, die nahezu vollständig von schleswig-holsteinischen Instituten gewährt wurden. Bei der Betrachtung der Kommunal-darlehen, die den nächstwichtigen Posten unter den gewährten Darlehen bilden, muß berücksichtigt werden, daß ein erheblicher

Teil der Kommunal-darlehen letztlich dem Wohnungsbau zugute kommt, so daß die rund 200 Mill. DM Hypotheken auf Wohnungsneubauten nicht den vollen Umfang der Wohnungsbau-finanzierung durch Realkredite darstellen.

Unterschiede der Bilanzstruktur

Die zusammengefaßten Bilanzen der vier schleswig-holsteinischen Realkreditinstitute ergeben per 31. 12. 1959 eine Bilanzsumme von 2,4 Mrd. DM. An dieser Summe ist die Landesbank und Girozentrale mit ungefähr vier Fünfteln beteiligt. Die Bilanz der Landesbank und Girozentrale ist zwar wegen des hohen Anteils von Einlagen (500 Mill. DM oder 26% der Passiva) und Treuhandkrediten nicht ohne Einschränkung mit den Bilanzen der "reinen" Realkreditinstitute zu vergleichen. Aber auch nach Ausschaltung dieser Bilanzposten bleibt das Übergewicht dieses Instituts bestehen.



Die Einlagen der Landesbank erlauben eine Finanzierung des Aktivgeschäfts, die nicht so sehr wie bei den anderen Instituten vom Absatz von Schuldverschreibungen abhängt. Daher ist der Anteil der umlaufenden Schuldverschreibungen an der Bilanzsumme der Landesbank mit 14% gegenüber 74% bei der Lübecker Hypothekbank erstaunlich niedrig. Die Lübecker Hypothekbank konnte ihre gesamten langfristigen Ausleihungen durch Schuldverschreibungen decken. Die anderen Institute mußten dazu in mehr oder weniger großem Umfang Darlehen aufnehmen; die Landesbank finanzierte etwa zwei Drittel (629 Mill. DM von 961 Mill. DM), die Schleswig-Holsteinische Landschaft nicht ganz die Hälfte ihrer langfristigen Kredite (31 Mill. DM von 64 Mill. DM) mittels aufgenommener Darlehen.

Unterschiedliches Gewicht haben ferner die Treuhandkredite: von zusammen 443 Mill. DM wurden 425 Mill. DM von der Landesbank und Girozentrale verwaltet, in deren Aktiva sie den größten Einzelposten noch vor den Kommunal-darlehen bilden. Sie machen reichlich ein Fünftel der Bilanzsumme der Landesbank aus; während sie unter den Aktiven der Lübecker Hypothekbank noch einige Bedeutung haben (11,5% der Bilanzsumme), sind sie für die Geschäftstätigkeit der Schleswig-Holsteinischen Landschaft und die Schiffshypothekbank zu Lübeck, mit 3,1% bzw. 0,1% der jeweiligen Gesamtaktiva, von untergeordneter Bedeutung.

Dipl.-Volksw. Siegfried Schwarz

Vergleiche auch: "Die Boden- und Kommunalkreditinstitute 1954 - 1956" in Stat. Monatsh. S.-H. 1957, S. 225 (Juli) und "Die Bodenkreditinstitute im Jahr 1960" in Wirtschaft und Statistik 1961, S. 191 (März)

Grundstücks- und Schiffshypotheken 1960

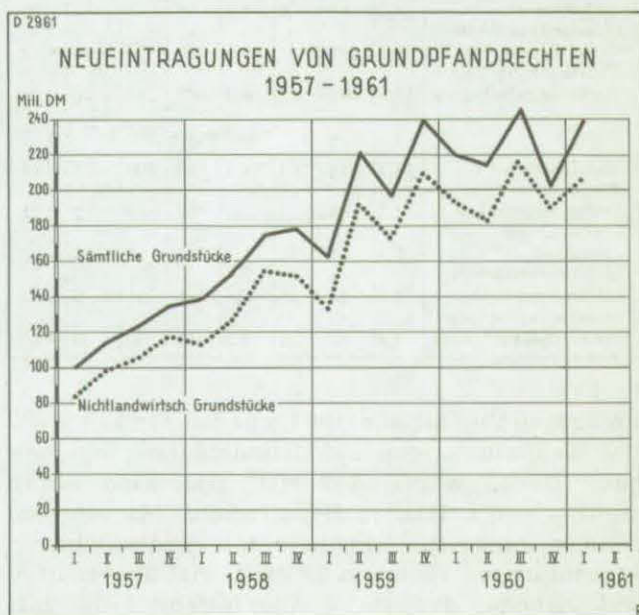
Grundpfandrechte

Mit nahezu 42 000 neu eingetragenen Grundpfandrechten in Schleswig-Holstein, deren Gesamtwert 900 Mill. DM überschritt, wurde das bisher höchste Jahresergebnis seit der Währungsreform erreicht. Von der Eintragungssumme entfielen 538 Mill. DM auf Hypotheken; für 363 Mill. DM wurden echte Grundschulden eingetragen.¹ Von 1957 bis 1960 hat sich die Eintragungssumme beinahe verdoppelt, und zwar von 471 Mill. DM im Jahre 1957 auf 901 Mill. DM im Jahre 1960. Die schon in den Vorjahren zu erkennende Bevorzugung der Grundschuld hat sich im Berichtsjahr verstärkt fortgesetzt. Während die Neueintragungen von Grundschulden dem Werte nach um 37% höher als 1959 waren, blieb der Hypothekenbetrag um 3% unter der Vorjahressumme. Bei den Neubelastungen landwirtschaftlicher Grundstücke halten sich nunmehr Hypothek und Grundschuld nahezu die Waage. Es wurden 63 Mill. DM durch Hypotheken und 56 Mill. DM durch Grundschulden abgesichert. Von den neu eingetragenen Grundpfandrechten auf dem übrigen (vorwiegend städtischen) Grundbesitz wurden knapp 40% des Betrages gegen Bestellung einer Grundschuld gewährt. 1959 waren nur knapp ein Drittel und 1957 nur ein Viertel des Wertes der neu eingetragenen Grundpfandrechte mittels Grundschulden sichergestellt.

Nach wie vor beliefen sich die von Banken, Versicherungen und ähnlichen Anstalten gewährten Realkredite auf mehr als 90% der jähr-

lichen Eintragungssumme; zugunsten privater Gläubiger eingetragene Hypotheken und Grundschulden überschritten gerade 5% des Eintragungsvolumens, während ausländische Gläubiger selten waren.

Die Neueintragungen des Jahres 1960 wurden dem Werte nach zu 87% auf nichtlandwirtschaftlichen Grundstücken vorgenommen. Der entscheidende Zuwachs, nämlich 76 Mill. DM von insgesamt 81 Mill. DM, betraf Belastungen nichtlandwirtschaftlicher Grundstücke. Die Zuwachsrate der neu eingetragenen Grundpfandrechte auf sonstigen (nichtlandwirtschaftliche) Grundstücken betrug 11% gegenüber 29% im Vorjahr. Die Neubelastung landwirtschaftlicher Grundstücke hat demgegenüber merklich



¹ Seit 1957 werden nur noch solche Grundschulden erfaßt, die wirtschaftlich den Hypotheken gleichzusetzen sind. Sogenannte unechte Grundschulden, die als Zusatzsicherheit für einen Kredit in laufender Rechnung bestellt werden, bleiben unberücksichtigt

langsamer, und zwar um knapp 5% zugenommen. Diese Entwicklung läßt mit einigem Vorbehalt den Schluß zu, daß die restriktive Kreditpolitik der deutschen Bundesbank keine nennenswerte Beeinträchtigung der Baufinanzierung hervorgerufen hat. Dieser Tatbestand wird verständlich, wenn man die Langfristigkeit des Real-kreditgeschäftes, den langjährig bestehenden Bauüberhang, sowie die kräftig zunehmenden Bauspareinlagen berücksichtigt.

Im Jahre 1960 wurden 14 100 Grundpfandrechte mit 123 Mill. DM gelöscht. Im Vorjahr war die Löschungssumme ungefähr 20 Mill. DM höher. Da sich jedoch die Löschungen des Jahres 1960 auf Grund der teilweise beträchtlichen Abweichung zwischen Kreditrückzahlung und Löschung der Grundstücksbelastung im Grundbuch nicht unmittelbar mit den Eintragungen des gleichen Jahres in Beziehung setzen lassen, ist aus der geringeren Löschungssumme noch kein Rückschluß auf eine etwaige Verminderung der Tilgungsleistung zulässig.

Den Höchstwert (108 Mill. DM) erreichten die neu eingetragenen Grundpfandrechte im Landkreis Pinneberg. In der kreisfreien Stadt Lübeck wurden 95 Mill. DM und in Kiel 87 Mill. DM Neueintragungen festgestellt.

Tab. 1 Eintragungen und Löschungen von Grundpfandrechten

	1959			1960			Veränd. geg. 1959	
	Anzahl in 1000	Mill. DM	%	Anzahl in 1000	Mill. DM	%	Mill. DM	%
Eintragungen								
Grundpfandrechte	40,7	820	100	41,6	901	100	+ 81	+ 10
davon								
landw. Hypotheken	3,7	71	9	2,8	63	7	- 8	- 11
landw. Grundschulden	2,2	43	5	3,0	56	6	+ 13	+ 30
nichtlandwirtschaftliche Hypotheken	21,3	485	59	19,4	475	53	- 10	- 2
nichtlandwirtschaftliche Grundschulden	13,5	221	27	16,4	307	34	+ 86	+ 39
Löschungen								
Grundpfandrechte	14,1	144	100	14,1	123	100	- 21	- 14
davon								
landw. Hypotheken	2,3	18	12	2,3	12	10	- 5	- 31
landw. Grundschulden	1,3	15	11	1,2	16	13	+ 1	+ 7
nichtlandwirtschaftliche Hypotheken	6,8	41	28	6,6	46	38	+ 6	+ 14
nichtlandwirtschaftliche Grundschulden	3,8	71	49	4,0	48	39	- 22	- 32

Im ersten Vierteljahr 1961 wurden für 239 Mill. DM Neubelastungen auf Grundstücke eingetragen. Davon waren 132 Mill. DM, also etwas mehr als die Hälfte, Hypotheken. Mit diesem Betrag wurde das Ergebnis des vergleichbaren Vierteljahres 1960 um 18 Mill. DM übertroffen und nahezu der im 3. Vierteljahr 1960 mit 245 Mill. DM ausgewiesene Betrag erreicht. Im

Zusammenhang mit den Krediterleichterungen der Bundesbank, die offensichtlich auf ein sinkendes Zinsniveau für langfristige Kredite abzielen, dürfte für das Jahr 1961 ein Eintragungsvolumen von einer Mrd. DM mit einiger Wahrscheinlichkeit zu realisieren sein.

