

STATISTISCHE MONATSHEFTE

SCHLESWIG-HOLSTEIN

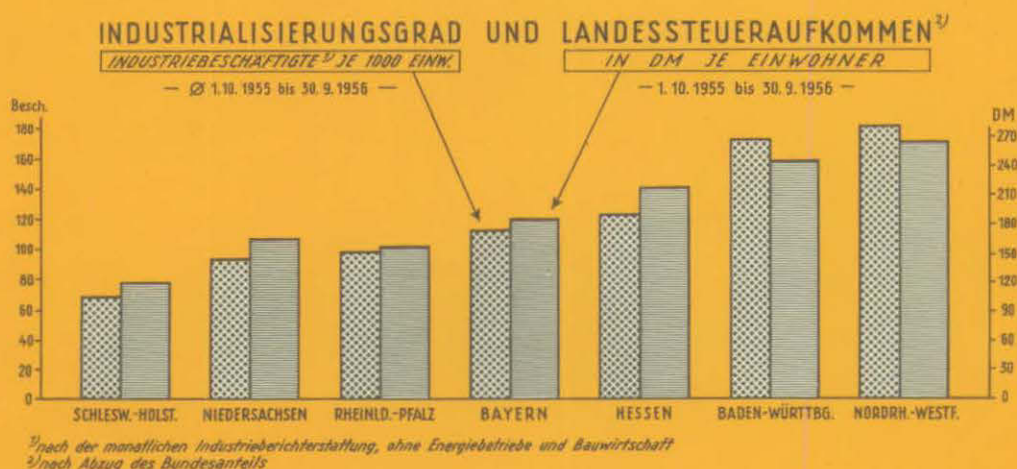
August 1957

9. Jahrgang · Heft 8



INHALT

Gesamtüberblick	237	Die Erzeuger- und Großhandelspreise seit 1950 . . .	250
Der Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal 1955/1956 . . .	239	Die Witterung der Jahre 1954-1956	256
Umsiedlung und Vertriebene im Jahre 1956	245	Kurzberichte	
Der grenzüberschreitende Reiseverkehr 1955 und 1956 . . .	248	Die Schlüsselzuweisungen im Rechnungsjahr 1957	260
		Tabellenteil	261



Herausgegeben vom

STATISTISCHEN LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN

Kiel

DIE KONJUNKTUR IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

	Einheit	Monatsdurchschnitt		Veränderung in %
		Februar 1956 bis Juni 1956	Februar 1957 bis Juni 1957	
BESCHÄFTIGUNG				
Arbeitslose	1 000	84	60	- 28
INDUSTRIE				
Produktionsindex ¹	1950=100	197	209	+ 6
Beschäftigte ²	1 000	154	160	+ 4
Umsatz ^{2 3}	Mio DM	390	411	+ 5
Geleistete Arbeiterstunden ^{2 4}	Mio	25	24	- 5
BAUWIRTSCHAFT UND BAUTÄTIGKEIT				
Geleistete Arbeitsstunden ⁵	Mio Std	8	9	+ 9
Erteilte Baugenehmigungen ⁶	Anzahl	1 067	1 238	+ 16
HANDEL				
Ausfuhr ⁷	Mio DM	61	59	- 4
Einzelhandelsumsatz	1956=100	93	101	+ 8
VERKEHR				
Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge	Anzahl	3 005	3 134	+ 4
PREISINDEXZIFFERN (Bundesgebiet)				
Einkaufspreise für Auslandsgüter	1950=100	107	107	+ 0
Preise ausgewählter Grundstoffe	1950=100	129	130	+ 1
Erzeugerpreise				
industrieller Produkte	1950=100	121	124	+ 3
landwirtschaftlicher Produkte ⁸	1950/51=100	134	126	- 6
Lebenshaltungsindex ⁹				
insgesamt	1950=100	113	114	+ 1
Ernährung	1950=100	120	120	+ 0
GELD UND KREDIT				
Kurzfristige Kredite ¹⁰				
Bestand	Mio DM	883 ^a	882 ^a	- 0
Zunahme	Mio DM	16 ^a	5 ^a	x
Mittel- und langfristige Kredite ¹¹				
Bestand	Mio DM	1 381 ^a	1 614 ^a	+ 17
Zunahme	Mio DM	19 ^a	24 ^a	x
Spareinlagen ¹²				
Bestand	Mio DM	644 ^a	756 ^a	+ 17
Zunahme	Mio DM	10 ^a	14 ^a	x
STEUERAUFKOMMEN				
Umsatzsteuer ¹³	Mio DM	24	25	+ 4
Landessteuern ¹⁴	Mio DM	31	34	+ 12

1) Gesamtindustrie mit Energieerzeugung (ohne Bau) 2) in Betrieben mit im allgemeinen 10 und mehr Beschäftigten
3) einschliesslich Verbrauchsteuern sowie Reparaturen, Lohn- und Montagearbeiten, aber ohne Umsatz an Handelswaren
4) einschliesslich Lehrlingsstunden 5) nach den Ergebnissen der Totalerhebung für alle Betriebe (hochgerechnet)
6) Wohngebäude und Nichtwohngebäude, bis 1955 Neubau, Wiederaufbau und Umbau ganzer Gebäude; ab 1956 nur Neubau und Wiederaufbau 7) 1957 vorläufiges Ergebnis 8) Wirtschaftsjahr Juli bis Juni Neuberechnung; siehe "Wirtschaft und Statistik" Heft 7, Juli 1956, Seite 352 9) 4-Personen-Arbeitnehmerhaushaltung; mittlere Verbrauchergruppe mit monatlich rund 300 DM Lebenshaltungsausgaben bzw. 360 DM Haushaltseinnahmen 10) an die Nichtbankenkundschaft 11) an die Nichtbankenkundschaft; einschliesslich durchlaufender Kredite 12) Einlagenbestand am Monatsende 13) einschliesslich Umsatzausgleichsteuer 14) einschliesslich des an den Bund abzuführenden Anteils an den Einkommensteuern
a) Monats-Ø aus 4 Monaten gebildet (Februar bis Mai)

STATISTISCHE MONATSHEFTE

SCHLESWIG-HOLSTEIN

August 1957



9. Jahrgang · Heft 8

Gesamtüberblick

STEIGENDE EINWOHNERZAHL

Im 1. Vierteljahr 1957 ist die Einwohnerzahl Schleswig-Holsteins um mehr als 3 000 auf rund 2 254 500¹ am 31. 3. 1957 gestiegen. Diese Zunahme ist zum grossen Teil auf das Eintreffen von freiwillig dienenden Soldaten in den schleswig-holsteinischen Garnisonstädten zurückzuführen.



BESCHÄFTIGUNGSMAXIMUM DES VORJAHRES ÜBERSCHRITTEN²

Mit 754 700 beschäftigten Arbeitnehmern war der vorjährige Beschäftigungshöchststand (740 700) von Ende September in diesem Jahr Ende Juni bereits um 14 000 überschritten. Gegenüber dem 30. 6. 1956 nahm die Beschäftigtenzahl in Schleswig-Holstein um 3,3 %, im Bund um 2,9 % zu. Von den 24 000 in Schleswig-Holstein zusätzlich Beschäftigten waren 15 000 Frauen.

zeit aller Industriearbeiter lag im Mai mit 47,8 Wochenstunden um 1,7 Stunden höher als im Februar³.

Der durchschnittliche Monatsverdienst der Angestellten in der Industrie betrug im Mai bei den männlichen kaufmännischen Angestellten 555 DM, bei den weiblichen kaufmännischen Angestellten 357 DM und bei den männlichen technischen Angestellten 650 DM. Im Handel verdienten die männlichen kaufmännischen Angestellten im Durchschnitt 494 DM, die weiblichen 301 DM monatlich.



NEUER HÖCHSTSTAND DER INDUSTRIEBESCHÄFTIGUNG

Die Zahl der Industriebeschäftigten erreichte im Juni 1957 mit 164 800 Personen einen neuen Höchststand. Annähernd ebenso hoch war die Beschäftigtenzahl im Vorjahr erst im September.



225 000 KRAFTFAHRZEUGE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN⁴

Am 1. Juli 1957 betrug der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen in Schleswig-Holstein 225 000, das sind gut 12 000 oder 6 % mehr als am 1. Januar 1957. Die Zuwachsrate liegt damit um 4 000 Fahrzeuge höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die in den Jahren 1956 und 1955 festgestellte Abschwächung der Ausdehnung des Kraftfahrzeugbestandes hat sich also zunächst nicht mehr fortgesetzt.