Schiffshypotheken

Die dinglich gesicherte Neubelastung von Seeschiffen war um 20 Mill. DM höher als im Vorjahre, wobei ausschließlich die Eintragungen auf Schiffsneubauten zugenommen haben, und zwar um 24 Mill. DM, während die Belastung von in Fahrt befindlichen Schiffen sogar etwas geringer als 1959 war.

Tab. 2 Eintragungen und Löschungen von Seeschiffshypotheken¹

	1959		1960		Veränderung 1960 gegenüber 1959	
	Anzahl	Mill. DM	Anzahl	Mill. DM	Mill. DM	%
Eintragungen insgesamt	233	66	213	86	+ 20	+ 31
davon im Schiffsregister	194	24	159	20	- 4	- 16
Schiffsbauregister	39	42	54	66	+ 24	+ 57
Löschungen insgesamt	175	31	157	17	- 14	- 44
davon im Schiffsregister	152	9	150	13	+ 4	+ 39
Schiffsbauregister	23	22	7	4	- 17	- 79

1) ohne Schiffshöchstbetragshypotheken

Auch 1960 wurden die meisten Seeschiffshypotheken von Schiffspfandbriefbanken und sonstigen Anstalten zur Verfügung gestellt. Mehr als die Hälfte, nämlich 35 Mill. DM, von insgesamt 61 Mill. DM Anstaltshypotheken wurden zu einem Zinssatz von 5 bis 7% ausgeliehen. Höchstbetragshypotheken auf Seeschiffen wurden mit einem Betrag von 9 Mill. DM gegenüber 12 Mill. DM im Jahre 1959 festgestellt. Die Neubelastung von Binnenschiffen war - wie in den Vorjahren - unbedeutend.

Im ersten Kalendervierteljahr 1961 belief sich die Eintragungssumme bei Seeschiffen auf knapp 20 Mill. DM, darunter nicht ganz 7 Mill. DM auf Schiffsbauwerken. Die Löschungen ergaben einen Betrag von 25 Mill. DM, darunter 15 Mill. DM im Schiffsbauregister. Die Löschungssumme von Schiffspfandrechten auf Neubauten war damit dreimal so hoch wie im ganzen Jahre 1960. Die hohe Summe im 1. Vierteljahr 1961 ist fast ausschließlich auf wenige Löschungen zurückzuführen, die ausländische Gläubiger betrafen.

Dipl.-Volksw. Siegfried Schwarz

Vergleiche auch: "Die Grundstücks- und Schiffshypotheken 1957 bis 1959" in Stat. Monatsh. S.-H. 1960, S. 148 (Juli) und "Die Hypothekenbewegung 1959/60" in Wirtschaft und Statistik, 1960, S. 672 (November)

SCHLESWIG-HOLSTEIN IM ZAHLENSPIEGEL

Monats- und Vierteljahreszahlen

	Einheit	1950	1960	1960			1961			
		Monats-Durchschnitt		April	Mai	Juni	März	April	Mai	Juni
BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT										
Bevölkerungsstand (Monatsende)										
*Wohnbevölkerung	1000	2 598	2 299	2 294	2 297	2 299	2 315 ^z	2 319 ^z	...	...
darunter										
Vertriebene 1)**										
*Anzahl	1000	856 ^a	643	642	642	643	.	.	.	.
in % der Wohnbevölkerung		33	28	28	28	28	.	.	.	.
Zugewanderte 2)**										
*Anzahl	1000	134 ^a	153	151	152	153	.	.	.	.
in % der Wohnbevölkerung		5	7	7	7	7	.	.	.	.
Natürliche Bevölkerungsbewegung										
Eheschließungen 3)										
*Anzahl		2 078	1 812 ^b	1 956	1 888	1 987	2 028	1 798	2 272	...
*auf 1 000 Einw. und 1 Jahr		9,6	9,5 ^b	10,4	9,7	10,5	10,3	9,4	11,5	...
Lebendgeborene 4)										
*Anzahl		3 448	3 140 ^b	3 222	3 205	3 115	3 588	3 496	3 446	...
*auf 1 000 Einw. und 1 Jahr		15,9	16,4 ^b	17,1	16,4	16,5	18,3	18,4	17,5	...
Gestorbene 5) (ohne Totgeborene)										
*Anzahl		2 059	2 299 ^b	2 281	2 237	1 950	2 367	2 175	2 313	...
*auf 1 000 Einw. und 1 Jahr		9,5	12,0 ^b	12,1	11,5	10,3	12,0	11,4	11,7	...
darunter im ersten Lebensjahr										
*Anzahl		172	96	90	101	104	104	85	98	...
*je 100 Lebendgeborene		5,0	3,1	2,8	3,2	3,3	2,9	2,4	2,8	...
Mehr (+) bzw. weniger (-) geboren als gestorben										
*Anzahl		+1 389	+ 841 ^b	+ 941	+ 968	+1 165	+1 221	+1 321	+1 133	...
*auf 1 000 Einw. und 1 Jahr		+ 6,4	+ 4,4 ^b	+ 5,0	+ 5,0	+ 6,2	+ 6,2	+ 6,9	+ 5,8	...
Wanderungen										
*Zuzüge über die Landesgrenze		5 323	6 784 ^b	9 312	8 395	6 121	6 584	9 943	...	...
darunter										
Vertriebene		2 173	1 519 ^b	2 050	1 865	1 448	.	.	.	.
Zugewanderte		.	1 079 ^b	1 186	1 354	1 136	.	.	.	.
*Fortzüge über die Landesgrenze		14 284	6 004 ^b	8 108	6 395	5 049	5 908	7 387	...	...
darunter										
Vertriebene		9 662	1 543 ^b	2 196	1 659	1 337	.	.	.	.
Zugewanderte		.	729 ^b	899	756	619	.	.	.	.
*Wanderungsgewinn (+) bzw. -verlust (-)		-8 961	+ 780 ^b	+1 204	+2 000	+1 072	+ 676	+2 556	...	...
darunter										
Vertriebene		-7 489	- 24 ^b	- 146	+ 296	+ 111	.	.	.	.
Zugewanderte		.	+ 350 ^b	+ 287	+ 598	+ 517	.	.	.	.
*Umzüge innerhalb des Landes 6)		11 614	9 713 ^b	15 504	11 726	7 869	9 024	16 172	...	...
Wanderungsfälle 6)										
Anzahl		31 221	22 501 ^b	32 924	26 516	19 039	21 516	33 502	...	...
auf 1 000 Einw. und 1 Jahr 7)		198	168 ^b	257	196	143	155	261	...	...
Umsiedler		6 329 ^c	329	403	389	324	273	111	254	409
davon nach										
Nordrhein-Westfalen		511	156	139	234	179	204	75	174	127
Baden-Württemberg		2 602	24	11	25	24	8	19	37	25
Rheinland-Pfalz		2 928	6	-	8	9	4	3	-	10
Hessen		238	9	3	13	5	4	-	5	-
Hamburg		41	134	250	109	107	53	14	38	247
Bremen		9	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbeitslage										
*Beschäftigte Arbeitnehmer 8)	1000	624 ⁺	774 ⁺	.	.	782	787	.	.	807
darunter *Männer	1000	429 ⁺	520 ⁺	.	.	525	528	.	.	537
*Arbeitslose										
Anzahl	1000	210	21	21	16	14	15	12	9	8
je 100 Arbeitnehmer		25,2	2,6	2,6	2,0	1,7	1,9	1,5	1,2	1,0
und zwar										
*Männer	1000	146 ^d	13	11	8	7	8	6	5	4
Vertriebene	1000	119 ^d	.	.	.	.	4	.	.	.

*) wird von allen Statistischen Landesämtern im "Zahlenspiegel" veröffentlicht +) = Vierteljahresdurchschnitt
 1) Vertriebene sind Deutsche, die am 1. 9. 1939 in den z. Z. unter fremder Verwaltung stehenden Ostgebieten des Deutschen Reiches (Stand: 31. 12. 1937) oder im Ausland gewohnt haben, einschl. ihrer nach 1939 geborenen Kinder **) Die Fortschreibung des Personenkreises der Vertriebenen und Zugewanderten wurde ab 1. Januar 1961 eingestellt 2) Zugewanderte sind Deutsche, die am 1. 9. 1939 in Berlin oder der sowjetischen Besatzungszone gewohnt haben, einschl. ihrer nach 1939 geborenen Kinder 3) nach dem Ereignisort 4) nach der Wohngemeinde der Mutter 5) nach der Wohngemeinde des Verstorbenen 6) ohne Umzüge innerhalb der Gemeinden 7) unter Berücksichtigung des gesamten Wanderungsvolumens (Zu- und Fortzüge innerhalb des Landes und über die Landesgrenze) 8) Arbeiter, Angestellte und Beamte z) Auf der Grundlage der Wohnungsstatistik 1956 fortgeschriebene Wohnbevölkerung. Nur als vorläufige Angabe zu verwenden, nach Vorliegen der Ergebnisse der Volkszählung vom 6. 6. 1961 überholt a) am 13. 9. 1950 b) auf Normaljahr (365 Tage) umgerechnet