Die Bestandszunahme ist hauptsächlich auf den starken Zugang an Personenkraftwagen zurückzuführen, deren Zahl sich um 10 000 (12 %) erhöht hat, während die entsprechende Zunahme in den 1. Halbjahren 1954 bis 1956 stets nur etwa 6 000 betragen hatte.



HÖHERE STUNDENVERDIENSTE

Die Stundenverdienste der männlichen Industriearbeiter waren im Mai 1957 mit 2,25 DM um 15 Pfennige höher als im Februar, die der Frauen stiegen in der gleichen Zeit um 6 Pfennige auf 1,38 DM. Der durchschnittliche Bruttowochenverdienst betrug bei den Männern 109,33 DM, bei den Frauen 62,13 DM. Die bezahlte Arbeits-

³) Ein Vergleich mit den Ergebnissen von Mai 1956 ist wegen methodischer Umstellung der Statistik nicht möglich

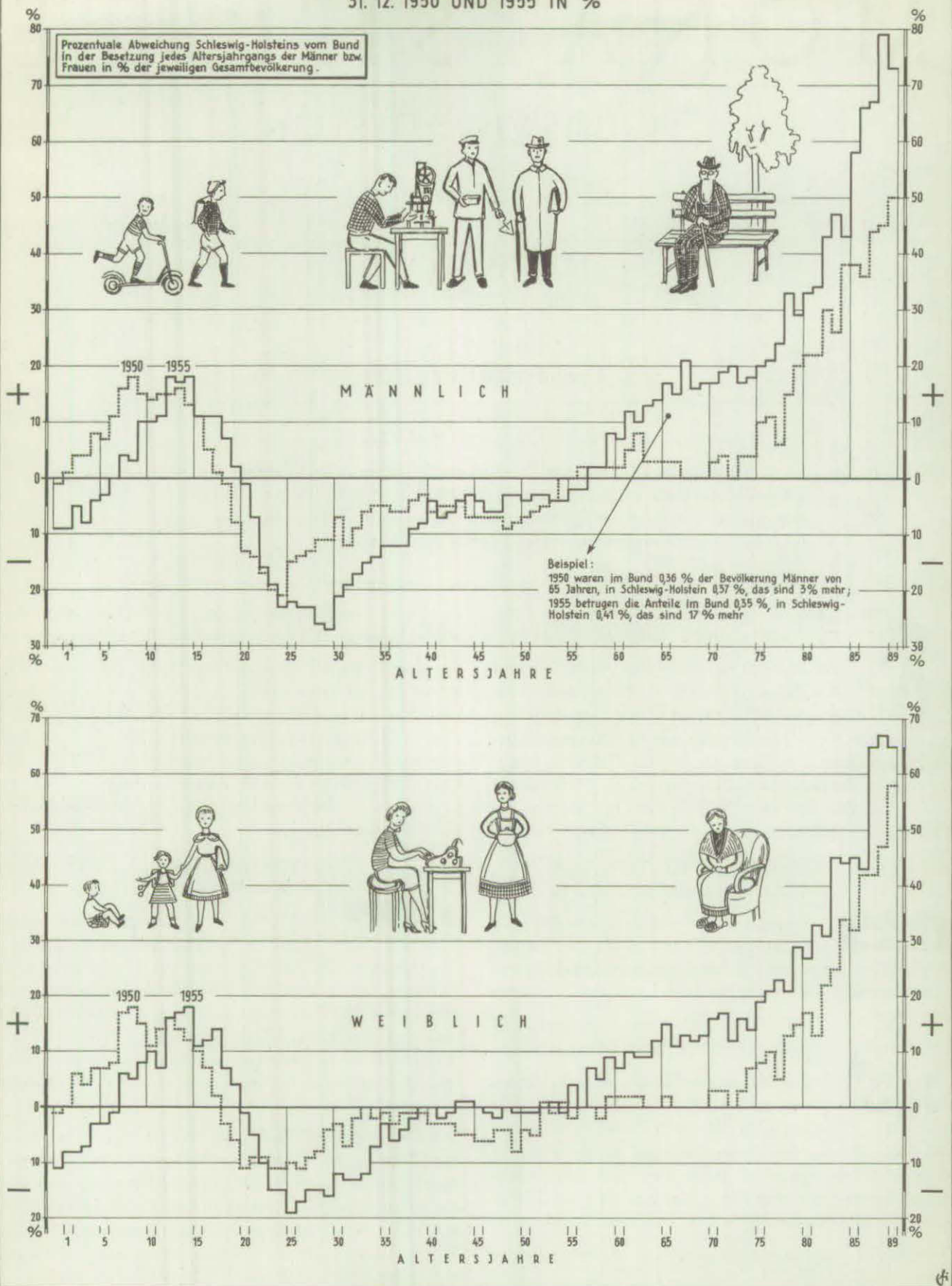
⁴) Quelle: Kraftfahrtbundesamt Flensburg