noch: Monats- und Vierteljahreszahlen

	Einheit	1950	1960	1960			1961			
		Monats-Durchschnitt		April	Mai	Juni	März	April	Mai	Juni
LANDWIRTSCHAFT										
Viehbestand										
*Rinder (einschl. Kälber)	1000	999 ^e	1 219 ^e	.	.	1 319	.	.	.	1 336
darunter *Milchkühe	1000	458 ^e	460 ^e	.	.	451	.	.	.	458
*Schweine	1000	1 031 ^e	1 414 ^e	.	.	1 252	1 404	.	.	1 473
darunter *Zuchtsauen	1000	107 ^e	154 ^e	.	.	147	162	.	.	173
darunter *trächtig	1000	68 ^e	97 ^e	.	.	96	105	.	.	113
Schlachtungen von Inlandtieren										
*Rinder (ohne Kälber)	1000 St	7	18	14	15	13	16	14	15	11
*Kälber	1000 St	14	6	8	6	4	10	6	5	3
*Schweine	1000 St	45	90	81	91	73	107	93	106	87
darunter *Hausschlachtungen	1000 St	18 ^f	13 ^g	7	3	1	17	6	3	1
*Gesamtschlachtgewicht ⁹⁾ (einschl. Schlachtfette)	1000 t	5,0	11,0	10,1	11,5	9,4	11,9	11,2	12,5	9,9
darunter										
*Rinder (ohne Kälber)	1000 t	1,6	3,8	3,0	3,2	2,7	3,5	3,2	3,2	2,3
*Schweine	1000 t	2,6	6,8	6,6	7,8	6,2	7,8	7,5	8,9	7,3
Durchschnittliches Schlachtgewicht für										
*Rinder	kg	226	217	219	214	208	221	234	220	215
*Kälber	kg	26	52	51	57	63	49	52	57	57
*Schweine	kg	98	87	89	88	87	86	86	86	85
Milcherzeugung										
*Kuhmilcherzeugung	1000 t	130	146	184	203	183	178	191	216	193
*Milchleistung je Kuh und Tag	kg	9,9	10,8	13,9	14,8	13,8	12,5	13,8	15,2	14,0
*Milchanlieferung an Molkereien in % der Gesamterzeugung	%	86	89	89	91	92	88	89	92	92
INDUSTRIE ¹⁰⁾										
*Beschäftigte	1000	109	168	167	168	169	172	174	174	174
darunter *Arbeiter ¹¹⁾	1000	91	138	137	138	139	141	142	142	142
*Geleistete Arbeiterstunden ¹²⁾	1000	18 055	24 539	24 108	24 711	24 285	25 855	24 219	24 908	24 982
*Löhne (Bruttosumme)	Mill. DM	20,4	62,3	60,9	61,5	63,6	68,6	64,1	69,9	70,3
*Gehälter (Bruttosumme)	Mill. DM	5,6	19,8	18,9	19,0	19,4	21,5	21,8	22,1	22,6
*Brennstoffverbrauch	1000 SKE ¹³⁾	81	66	64	68	64	67	62	61	56
Gasverbrauch	1000 Nm ³	.	11 507	10 993	12 064	12 386	11 175	10 946	11 459	11 843
Heizölverbrauch	1000 t	.	46	44	45	41	50	46	48	47
*Stromverbrauch	Mill. kWh	30	83	78	84	78	88	82	86	86
*Stromerzeugung (netto der industriellen Eigenanlagen)	Mill. kWh	11	22	18	21	18	20	17	18	20
*Umsatz ¹⁴⁾	Mill. DM	201	534	474	539	500	602	523	604	548
darunter *Auslandsumsatz	Mill. DM	10	82	55	94	59	72	63	95	73
Index der industriellen Produktion.										
Gesamte Industrieproduktion einschl. Energie und Bau	1950=100	115 ^h	255 ⁱ	254	268	258	272	277	292	...
darunter Erzeugnisse des/der Erdölgewinnung		107	633	610	628	616	674	650	655	...
Industrie der Steine und Erden		111	236	254	282	283	256	272	289	...
Hochofen- und Stahlwerke		106	147	139	173	168	175	161	151	...
Eisen-, Stahl- und Tempergießereien		99	139	114	142	172	180	153	141	...
Mineralölverarbeitung		117	1 030	938	1 118	1 125	801	1 211	1 148	...
Gummi- und Asbestverarbeitung		122	994	1 041	1 068	1 046	1 250	1 436	1 317	...
Sägewerke und Holzbearbeitung		94	104	105	114	110	122	136	128	...
papierherstellenden Industrie		102	292	268	308	284	327	312	316	...
Schiffbaues		126	314	332	347	r 304	308	319	332	...
Maschinenbaues		134	259	265	280	r 276	300	275	406	...
elektrotechnischen Industrie		144	589	534	597	473	737	677	708	...
feinmechanischen und optischen Industrie		159	698	756	636	709	829	782	787	...
Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie (einschl. Sportwaffen)		119	214	197	225	236	214	216	229	...
ledererzeugenden Industrie		97	91	89	86	68	90	85	97	...
Schuhindustrie		102	226	248	257	200	266	276	262	...
Textilindustrie		118	193	181	192	177	212	210	195	...
Bekleidungsindustrie		115	128	132	143	102	160	153	165	...
Fleischwarenindustrie		137	178	169	168	179	182	170	198	...
fischverarbeitenden Industrie		143	227	270	259	126	211	174	135	...
Molkereien und milchverarbeitenden Industrie		102	124	168	181	170	149	168	199	...
tabakverarbeitenden Industrie		114	243	224	250	267	269	247	255	...
Bauproduktion		92	212	244	250	r 260	224	248	265	...

*) wird von allen Statistischen Landesämtern im "Zahlenspiegel" veröffentlicht

9) gewerbliche Schlachtungen 10) Betriebe mit im allgemeinen 10 und mehr Beschäftigten (monatliche Industriegerichterstattung); ohne Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke und ohne Bauwirtschaft 11) einschl. gewerblicher Lehrlinge 12) einschl. Lehrlingsstunden 13) eine Steinkohleeinheit = 1 t Steinkohle oder Steinkohlenkoks oder -briketts; = 1,5 t Braunkohlenbriketts; = 3 t Rohbraunkohle 14) einschl. Verbrauchsteuern sowie Reparaturen, Lohn- und Montagearbeiten, aber ohne Umsatz an Handelswaren e) Dezember f) Winterhalbjahr 1950/51 = 35 g) Winterhalbjahr 1960/61 = 22 h) hier und bei allen folgenden Industriegruppen: 1951 i) hier und bei allen folgenden Industriegruppen: vorläufige Ergebnisse

noch: Monats- und Vierteljahreszahlen

	Einheit	1950	1960	1960			1961			
		Monats-Durchschnitt		April	Mai	Juni	März	April	Mai	Juni
ÖFFENTLICHE ENERGIEVERSORGUNG										
*Stromerzeugung (brutto) der öffentlichen Kraftwerke	Mill. kWh	66	131	111	115	106	122	111	106	88
*Stromverbrauch 15)	Mill. kWh	70	175	159	159	148	194	175	178	169
*Gaserzeugung (brutto) der öffentlichen Werke 16)	Mill. cbm	11	18	17	17	15	19	17	17	16
BAUWIRTSCHAFT UND WOHNUNGSWESEN										
Bauhauptgewerbe 17)										
*Beschäftigte		39 835	60 895	63 082	63 508	63 719	p60 384	p62 277	p62 671	...
*Geleistete Arbeitsstunden	1000	6 800	9 296	10 256	10 872	10 810	p 9 916	p10 052	p10 702	...
darunter *für Wohnungsbauten	1000	3 278	4 170	4 737	4 946	4 909	p 4 404	p 4 434	p 4 630	...
*Löhne (Bruttosumme)	Mill. DM	8,5	27,5	28,7	31,5	32,0	p 30,8	p 31,2	p 33,9	...
*Gehälter (Bruttosumme)	Mill. DM	0,5	1,8	1,7	1,8	1,8	p 1,9	p 1,9	p 2,0	...
*Umsatz	Mill. DM	24,3	87,9	75,6	89,6	95,4	p 83,0	p 86,1	p 97,2	...
Baugenehmigungen 18)										
*Wohngebäude (ohne Gebäudeteile) 19)		726	1 056	967	1 322	1 309	782	863	1 237	1 064
*Nichtwohngebäude (ohne Gebäudeteile)		347	311	292	380	315	371	336	344	389
Veranschlagte reine Baukosten 19)										
für alle ganzen Gebäude	Mill. DM	22,2	82,4	69,7	105,2	104,2	86,8	75,7	106,4	93,6
darunter für Wohngebäude	Mill. DM	16,9	58,2	51,5	71,2	76,8	48,2	49,4	78,2	70,4
*Umbauter Raum in allen Gebäuden (ohne Gebäudeteile) 19)	1000 cbm	757	1 254	1 086	1 565	1 501	1 222	1 051	1 600	1 396
darunter *in Wohngebäuden	1000 cbm	536	818	727	1 000	1 068	621	635	1 061	932
*Wohnungen 20)		2 306	2 467	2 270	2 998	3 226	1 969	1 801	2 986	2 748
darunter *in ganzen Wohngebäuden		2 061	2 213	1 984	2 634	2 953	1 709	1 538	2 719	2 439
Baufertigstellungen										
Wohnungen 21)		1 478	2 155	1 016	1 158	1 765	1 068	1 191	1 271	1 710
Wohnräume 22)		4 926	8 628	4 106	4 633	6 767	4 297	4 566	5 089	6 853
HANDEL										
*Index der Einzelhandelsumsätze	1960=100	.	.	98	100	99	104	101	107	107
davon										
*Nahrungs- und Genußmittel		.	.	103	98	102	107	102	105	109
*Bekleidung, Wäsche, Schuhe		.	.	90	109	98	95	103	114	104
*Hausrat und Wohnbedarf		.	.	90	94	89	101	98	100	98
*Sonstige Waren		.	.	102	101	98	113	101	111	109
Handel mit dem Währungsgebiet der DM-Ost										
*Bezüge Schleswig-Holsteins	1000 DM	824	561	583	394	657	507	109	384	355
*Lieferungen Schleswig-Holsteins	1000 DM	1 309	1 214	1 815	1 597	1 813	887	1 031	1 744	1 883
Handel mit Berlin (West)										
*Bezüge Schleswig-Holsteins	1000 DM	1 861	13 865	9 267	11 753	12 735	13 318	15 724	13 565	...
*Lieferungen Schleswig-Holsteins	1000 DM	13 045	31 799	26 389	32 168	28 831	28 137	27 437	32 700	...
*Ausfuhr nach Warengruppen 23)	Mill. DM	7,2	99,3	56,0	103,7	109,8	65,4	98,8	75,0	...
davon Güter der										
*Ernährungswirtschaft	Mill. DM	0,7	7,8	6,8	6,5	6,2	6,9	10,3	4,8	...
*Gewerblichen Wirtschaft	Mill. DM	6,5	91,5	49,1	97,3	103,6	58,5	88,4	70,2	...
davon										
*Rohstoffe	Mill. DM	0,2	2,8	2,4	2,5	2,8	3,5	2,6	2,8	...
*Halbwaren	Mill. DM	2,3	7,8	4,4	8,7	7,5	8,7	10,3	5,6	...
*Fertigwaren	Mill. DM	4,0	81,0	42,3	86,0	93,3	46,4	75,6	61,8	...
davon										
*Vorerzeugnisse	Mill. DM	0,5	3,1	2,5	3,0	2,4	3,1	3,2	3,0	...
*Enderzeugnisse	Mill. DM	3,5	77,9	39,8	83,0	90,9	43,3	72,4	58,8	...
* Ausfuhr nach ausgewählten Verbrauchsländern 23)										
Schweiz	Mill. DM	0,3	2,6	2,5	2,7	2,6	3,2	3,4	11,1	...
Indonesien	Mill. DM	0,1	0,2	0,4	0,0	0,1	0,4	1,0	9,8	...
Großbritannien	Mill. DM	0,1	10,8	2,6	4,0	10,1	3,6	4,1	7,9	...
Dänemark	Mill. DM	0,8	9,8	5,2	7,0	6,3	8,2	4,6	6,0	...
Niederlande	Mill. DM	0,6	7,9	4,0	20,0	16,2	6,2	6,1	4,9	...
Italien	Mill. DM	0,2	3,8	2,7	4,9	3,6	6,2	6,9	4,4	...
Schweden	Mill. DM	0,6	5,8	4,0	3,5	4,5	4,5	5,1	3,2	...
Frankreich	Mill. DM	0,1	2,9	3,0	3,4	2,8	2,0	2,8	3,2	...
VERKEHR										
Seeschifffahrt 24)										
Güterempfang	1000 t	141	485	430	519	472	398	470	500	...
Güterversand	1000 t	86	144	107	152	125	131	116	135	...
Binnenschifffahrt										
*Güterempfang	1000 t	.	137	129	145	131	115	138	155	168
*Güterversand	1000 t	.	238	232	281	251	260	257	292	311

*) wird von allen Statistischen Landesämtern im "Zahlenspiegel" veröffentlicht

15) einschl. Verluste 16) einschl. des vom Metallhüttenwerk Lübeck erzeugten Stadtgases 17) nach den Ergebnissen der Totalerhebung für alle Betriebe (hochgerechnet) 18) baupolizeilich genehmigte Bauvorhaben 19) bis 1955: Neubau, Wiederaufbau und Umbau ganzer Gebäude; ab 1956: nur Neubau und Wiederaufbau 20) 1950 bis 1955: Normal- und Notwohnungen; ab 1956: nur Normalwohnungen 21) 1950: Normal- und Notbau; ab 1956: Normalbau 22) Zimmer mit 6 und mehr qm Fläche und alle Küchen 23) 1960/61 = vorläufige Zahlen 24) Monatsangaben 1960/61 = vorläufige Zahlen

noch: Monats- und Vierteljahreszahlen

	Einheit	1950	1960	1960			1961			
		Monats-Durchschnitt		April	Mai	Juni	März	April	Mai	Juni
noch: VERKEHR										
Nord-Ostsee-Kanal ²⁵⁾										
Schiffsverkehr										
Schiffe		3 939	6 477	5 761	6 895	6 831	5 847	5 783	6 223	7 273
darunter deutsche	%	64,0	64,9	67,1	65,7	63,0	66,5	65,4	63,9	64,7
Raumgehalt	1000 NRT	1 481	3 461	3 029	3 567	3 561	3 042	2 977	3 333	3 514
darunter deutscher Anteil	%	23,3	28,4	27,1	28,5	28,8	27,6	27,6	28,9	31,2
Güterverkehr	1000 t	2 492	4 804	4 056	4 899	4 924	4 156	4 132	4 581	5 010
und zwar										
auf deutschen Schiffen	%	20,1	31,2	30,0	30,1	31,7	29,3	28,7	30,9	33,7
Richtung West-Ost	1000 t	1 122	2 436	2 351	2 639	2 354	2 227	2 232	2 284	2 395
Richtung Ost-West	1000 t	1 371	2 369	1 705	2 260	2 570	1 928	1 900	2 297	2 615
* Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge		1 244	3 807	4 695	4 848	4 312	6 256	4 452	4 926	...
darunter										
*Krafträder (einschl. Motorroller)		449	159	322	326	277	285	219	233	...
*Personenkraftwagen		398	2 751	3 397	3 600	3 071	4 545	3 161	3 573	...
*Kombinationskraftwagen		.	177	235	257	194	326	251	278	...
*Lastkraftwagen		247	323	342	305	335	441	396	419	...
Straßenverkehrsunfälle										
Unfälle		826	3 238	2 698	3 136	3 503	2 894	2 918	3 400	p 3 559
davon										
*mit Personenschaden		417	1 099	956	1 247	1 308	925	951	1 135	p 1 233
*nur mit Sachschaden		409	2 139	1 742	1 889	2 195	1 969	1 967	2 265	p 2 326
*Getötete Personen ²⁶⁾		17	47	52	54	31	31	48	53	p 63
*Verletzte Personen ²⁷⁾		493	1 391	1 184	1 572	1 705	1 148	1 173	1 442	p 1 548
Fremdenverkehr ²⁷⁾										
*Fremdenmeldungen	1000	44 ^j	129 ^j	91	105	215	84	94	136	...
darunter *Auslandsgäste	1000	2 ^j	17 ^j	17	15	26	10	13	16	...
*Fremdenübernachtungen	1000	22 ^j	815 ^j	273	411	1 367	261	295	524	...
darunter *Auslandsgäste	1000	5 ^j	34 ^j	24	25	49	16	20	26	...
GELD UND KREDIT										
Kreditinstitute (ohne LZB) ²⁸⁾										
*Kredite an Nichtbanken	Mill. DM	741 ^k	4 212 ^k	3 834	3 868	3 949	4 423	4 496	4 552	...
davon										
*Kurzfristige Kredite	Mill. DM	441 ^k	1 265 ^k	1 124	1 129	1 198	1 343	1 382	1 399	...
darunter *an Wirtschaft und Private	Mill. DM	428 ^k	1 259 ^k	1 114	1 125	1 195	1 340	1 377	1 396	...
*Mittel- und langfristige Kredite	Mill. DM	299 ^k	2 947 ^k	2 710	2 738	2 751	3 079	3 115	3 153	...
darunter *an Wirtschaft und Private	Mill. DM	263 ^k	2 542 ^k	2 326	2 350	2 362	2 660	2 692	2 728	...
*Einlagen von Nichtbanken ²⁸⁾	Mill. DM	408 ^k	2 773 ^k	2 612	2 641	2 603	2 848	2 896	...	...
davon										
*Sicht- und Termineinlagen	Mill. DM	277 ^k	1 239 ^k	1 236	1 256	1 206	1 250	1 295	...	...
darunter *von Wirtschaft und Privaten	Mill. DM	231 ^k	981 ^k	997	990	959	990	1 040	1 040	...
*Spareinlagen am Monatsende	Mill. DM	131 ^k	1 534 ^k	1 376	1 385	1 397	1 598	1 601	...	...
darunter *bei Sparkassen	Mill. DM	94 ^k	1 025 ^k	923	930	936	1 068	1 071	1 078	1 087
*Gutschriften auf Sparkonten	Mill. DM	9	.	69	59	62	71	68	...	...
*Lastschriften auf Sparkonten	Mill. DM	7	.	51	49	50	59	64	...	...
*Konkurse (eröffnete und mangels Masse abgelehnte)		23	7	13	5	6	9	6	7	6
*Vergleichsverfahren (eröffnete)		8	1	-	1	-	1	3	2	2
Wechselproteste	Anzahl	682	746	745	769	874	710	727	...	...
	Wert	517	500	436	470	462	469	472	...	...
STEUERN ²⁹⁾										
*Landessteuern	1000 DM	14 273	45 229	26 262	30 443	65 535	74 036	32 970	36 262	80 578
darunter										
*Vermögensteuer	1000 DM	268	1 782	544	3 960	566	1 611	409	4 691	469
*Kraftfahrzeugsteuer	1000 DM	1 210	4 717	5 113	4 809	4 701	6 089	5 155	5 787	5 237
*Biersteuer	1000 DM	248	506	389	488	493	346	414	532	551
*Bundessteuern	1000 DM	44 667	111 073	98 439	95 542	120 728	127 475	109 590	103 469	135 072
darunter										
*Umsatzsteuer einschl. Umsatzausgleichsteuer	1000 DM	14 580	35 573	33 424	32 543	34 731	32 489	37 611	35 047	39 192
*Beförderungsteuer	1000 DM	281	1 204	1 207	1 104	1 168	1 062	1 177	1 157	1 205
*Zölle	1000 DM	1 381	8 380	9 244	6 845	7 196	7 527	7 544	8 226	7 953
*Verbrauchssteuern	1000 DM	27 474	46 722	44 969	44 937	46 731	52 478	50 407	47 240	48 236
darunter *Tabaksteuer	1000 DM	22 295	34 316	30 846	34 489	30 763	36 810	35 633	34 061	33 219
*Notopfer Berlin ³⁰⁾	1000 DM	951	73	122	49	36	46	42	47	67
außerdem *Lastenausgleichsabgaben ³¹⁾	1000 DM	5 569	6 396	4 493	10 645	2 371	2 458	4 114	10 690	2 614

*) wird von allen Statistischen Landesämtern im "Zahlenspiegel" veröffentlicht

25) ab 1956 ohne "Sportfahrzeuge ohne Tonnageangabe" 26) seit 1953 einschl. der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorbenen Personen 27) ab April 1961 = vorläufige Zahlen 28) Monatszahlen: Bestand am Ende des Berichtszeitraumes 29) Rechnungsjahr, ab 1960 Kalendarjahr 30) ohne Abgabe auf Postsendungen 31) 1950: nur Soforthilfe-Abgaben j) 1950: Angaben aus 110 Berichtsgemeinden; für das Sommerhalbjahr 1950 (April bis September) Monats- \bar{x} 61 000 Fremdenmeldungen mit 377 000 Übernachtungen; ab 1955 Angaben aus 165 Berichtsgemeinden. Für das Sommerhalbjahr 1960 Monats- \bar{x} 196 000 Fremdenmeldungen mit 1 430 000 Übernachtungen k) Stand: 31. 12.