¹) Fortschreibung des Ergebnisses der Bevölkerungszählung vom 25. 9. 1956

²) Quelle: Landesarbeitsamt Schleswig-Holstein

DIE ABWEICHUNG DES ALTERSAUFBAUES IN SCHLESWIG-HOLSTEIN VON DEM IM BUNDESGBEIT

31. 12. 1950 UND 1955 IN %



Im Vergleich zu den übrigen Weltseekanälen weist der Nord-Ostsee-Kanal die weitaus grösste Verkehrsdichte auf. Mit rund 68 700 Schiffsdurchfahrten, das sind 188 Schiffe je Tag, und 48,7 Mio t beförderter Güter wurde im Rechnungsjahr 1956 der umfangreichste Schiffs- und Güterverkehr seit der Kanaleröffnung verzeichnet. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Zahl der Durchfahrten um 12,3 %, der Umfang der Tonnage (NRT) um 8,4 % und der der beförderten Güter um 8,0 % zu. In der starken Ausdehnung der Durchfahrten machte sich 1956 ein erheblicher Zugang an Küstenmotorschiffen bemerkbar. Der Tonnageanteil der Schiffe mit 251 - 500 BRT hat sich seit 1954 erhöht, während der Anteil der Schiffe mit mehr als 4 000 BRT 1956 gegenüber 1955 zurückgegangen ist. Die durchgefahrenen Schiffe waren zu annähernd 99 % Frachtschiffe. Unter ihnen nehmen die Tanker ständig an Zahl und Bedeutung zu. Unter den Flaggen führt nach wie vor die deutsche Flagge mit einem Tonnageanteil von 30 % vor der Schwedens (12 %) und Finnlands (11 %). Der Anteil der deutschen Häfen am Verkehr (NRT) durch den Nord-Ostsee-Kanal betrug wie in den Vorjahren 21 %. An dem Güterverkehr insgesamt waren 1956 der West-Ost-Verkehr mit 24,7 Mio t und der Ost-West-Verkehr mit 24,0 Mio t beteiligt. Im ostwärtigen Verkehr wurden vor allem Erdöl (7,2 Mio t), Kohle (5,9 Mio t) und Stückgüter (4,7 Mio t) befördert, während von Ost nach West in erster Linie Holz (5,8 Mio t), Erze (4,9 Mio t) und ebenfalls Stückgüter (4,5 Mio t) transportiert wurden. - Für die schleswig-holsteinische Hafenvirtschaft ist der Teilstreckenverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal von besonderer Bedeutung. Auf ihn entfielen etwa 16 % aller Schiffspassagen, 7 - 8 % der Tonnage und 5 % der beförderten Güter. Im Rechnungsjahr 1956 erreichte auch der Teilstrecken-Güterverkehr mit 2,6 Mio t sein bisheriges Maximum. Es lag um 72 % über dem Ergebnis von 1953. Dieser Aufschwung wurde besonders von dem Mineralölschlag getragen, der 1956 einen Umfang von 1,5 Mio t (ohne Schiffsbunkerungen) erreichte. Weitere wichtige Gütergruppen des Teilstreckenverkehrs sind Kohle, Getreide und Düngemittel.