Schluß: Monats- und Vierteljahreszahlen

	Einheit	1950	1960	1960			1961			
		Monats-Durchschnitt		April	Mai	Juni	März	April	Mai	Juni
noch: STEUERN										
Steuern vom Einkommen ³²⁾	1000 DM	11 560	54 633	27 065	28 756	88 186	96 780	36 596	33 580	109 769
davon										
*Lohnsteuer	1000 DM	3 467	19 241	13 073	14 612	16 300	8 102	19 119	19 442	22 365
*Veranlagte Einkommensteuer	1000 DM	6 264	25 473	11 314	10 381	50 786	61 612	16 002	11 822	62 667
*Nicht veranlagte Steuern vom Ertrag	1000 DM	69	541	802	417	887	375	320	192	1 344
*Körperschaftsteuer	1000 DM	1 760	9 377	1 875	3 346	20 214	26 692	1 156	2 123	23 393
Gemeindesteuern										
*Realsteuern	1000 DM	26 416 ⁺	73 945 ⁺	66 491 ^m	.	.	75 867 ^m	.	.	.
davon										
*Grundsteuer A	1000 DM	6 231 ⁺	6 829 ⁺	7 087 ^m	.	.	6 562 ^m	.	.	.
*Grundsteuer B	1000 DM	9 320 ⁺	11 837 ⁺	11 582 ^m	.	.	13 121 ^m	.	.	.
*Gewerbesteuer nach Ertrag und Kapital	1000 DM	9 066 ⁺	50 517 ⁺	43 370 ^m	.	.	52 047 ^m	.	.	.
*Lohnsummensteuer	1000 DM	1 799 ⁺	4 762 ⁺	4 452 ^m	.	.	4 137 ^m	.	.	.
*Sonstige Steuern	1000 DM	3 335 ⁺	6 407 ⁺	6 280 ^m	.	.	6 475 ^m	.	.	.
PREISE										
Preisindexziffern im Bundesgebiet										
Einkaufspreise für Auslandsgüter	1950=100	100	98	99	100	98	94	93	p 94	...
Preise ausgewählter Grundstoffe	1950=100	100	132	133	132	132	129	129	p 130	...
Erzeugerpreise industrieller Produkte	1950=100	100	126	125	125	125	128	128	128	128
landwirtschaftlicher Produkte	1950/51=100	100 ⁿ	137 ^q	139	135	134	124	p 126	p 132	...
Preisindex für Wohngebäude										
Bauleistungen am Gebäude	1958=100	.	113	.	113	.	.	.	p 118	...
Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel (Ausgabenindex)	1950/51=100	100 ⁿ	131 ^q	132	132	132	135	135	135	...
Einzelhandelspreise	1950=100	100	113	113	113	113	114	114	114	...
Preisindex für die Lebenshaltung ³³⁾	1958=100	.	102,4	102,1	102,8	102,6	104,1	104,1	104,8	105,6
darunter										
Ernährung	.	102,4	103,1	104,9	104,5	104,5	102,4	102,2	103,6	105,5
Wohnung	.	108,7	104,3	104,4	104,4	104,4	116,5	117,4	117,6	117,6
Heizung und Beleuchtung	.	102,0	100,9	100,8	101,0	101,0	103,8	102,7	102,4	102,6
Bekleidung	.	101,5	101,3	101,3	101,4	101,4	103,6	103,8	103,9	103,9
Hausrat	.	98,6	98,4	98,0	97,8	97,8	100,3	100,2	100,5	100,6
LOHNE UND GEHALTER ³⁴⁾										
Arbeiterverdienste in der Industrie ³⁵⁾										
Bruttowochenverdienste										
*männlich	DM	64,16	133,62	.	135,35	.	.	.	140,55	.
darunter Facharbeiter	DM	68,90	141,99	.	143,72	.	.	.	149,67	.
*weiblich	DM	37,09	79,60	.	78,68	.	.	.	86,83	.
Bruttostundenverdienste										
*männlich	Pf	130,4	280,7	.	283,1	.	.	.	296,6	.
darunter Facharbeiter	Pf	139,8	297,6	.	300,5	.	.	.	313,6	.
*weiblich	Pf	80,8	181,7	.	179,3	.	.	.	200,5	.
Bezahlte Wochenarbeitszeit										
*männlich	Std.	49,2	47,6	.	47,8	.	.	.	47,4	.
*weiblich	Std.	45,9	43,8	.	43,9	.	.	.	43,3	.
Geleistete Wochenarbeitszeit										
*männlich	Std.	.	45,0	.	44,7	.	.	.	41,0	.
*weiblich	Std.	.	41,7	.	41,2	.	.	.	37,0	.
Angestelltenverdienste										
Bruttomonatsverdienste in der Industrie ³⁵⁾										
kaufmännische Angestellte										
*männlich	DM	.	675	.	667	.	.	.	712	.
*weiblich	DM	.	428	.	418	.	.	.	458	.
technische Angestellte										
*männlich	DM	.	776	.	759	.	.	.	830	.
*weiblich	DM	.	453	.	439	.	.	.	480	.
im Handel ³⁶⁾										
kaufmännische Angestellte										
*männlich	DM	.	616	.	597	.	.	.	657	.
*weiblich	DM	.	369	.	361	.	.	.	399	.
technische Angestellte										
*männlich	DM	.	642	.	649	.	.	.	680	.
*weiblich	DM	.	.	.	267	.	.	.	283	.
in Industrie ³⁵⁾ und Handel ³⁶⁾ zusammen										
kaufmännische Angestellte										
*männlich	DM	.	633	.	618	.	.	.	675	.
*weiblich	DM	.	387	.	377	.	.	.	416	.
technische Angestellte										
*männlich	DM	.	768	.	753	.	.	.	821	.
*weiblich	DM	.	447	.	432	.	.	.	473	.

*) wird von allen Statistischen Landesämtern im "Zahlenspiegel" veröffentlicht +) = Vierteljahresdurchschnitt
 32) in den Landes- und Bundessteuern enthalten 33) 4-Personen-Arbeitnehmer-Haushalt mit Lebenshaltungsausgaben von rund 570 DM und einem Haushalts-Nettoeinkommen von rund 600 DM monatlich nach den Verbrauchs- und Preisverhältnissen des Jahres 1958 34) Effektivverdienste: Zahlen ab 1957 wegen methodischer Umstellung mit früheren Ergebnissen nicht ohne weiteres vergleichbar; 1950 und 1960 Durchschnitte aus 4 Erhebungen 35) einschl. Baugewerbe 36) Handel, Geld- und Versicherungswesen m) 1. I. - 31. 3. n) Wirtschaftsjahr 1950/51 (Juni - Juli) q) Wirtschaftsjahr 1959/60 (Juni - Juli)

Jahreszahlen B*

	Zeit 1)	Einheit	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
HANDEL													
Index der Einzelhandelsumsätze		1959=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	100	107
Ausfuhr	JS	Mill. DM	86,9	232,6	314,2	374,6	509,5	580,9	719,3	775,5	812,0	915,5	p1191,7
davon Güter der Ernährungswirtschaft	JS	Mill. DM	8,9	37,7	31,2	32,4	34,2	47,1	67,1	52,3	60,9	80,6	p 83,1
Gewerblichen Wirtschaft	JS	Mill. DM	78,0	194,9	283,0	342,2	475,3	533,8	652,2	723,2	751,0	834,8	pi098,6
in % des Bundes			1,0	1,6	1,9	2,0	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	p 2,5
VERKEHR													
Seeschifffahrt													
Güterempfang	JS	1000 t	1 689	2 290	2 559	2 714	2 915	4 019	3 829	4 253	4 525	4 697	5 822
Güterversand	JS	1000 t	1 033	1 022	1 040	1 058	1 460	1 324	1 384	1 218	1 228	1 305	1 726
Binnenschifffahrt													
Güterempfang	JS	1000 t	.	.	.	719	1 016	1 169	1 305	1 411	1 507	1 412	1 649
Güterversand	JS	1000 t	.	.	.	1 593	1 767	2 002	1 865	1 781	2 342	2 599	2 852
Nord-Ostsee-Kanal													
Schiffsverkehr													
Schiffe	JS		47 271	52 612	56 267	54 993	56 687	62 911	62 402 ^a	66 588	67 738	73 443	77 729
Raumgehalt	JS	1000 NRT	17 771	20 886	22 708	22 498	25 745	31 279	31 601	33 169	33 542	36 137	41 527
Güterverkehr	JS	1000 t	29 907	32 429	32 948	32 897	39 412	46 595	47 069	47 348	46 083	49 974	57 653
und zwar													
auf deutschen Schiffen	JS	%	20,1	25,7	31,7	31,8	29,6	30,4	31,8	32,5	32,6	32,6	31,2
Richtung West-Ost	JS	1000 t	13 461	15 313	16 722	15 871	19 922	23 533	23 982	24 346	22 868	24 880	29 228
Richtung Ost-West	JS	1000 t	16 446	17 116	16 225	17 026	19 491	23 062	23 087	23 003	23 216	25 095	28 426
Zulassungen von fabrikkneuen Kraftfahrzeugen 2)	JS		14 922	17 923	21 942	26 484	28 887	29 456	29 793	33 040	39 140	42 967	45 683
darunter Pkw	JS		4 780	5 730	6 965	8 583	11 268	13 727	15 802	19 780	25 280	29 485	33 012
Kraftfahrzeugbestand													
Kraftfahrzeuge	1. 7.	1000	66 ^b	88 ^b	112	139	167	188	204	246	246	273	307
darunter													
Krafträder	1. 7.	1000	22 ^b	31 ^b	41	52	63	70	72	73	69	64	60
Pkw	1. 7.	1000	20 ^b	27 ^b	34	42	54	65	75	92	113	140	172
Lkw	1. 7.	1000	16 ^b	19 ^b	23	26	28	28	27	28	28	28	29
Straßenverkehrsunfälle													
Unfälle	JS		9 912	11 648	13 481	16 902	17 930	20 687	22 798	26 270	30 155	32 994	38 856
Getötete Personen 3)	JS		208	220	230	333	358	400	428	416	477	504	564
Verletzte Personen	JS		5 910	7 141	7 918	10 270	10 759	12 028	12 627	12 948	13 562	15 326	16 687
Fremdenverkehr 4)													
Fremdenmeldungen	JS	1000	367	605	717	789	833	988	1 184	1 265	1 329	1 473	1 544
darunter Auslandsgäste	JS	1000	20	43	69	93	119	156	182	183	181	187	206
Fremdenübernachtungen	JS	1000	2 239	3 235	3 924	4 404	4 723	5 539	6 803	7 463	8 127	9 358	9 779
darunter Auslandsgäste	JS	1000	48	98	150	207	275	329	384	392	402	411	409
GELD UND KREDIT													
Spareinlagen	31. 12.	Mill. DM	131	154	223	337	507	606	704	871	1 054	1 294	1 534
je Einwohner	31. 12.	DM	51	62	92	144	220	266	310	385	463	565	664
ÖFFENTLICHE FÜRSORGE 5)													
Laufend unterstützte Personen	31. 3.	1000	114,6	85,1	69,0	72,7	73,3	70,5	61,2	72,5	64,9	60,0	55,4
je 1 000 Einwohner	31. 3.		43,4	33,5	27,9	30,2	31,4	30,7	27,1	32,2	28,7	26,3	24,2
Gesamtaufwand	Rj. (JS)	Mill. DM	62,0	64,4	66,0	73,5	77,1	73,4	83,1	85,6	90,7	90,7	67,4
je Einwohner	Rj. (JS)	DM	24	26	27	31	33	32	37	38	40	40	29
ÖFFENTLICHE FINANZEN													
Landesteuern	Kj. (JS)	Mill. DM	182	180	221	234	243	252	289	330	375	435	543
darunter Kraftfahrzeugsteuer	Kj. (JS)	Mill. DM	15	16	18	20	22	27	31	37	42	47	57
je Einwohner	Kj. (JS)	DM	71	72	90	98	104	110	127	146	165	190	236
Bundesteuern	Kj. (JS)	Mill. DM	462	668	749	775	758	838	964	1 027	1 098	1 245	1 333
darunter Umsatzsteuer	Kj. (JS)	Mill. DM	166	219	259	270	280	311	326	340	353	381	427
je Einwohner	Kj. (JS)	DM	181	269	305	325	326	366	424	455	484	545	580
Steuern vom Einkommen 6)	Kj. (JS)	Mill. DM	150	188	272	306	307	294	324	374	437	511	656
je Einwohner	Kj. (JS)	DM	59	76	111	128	132	128	142	166	193	224	285
Gemeindesteuern	Kj. (JS)	Mill. DM	117	130	149	167	176	187	199	219	236	288	321
darunter													
Gewerbsteuer nach Ertrag und Kapital und Lohnsumme	Kj. (JS)	Mill. DM	43	55	71	84	90	89	110	126	140	189	221
je Einwohner	Kj. (JS)	DM	46	52	61	70	76	82	88	97	104	126	140
Verschuldung (ohne Kassenkredite) des Landes	31. 3.	Mill. DM	.	780	838	1 069	1 232	1 343	1 454	1 518	1 482	1 631	1 763
Neuverschuldung der Gemeinden und Gemeindeverbände	31. 3.	Mill. DM	37	75	104	142	189	251	298	355	430	497	562
darunter Kreditmarktmittel	31. 3.	Mill. DM	.	23	31	46	70	86	119	160	215	264	325