Der Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal 1955/1956

- Von Dr. Bruno Arnold, Hamburg -

I. Der Verkehr auf den Weltseekanälen

Die Weltseekanäle wurden durch die politischen Ereignisse im vergangenen Jahr mehr denn je in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. Wenngleich hierbei die hervorragende Rolle, die der Suez-Kanal für den Weltseeverkehr spielt, wieder einmal besonders augenscheinlich wurde, so ließen doch die Ereignisse am Suez-Kanal erkennen, welche Bedeutung den Seekanälen allgemein als Bindeglieder des internationalen Seeverkehrs zukommt. Deswegen soll der Betrachtung des Nord-Ostsee-Kanal-Verkehrs eine kurze Gegenüberstellung der Verkehrsergebnisse der drei Seekanäle vorweggeschickt werden. Gerade der Vergleich zeigt die verkehrsmäßigen Besonder-

heiten der einzelnen Wasserwege und läßt die hervorragenden Verkehrsleistungen des Nord-Ostsee-Kanals hervortreten.

Während im Jahre 1953 Suez- und Panama-Kanal bezüglich der Tonnage und der durch die Kanäle beförderten Güter den Nord-Ostsee-Kanal überragten, der letztere dagegen rund vier bzw. sieben mal mehr Durchfahrten aufwies als die beiden anderen Kanäle, hat der Nord-Ostsee-Kanal inzwischen auch gütermäßig den Panama-Kanal klar überrundet. Und selbst bei der Tonnage dürfte zwischen Panama- und Nord-Ostsee-Kanal fast ein Gleichstand erreicht sein. Die ausgewiesenen Tonnagezahlen sind ja - und darauf muß immer wieder hingewiesen werden - unmittelbar nicht vergleichbar.

Tab. 1 Der Verkehr auf den Weltseekanälen¹

Jahr ²	Suez-Kanal			Panama-Kanal			Nord-Ostsee-Kanal		
	Anzahl der Durchfahrten	Netto- register- tonnage ³	Ladung	Anzahl der Durchfahrten	Netto- register- tonnage ³	Ladung ⁴	Anzahl der Durchfahrten	Netto- register- tonnage	Ladung ⁵
		1 000 NRT			1 000 t			1 000 NRT	
1910	4 533	16 582	22 435	x	x	x	45 569	7 579	.
1920	4 009	17 575	17 047	2 393	7 898	.	25 877	9 062	.
1930	5 761	31 669	28 511	6 027	27 716	30 018	52 273	21 172	.
1932	5 032	28 340	23 632	4 362	21 842	19 799	41 268	12 852	9 462
1937	6 635	36 491	32 776	5 387	25 430	28 108	55 302	24 029	23 275
1947	5 972	36 577	30 588	4 260	20 233	21 671	42 434	11 353	10 398
1948	8 686	55 081	49 369	4 678	22 902	24 118	47 455	13 506	13 083
1949	10 420	68 862	61 055	4 793	23 473	25 305	44 341	17 395	28 154
1950	11 751	81 796	72 609	5 448	28 013	28 872	48 428	18 086	30 409
1951	11 694	80 356	76 753	5 593	27 180	30 073	54 851	22 156	33 012
1952	12 168	86 137	83 448	6 524	30 674	33 611	55 257	22 127	32 233
1953	12 731	92 905	90 399	7 410	36 679	36 095	53 123	22 659	33 434
1954	13 215	102 494	96 881	7 784	38 028	39 095	59 031	27 626	42 022
1955	14 666	115 756	107 508	7 997	38 568	40 646	61 204	30 162	45 078
1956	.	.	.	.	.	.	68 717	32 683	48 678

1) Quellen: "Le Canal de Suez", Bulletin de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, Annual Reports of the Governor of the Panama-Canal Company, Interne Statistik der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel (Verwaltung des NOK). 2) für Suez-Kanal Kalenderjahre, für Panama-Kanal und Nord-Ostsee-Kanal Rechnungsjahre, beim Panama-Kanal rechnend vom 1.7. des benannten bis zum 30.6. des folgenden Jahres, beim NOK rechnend vom 1.4. des benannten bis zum 31.3. des folgenden Jahres 3) nach der jeweiligen Kanalvermessung. Um sie mit der NOK-Tonnage vergleichen zu können, muss sie jeweils um rund ein Fünftel reduziert werden 4) long tons zu 1 016 kg 5) bis 1948 nur Massengüter

Wird aber die in der Fußnote zur Tabelle 1 gebrachte Umrechnung vorgenommen, so tritt der erwähnte Tatbestand klar zutage.

Für das Jahr 1956 sind für Suez- und Panama-Kanal noch keine amtlichen Ergebnisse greifbar. Es ist jedoch verschiedentlich erwähnt worden, daß der Suez-Kanal in diesem Jahr durch seine Blockierung nur gut die Hälfte des Verkehrs von 1955, der Panama-Kanal dagegen einen angestiegenen Verkehr - also gegenüber 1955 eine weitere Zunahme zu verzeichnen hatte. Da bereits 1955 für alle drei Kanäle jeweils das bis dahin verkehrsreichste Jahr war, schlossen Panama- und Nord-Ostsee-Kanal 1956 mit abermaligen Rekorden ab. Der Nord-Ostsee-Kanal erreichte mit 68 717 Durchfahrten eine für eine künstliche Wasserstraße fast unwahrscheinliche Verkehrsdichte. Man muß sich dabei vor Augen halten, daß im letzten Berichtsjahr (1955) der Suez-Kanal nur 14 666 und der Panama-Kanal sogar nur 7 997 Durchfahrten zu verzeichnen hatte. Wie bei der Eisenbahn die einzelnen Züge von Zentralen gesteuert werden, so erfolgt auch die Durchführung des Schiffsverkehrs auf den Seekanälen von besonderen Schiffslenkungsstellen aus. Bei ihr ist Schiff = Schiff. Und gerade die Vielgestaltigkeit des Verkehrs verbunden mit dem äußerst intensiven Verkehrsrhythmus fordert beim Nord-Ostsee-Kanal von den Lenkungszentralen (je eine in Kiel-Holtenau und Brunsbüttelkoog) ganz außergewöhnliche Leistungen. Es wird laufend in beiden Richtungen gefahren. Ausweichstellen dienen dazu, den Verkehr flüssig zu halten. Mitunter ist in diesen Weichen ein Querschnitt durch die ganze Frachtschiffahrt vom kleinen Küstenmotorschiff bis zum Großtanker versammelt. Dagegen finden wir in den anderen Kanälen fast ausschließlich große Überseeschiffe und - besonders im Suez-Kanal - Supertanker. Die Struktur des Verkehrs findet denn auch in der durchschnittlichen Schiffsgröße ihren Niederschlag. Sie beträgt bei Suez- und Panama-Kanal ein Vielfaches von derjenigen

des Nord-Ostsee-Kanals. Die Verkehrsleistungen zeigen jedoch, daß es durchaus berechtigt ist, die drei Kanäle in einem Atemzug zu nennen. Für die internationale Schifffahrt sind sie gleich wichtig, wenn auch beim Nord-Ostsee-Kanal der (internationale) Küstenverkehr überwiegt.

II. Der Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal

1. Allgemeiner Verkehrsüberblick

Im letzten Bericht¹ wurde festgestellt, daß das Rechnungsjahr 1954 schiffs- und gütermäßig den umfangreichsten Verkehr seit der Kanaleröffnung aufwies. Die gleiche Feststellung kann auch jeweils für die Jahre 1955 und 1956 getroffen werden. Alle wesentlichen Verkehrsmerkmale - die Zahl der Durchfahrten, die Tonnage sowie die Gütermengen - nahmen, z. T. recht beträchtlich, zu.

Die Zuwachsraten im Nord-Ostsee-Kanal betragen jeweils gegenüber dem Vorjahr

	Rj. 1955	Rj. 1956
	- in % -	
Durchfahrten	3,7	12,3
NRT	9,2	8,4
Gütertonnen	7,3	8,0

Bei den Durchfahrten fällt auf, daß sie nicht im Rahmen der sonstigen Zuwachsraten liegen. Der Grund hierfür dürfte einmal in dem starken Eiswinter 1955/56 und zum anderen in einem echten Strukturwandel liegen. Infolge des Eiswinters gelang es nur großen Schiffen, die Fahrt aufrechtzuerhalten, andererseits fanden die größeren Schiffe in dem für die Fahrt zusammengedrängten Rest des Jahres verhältnismäßig gute Beschäftigung. Im Rechnungsjahr 1956, das zumindest im engeren Verkehrsraum keine Eisbehinderung kannte, machte sich ein erheblicher Zugang an Küstenmotorschiffen bemerkbar, auf den noch im Verlauf der weiteren Ausführungen zurückzukommen sein wird. Vielleicht liegt hierin auch eine Entwicklung, die zu einer Annäherung an die Vorkriegsstruktur des Nord-Ostsee-Verkehrs führt, und zwar dergestalt, daß die großen Nordseehäfen wieder mehr die Verteiler- und Sammlerfunktionen für den Nord-Ostsee-Verkehr übernehmen. Inwieweit diese Deutung zutrifft, wird sich erst in den kommenden Jahren erweisen.