*) erscheint im monatlichen Wechsel mit A 1) JS = Jahressumme, Rj. = Rechnungsjahr, Kj. = Kalenderjahr 2) ohne Kombinations- und Krankenkraftwagen 3) seit 1953 einschl. der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorbenen Personen 4) Fremdenverkehrsjahre (Oktober - September); Angaben bis 1954 aus 110, ab 1955 aus 165 Berichtsgemeinden. Für 1950 nur Sommerhalbjahr 5) einschl. Tbc-Hilfe 6) Lohn-, veranlagte Einkommen- und Körperschaftsteuer sowie nicht veranlagte Steuer vom Ertrag in den Zeilen Bundes- und Landessteuern enthalten a) ab 1956 "ohne Sportfahrzeuge ohne Tonnageangabe" b) im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge

KREISZAHLEN

Kreisfreie Stadt Landkreis	Wohnbevölkerung 1) am 30. 4. 1961	Arbeitslose am 30. 9. 1960	Industrie 2)		Baupolizeilich genehmigte Bauvorhaben im 2. Vierteljahr 1961					
			Beschäftigte am 30. 6. 1961	Umsatz 3) in Mill. DM im Juni 1961	Veranschlagte reine Baukosten für alle ganzen Gebäude 4)		Umbauter Raum in allen ganzen Gebäuden 4)		Wohnungen	
					insgesamt	darunter für Wohn- gebäude	insgesamt	darunter in Wohn- gebäuden	insgesamt	darunter in ganzen Wohn- gebäuden 4)
Flensburg	98 304	788	7 366	18,4	17 747	13 123	203	150	461	433
Kiel	271 422	2 030	35 124	74,1	16 701	8 833	204	119	375	326
Lübeck	233 222	1 598	33 967	71,9	20 706	16 658	310	242	871	849
Neumünster	73 419	374	13 294	27,3	7 735	4 745	113	62	179	159
Eckernförde	65 241	307	1 772	4,3	8 910	7 852	129	110	296	267
Eiderstedt	18 890	52	359	1,9	2 518	1 827	45	23	69	60
Eutin	89 484	569	4 254	15,0	7 896	6 108	113	85	254	229
Flensburg-Land	64 894	342	780	2,5	13 784	9 899	204	139	359	329
Hzgt. Lauenburg	130 177	355	9 398	21,1	16 118	11 323	279	144	464	386
Husum	62 677	284	962	3,7	6 703	5 217	115	79	194	153
Norderdithmarschen	57 254	295	801	1,9	4 719	2 440	65	30	94	85
Oldenburg (Holstein)	79 347	687	1 317	4,2	9 897	6 948	153	91	248	219
Pinneberg	216 943	481	19 555	77,9	39 765	25 221	551	308	886	784
Plön	109 577	570	1 941	8,5	9 282	8 083	148	108	320	283
Rendsburg	156 971	875	9 779	23,8	16 616	11 590	236	154	390	348
Schleswig	98 194	330	3 895	20,8	7 407	5 517	124	75	221	171
Segeberg	93 861	174	4 824	15,3	11 841	10 711	190	154	399	358
Steinburg	122 894	240	9 869	39,5	14 328	8 554	225	120	337	312
Stormarn	144 346	375	8 797	80,8	23 688	17 973	337	217	615	510
Süderdithmarschen	71 790	155	4 878	32,0	5 890	3 853	88	48	158	124
Südtondern	60 057	122	1 125	3,4	13 763	11 488	219	170	345	311
Schleswig-Holstein	2 318 964	11 003	174 057	548,3	275 754	197 963	4 051	2 628	7 535	6 696

Kreisfreie Stadt Landkreis	Baufertigstellungen vom 1. 1. - 30. 6. 1961		Einnahmen aus Gemeinde- steuern vom 1. 1. - 31. 3. 1961 in 1 000 DM	Laufend unter- stützte Personen in der offenen Fürsorge am 31. 12. 1960		Öffentliche Fürsorge einschl. Tbc-Hilfe				
	Normal- woh- nungen	Normal- wohn- räume 5)		Anzahl	je 1 000 Einw.	insgesamt		offene (einschl. soziale Fürsorge)	geschlos- sene	Soziale
						1 000 DM	DM je Einw.				Fürsorge
								1 000 DM		
Flensburg	461	1 681	4 209	2 363	24,1	2 553	26,14	1 623	730	273
Kiel	627	2 430	13 387	6 582	24,3	7 441	27,48	4 433	2 509	743
Lübeck	795	3 009	11 933	5 833	25,1	6 517	28,09	3 888	2 086	594
Neumünster	120	400	3 703	1 746	23,8	1 699	23,17	1 032	461	154
Eckernförde	212	807	1 469	1 803	27,7	1 719	26,32	1 182	357	211
Eiderstedt	25	125	628	407	21,5	433	22,62	314	65	104
Eutin	98	422	2 597	2 313	25,9	2 079	23,18	1 314	493	347
Flensburg-Land	181	867	1 087	1 082	16,9	1 231	19,29	689	392	228
Hzgt. Lauenburg	437	1 546	3 390	2 692	20,7	2 606	20,03	1 744	516	383
Husum	85	321	1 743	1 148	18,3	1 166	18,68	758	282	228
Norderdithmarschen	117	557	1 689	1 111	19,3	1 069	18,60	718	207	178
Oldenburg (Holstein)	203	771	2 002	1 408	17,9	1 469	18,65	993	246	263
Pinneberg	1 168	4 422	8 081	2 861	13,3	3 517	16,49	1 924	1 161	441
Plön	208	854	2 313	2 489	22,9	2 091	19,29	1 478	372	380
Rendsburg	552	2 175	4 700	3 211	20,5	3 038	19,45	2 027	563	430
Schleswig	155	745	2 348	1 988	20,2	2 137	21,74	1 385	503	339
Segeberg	192	838	2 218	1 412	15,1	1 599	17,16	940	424	257
Steinburg	346	1 401	5 114	2 624	21,4	2 521	20,56	1 822	374	437
Stormarn	622	2 427	5 251	2 100	14,7	2 362	16,69	1 385	673	255
Süderdithmarschen	156	663	2 387	1 780	24,8	1 502	20,90	1 082	242	221
Südtondern	131	629	2 096	914	15,4	1 114	18,60	673	323	196
Schleswig-Holstein 6)	6 891	27 090	82 343	51 769	22,4	67 390	29,23	34 690	26 810	6 699

1) Auf der Grundlage der Wohnstatistik 1956 fortgeschriebene Wohnbevölkerung. Nur als vorläufige Angabe zu verwenden, nach Vorliegen der Ergebnisse der Volkszählung vom 6. 6. 1961 überholt 2) Betriebe mit im allgemeinen 10 und mehr Beschäftigten (monatliche Industriebetriebserstattung) 3) einschl. Verbrauchsteuern sowie Reparaturen, Lohn- und Montagearbeiten, aber ohne Umsatz an Handelswaren 4) Neubau und Wiederaufbau 5) Zimmer mit 6 und mehr qm Fläche und alle Küchen 6) bei "Öffentliche Fürsorge": einschl. Landesfürsorgeverband, Landesjugendamt und Jugendaufbauwerk

SCHLESWIG-HOLSTEIN IM BUND

	Zeit — Stand	Bundes- gebiet ohne Berlin	Schleswig- Holstein	Hamburg	Nieder- sachsen	Bremen	Nordrhein- Westfalen	Hessen	Rheinland- Pfalz	Baden- Württg.	Bayern	Saar- land
Bevölkerung												
Fortgeschriebene Wohnbevölkerung ¹ in 1000	31.3.1961	53 963	2 315	1 838	6 589	707	15 913	4 803	3 421	7 780	9 529	1 068
Veränderung in %	"	+ 34	+ 46	+ 7	+ 45	+ 26	+ 33	+ 38	+ 16	+ 42	+ 35	+ 20
31.3.1961 geg. VZ 1939	"	+ 12	- 9	+ 16	- 2	+ 28	+ 22	+ 12	+ 15	+ 22	+ 5	+ 13
31.3.1961 geg. 31.12.1950	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bevölkerungsdichte ² , Einwohner je qkm	"	218	148	2 460	139	1 751	469	228	173	218	135	416
Unterricht, Bildung und Kultur³												
Schüler an den allgemeinbildenden Schulen in 1000	Mai 1960	6 453	302	186	827	85	1 866	567	432	887	1 164	138
je 1000 Einwohner	"	121	132	102	126	122	119	120	128	117	124	132
Arbeit												
Beschäftigte Arbeitnehmer ⁴ in 1000	31.3.1961	20 418	787	823	2 326	295	6 593	1 762	1 140	3 009	3 329	353
Arbeitslose in 1000	31.5.1961	111	9	5	19	4	33	6	5	5	23	2
je 100 Arbeitnehmer ⁵	"	0,5	1,2	0,6	0,8	1,4	0,5	0,3	0,4	0,2	0,7	0,6
Arbeitslose Vertriebene in % aller Arbeitlosen des betr. Landes	31.3.1961	16,6	28,4	7,4	23,3	8,6	8,8	16,7	8,1	13,9	18,2	5,6
Volkseinkommen												
Brutto-Inlandsprodukt in Mrd. DM	1958	228,8 ^a	7,2	14,6	23,9	4,2	75,4	19,4	11,3	32,8	33,9	.
1959 ³		248,4 ^a	7,9	16,0	26,0	4,5	79,7	21,1	12,2	35,4	36,8	.
1958		4 475 ^a	3 182	8 118	3 678	6 326	4 917	4 190	3 396	4 446	3 667	.
1959 ³		4 800 ^a	3 500	8 800	4 000	6 600	5 100	4 500	3 600	4 700	3 900	.
in DM je Einwohner												
Landwirtschaft												
Erzeugung von Kuhmilch in 1000 t	Mai 1961	2 022	216	3	452	3	352	132	91	237	525	12
in kg je Kuh und Tag	"	11,3	15,2	14,1	14,3	14,3	14,0	10,5	8,7	8,7	9,2	10,9
Industrie												
Beschäftigte ⁶ in 1000	31.3.1961	7 945	172	232	713	103	2 856	671	364	1 435	1 224	174
je 1000 Einwohner	"	148	74	126	108	147	180	140	107	186	129	164
Umsatz ⁶ in Mill. DM	März 1961	24 054	602	1 081	2 395	390	9 220	1 891	1 048	3 931	3 090	405
darunter Auslandsumsatz in Mill. DM	"	3 666	72	149	414	65	1 326	351	161	601	377	149
Produktionsindex ⁷ (arbeitstäglich) 1950 = 100	"	p 261	273	p 246	295	269	.	323	301	290	276	.
Bauwirtschaft⁸ und Wohnungswesen												
Beschäftigte in 1000	31.3.1961	1 373	60	49	177	21	395	115	82	210	232	31
je 1000 Einwohner	"	25,5	26,1	26,7	26,9	30,3	24,9	24,1	24,0	27,2	24,5	29,5
Geleistete Arbeitsstunden in Mill.	März 1961	225	10	8	29	4	66	18	13	36	36	5
je Einwohner	"	4,2	4,3	4,5	4,4	5,1	4,2	3,7	3,9	4,7	3,7	5,0
Zum Bau genehmigte Wohnungen ⁹ Anzahl	Mai 1961	55 146	2 986	2 460	7 224	738	12 842	5 215	2 746	9 066	11 079	790
je 10 000 Einwohner	"	10,2	12,9	13,4	11,0	10,4	8,1	10,9	8,0	11,7	11,6	7,4
Fertiggestellte Wohnungen (Normalwohnungen) Anzahl	"	30 380	1 271	1 317	3 178	729	7 673	1 751	1 146	4 107	8 601	607
je 10 000 Einwohner	"	5,6	5,5	7,2	4,8	10,3	4,8	3,6	3,3	5,3	9,0	5,7
Ausfuhr												
Ausfuhr in Mill. DM ³	April 1961	4 368 ^b	99	156	484	56	1 464	395	198	712	442	162
Verkehr												
Strassenverkehrsunfälle ³ Anzahl	1. Vj. 1961	209 805	7 994	13 446	22 244	3 634	65 861	21 070	12 022	27 882	32 206	3 446
je 10 000 Einwohner	"	39	35	73	34	51	41	44	35	36	34	32
Getötete Personen Anzahl	"	2 750	96	70	385	30	903	217	180	379	425	65
je 1000 Unfälle	"	13	12	5	17	8	14	10	15	14	13	19
Steuern												
Steueraufkommen in DM je Einwohner	1. Vj. 1961	103	67	214	75	133	117	112	68	113	86	73
Landessteuern ¹⁰	"											
Bundessteuern ¹¹	"	171	152	573	124	342	190	146	123	162	128	117
Gemeindesteuern	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Geld und Kredit												
Bestand an Spareinlagen in DM je Einwohner	30.4.1961	943	692	1 336	875	1 069	1 013	923	814	964	899	871

1) Auf der Grundlage der Wohnungsstatistik 1956 fortgeschriebene Wohnbevölkerung. Nur als vorläufige Angabe zu verwenden, nach Vorliegen der Ergebnisse der Volkszählung vom 6. 6. 1961 überholt 2) Gebietsstand: 31. 12. 1960 3) vorläufige Zahlen 4) Arbeiter, Angestellte und Beamte 5) Beschäftigte und Arbeitslose 6) Ergebnisse der Industriebetriebe mit im allgemeinen 10 und mehr Beschäftigten; ohne Energiebetriebe und Bauwirtschaft 7) Gesamtindex (ohne Bau) 8) nach den Ergebnissen der Totalerhebung (hochgerechnet) 9) in baupolizeilich genehmigten Bauvorhaben (Normalbau) 10) einschl. Landesanteil an den Steuern vom Einkommen 11) einschl. Bundesanteil an den Steuern vom Einkommen und Notopfer Berlin a) Bundesgebiet ohne Saarland. Das Bruttoinlandsprodukt der Länder ist mit dem des Bundesgebietes nur bedingt vergleichbar, da für das Bundesgebiet bereits generalbereinigte Werte vorliegen (siehe Wirtschaft und Statistik, Heft 1/1961) b) einschl. der aus der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) ausgeführten Waren, die in anderen als den nachstehend genannten Ländern hergestellt oder gewonnen wurden (z. B. Rückwaren) oder deren Herstellungsland nicht festgestellt werden konnte. Vom Berichtsmonat Januar 1956 an auch einschl. Ersatzlieferungen

Inhalt des lfd. Jahrgangs nach Sachgebieten

	Heft/Selte
Gebiets- und Bevölkerungsstand	
Ausländer in Schleswig-Holstein	6/141
Bevölkerungsentwicklung 1958/59	1/9
Bevölkerungsbewegung	
Geburten und Sterbefälle 1959	2/28
Geschiedene Ehen 1959	2/30
Wanderungen 1959	3/52
Unterricht, Bildung und Kultur	
Akademische Prüfungen	6/141
Begabungspotential, Inanspruchnahme des - (s)	3/55
Berufsschüler, Die -	7/168
Medizinstudenten, Kieler -	2/46
Schulen, Allgemeinbildende - 1960	2/34
Turnen und Sport	1/24
Erwerbstätigkeit	
Erwerbsquote, Schleswig-holsteinische -	4/76
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	
Arbeitskräftebestand in der Landwirtschaft	5/100
Baumschulen, Pflanzenbestände in -	3/70
Betriebe, Landwirtschaftliche -	4/78
Gemüse, Ernte und Anbau von -	1/22
Milchwirtschaft 1960	7/162
Obsternte 1960	4/93
Schlepper in der Landwirtschaft	2/47
Viehbestände 1960	6/132
Vieh- und Fleischwirtschaft 1959/60	3/57
Zwischenfruchtanbau 1960	3/71
Unternehmungen und Arbeitsstätten (ohne Landwirtschaft)	
Kapitalgesellschaften	6/131
Industrie und Handwerk	
Auslandsumsatz der Industrie	5/119
Industriebeschäftigte	6/142
Produktion, Industrielle - 1959	2/36
Bauwirtschaft, Gebäude und Wohnungen	
Bauwirtschaft 1960	4/90
Handel	
Berlin- und Interzonenhandel 1959	3/61
Konsumgenossenschaften 1959	2/48
Verkehr	
Bundesbahn, Verkehr der -	7/167
Güterverkehr auf dem Wasserwege	7/148
Güterverkehr auf Eisenbahnen 1957	3/72
Reiseverkehr mit Skandinavien	5/109
Straßenverkehrsmittel, Öffentliche -	6/143
Straßenverkehrsunfälle 1959	4/84
Geld, Kredit und Versicherungswesen	
Bauspargeschäft 1958 bis 1960	6/143
Kredite und Einlagen 1960	6/124
Zahlungsschwierigkeiten 1960	4/95
Öffentliche Sozialleistungen	
Angestelltenversicherung	7/165
Anstaltsfürsorge	3/67
Jugendhilfe, Öffentliche -	1/4
Krankenversicherung, Soziale -	6/138
Lastenausgleich in Schleswig-Holstein	7/156
Schwerbeschädigte	4/94

Öffentliche Finanzen

Schulen, Ausgaben für allgemeinbildende - 1959	1/20
Steueraufkommen in Schleswig-Holstein	7/151
Verschuldung, Öffentliche - 1960	1/13

Preise

Gaststättenpreise 1959	5/115
------------------------	-------

Löhne und Gehälter

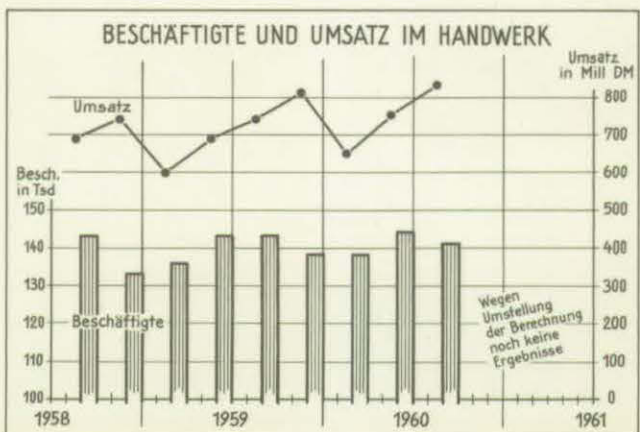
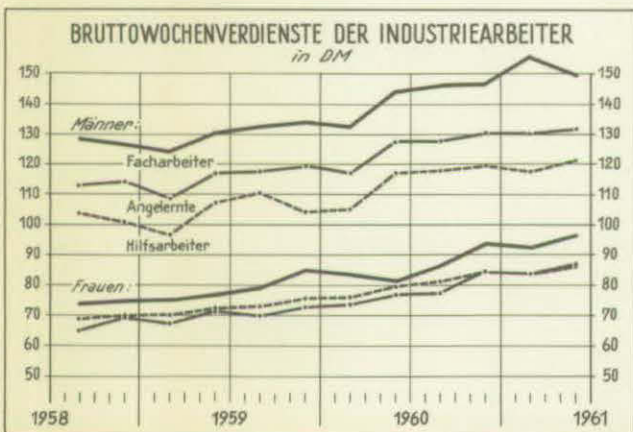
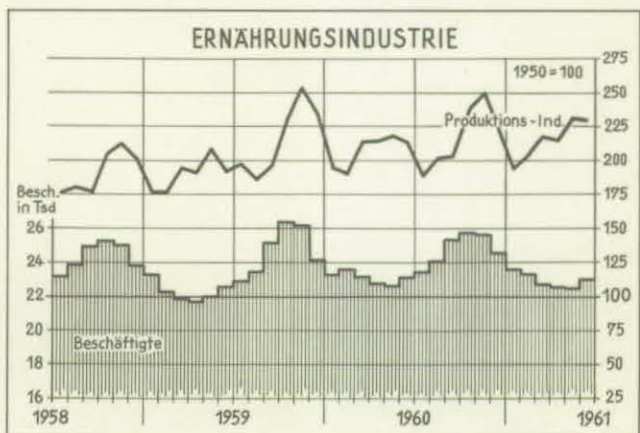
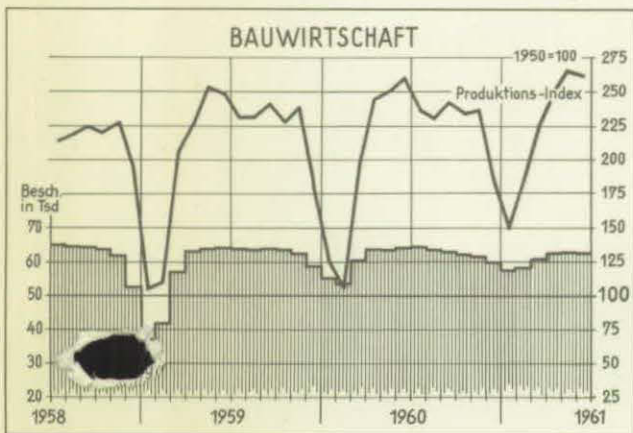
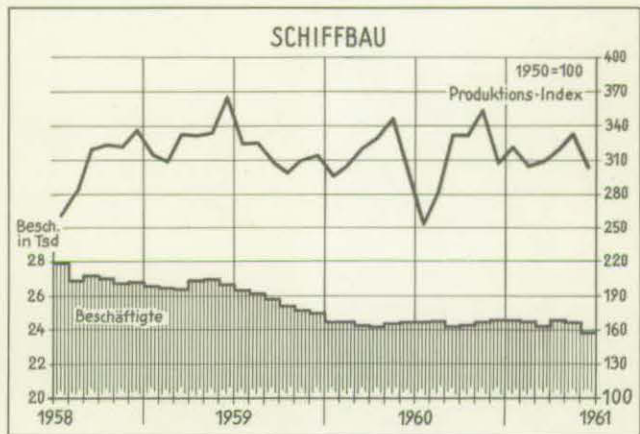
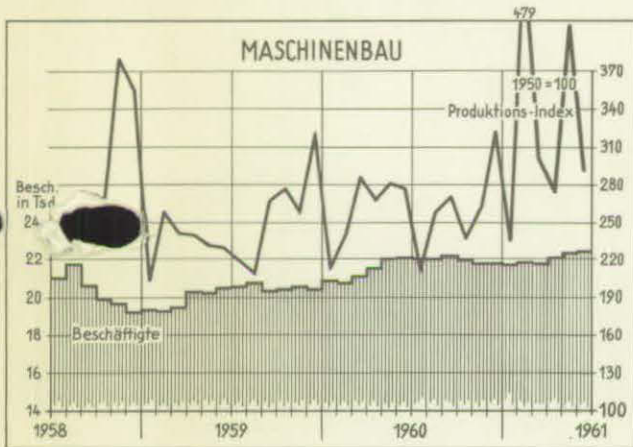
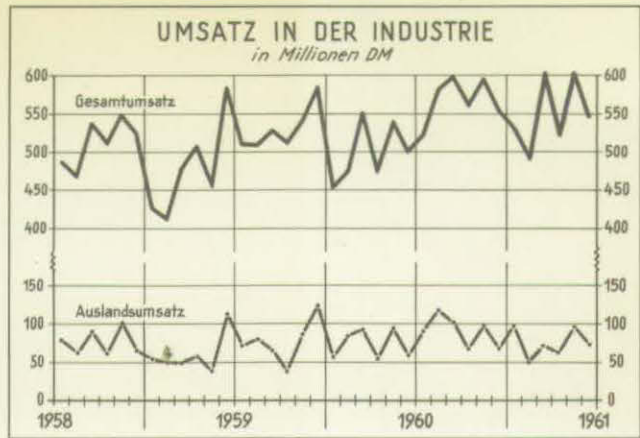
Landarbeiterlöhne 1960	3/63
------------------------	------

Versorgung und Verbrauch

Verbrauch, Privater - 1959	2/39
----------------------------	------

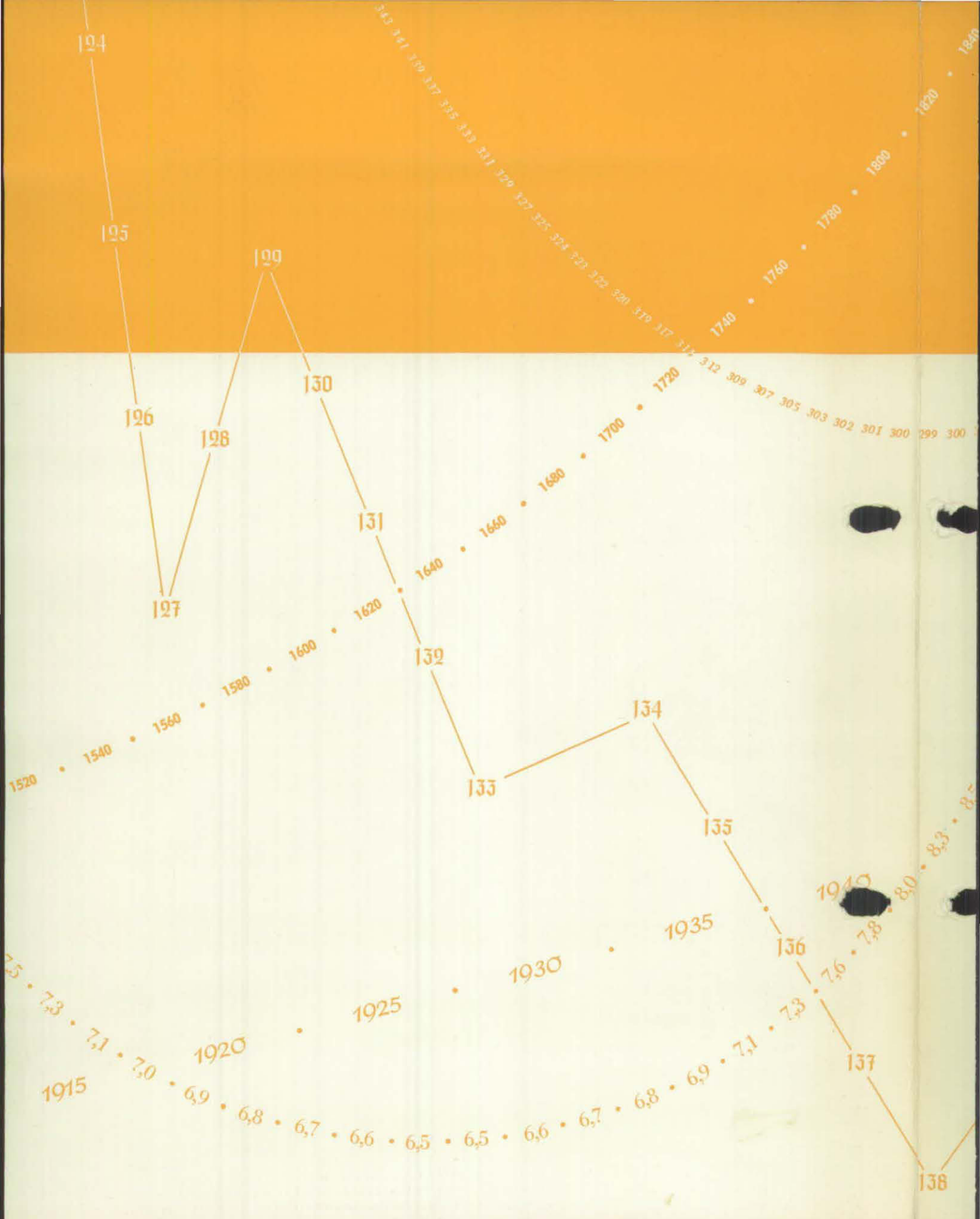
SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE WIRTSCHAFTSKURVEN · B*

D-2908



* Die "Wirtschaftskurven" A und B erscheinen in monatlichem Wechsel mit unterschiedlichem Inhalt. Teil A enthält folgende Darstellungen: Bevölkerungsentwicklung (insgesamt und monatlich); Beschafte Arbeitnehmer; Arbeitslose; Preisindex für die Lebenshaltung im Bund; Steueraufkommen; Kreditvolumen; Straßenverkehrsunfälle.

(f)



Herausgeber: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Kiel, Mühlenweg 166, Fernruf: Kiel 4 36 02
 Schriftleitung: Dipl.-Psych. Heinemann. Druck: Offsetdruck Graphische Werke Germania-Druckerei Kiel
 Bezugspreis: Einzelheft 2,50 DM, Vierteljahresbezug 7,- DM, Jahresbezug 20,- DM

- Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet -

Postbezugspreis entfällt, da nur Verlagsstücke; Bezugsgebühr wird vom Verlag eingezogen