Der erhebliche Zuwachs bei den Durchfahrten hatte zur Folge, daß der Kanal im Durchschnitt des Rechnungsjahres 1956 täglich von 188 Schiffen befahren wurde. Der für das Rechnungsjahr 1954 festgestellte durchschnittliche Tagesverkehr von 162 Schiffen, der bereits als außergewöhnliche Leistung herausgestellt wurde²,

Die durchschnittlichen Schiffsgrößen in den Weltseekanälen
Tab. 2
- Nettoregistertonnen¹ -

Jahr ¹	Suez-Kanal	Panama-Kanal	Nord-Ostsee-Kanal
1910	3 658	x	166
1920	4 384	3 300	350
1930	5 497	4 599	405
1932	5 631	5 007	311
1937	5 500	4 721	435
1947	6 125	4 750	268
1948	6 341	4 896	283
1949	6 609	4 897	392
1950	6 961	5 142	373
1951	6 872	4 860	404
1952	7 079	4 702	400 (443 ^a)
1953	7 298	4 950	427 (470 ^a)
1954	7 756	4 885	468 (516 ^a)
1955	7 893	4 823	493 (545 ^a)
1956	.	.	476 (519 ^a)

1) siehe Anmerkungen 2 und 3 zu Tab. 1 a) nur Handelsfahrzeuge

1) Vergleiche "Der Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal in den Rechnungsjahren 1952/54", Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein, 7. Jahrgang, Heft 6, Seite 208 ff.

2) siehe Anmerkung 1

Tab. 3

Der Schiffs- und Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal in den Rechnungsjahren 1936 und 1950 bis 1956

	1936	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Anzahl der Durchfahrten	46 460	48 428	54 851	55 257	53 123	59 031	61 204	68 717
Nettoregistertonnage - 1 000 NRT - davon entfallen auf:	19 746	18 086	22 156	22 127	22 659	27 626	30 162	32 683
Dampfer mit Kohlefeuerung				8 196	6 270	6 295	6 022	6 233
" " Ölfeuerung	18 296	16 764	20 564	4 846	5 891	8 316	8 133	8 207
Motorschiffe				6 493	7 645	9 886	12 584	14 328
Segler mit Hilfsmotor	1 214	1 043	1 165	832	734	569	663	903
Übrige	236	279	428	157	64	77	67	127
Durchschnittliche Schiffsgrösse - NRT -								
Gesamtverkehr	425	373	404	400	427	468	493	476
nur Handelsschiffe	.	.	.	443	470	516	545	519
Güterverkehr - 1 000 t -	16 582 ^a	30 407	33 013	32 233	33 434	42 022	45 078	48 678
davon								
Kohle	6 581	7 467	8 177	8 111	7 377	8 890	9 080	8 671
Erze	2 695	2 381	3 180	3 718	4 292	5 083	5 299	6 008
Eisen	364	574	473	541	647	975	902	1 099
Holz	1 726	4 149	5 319	4 842	4 413	5 530	6 009	5 891
Zellulose	.	.	.	1 026	1 278	1 393	1 402	1 966
Getreide	1 161	696	715	924	1 290	2 009	1 784	1 894
Futtermittel	.	.	.	283	346	410	665	680
Düngemittel	.	.	.	955	1 115	919	1 321	1 765
Erdöl und Derivate	.	.	.	3 371	3 800	5 396	6 229	7 608
übrige Massengüter	4 055	6 979	8 831	3 046	2 838	4 157	4 692	3 951
Stückgüter	.	7 943 ^b	6 129 ^b	5 383	5 985	7 134	7 676	9 117
lebendes Vieh	.	218 ^b	189 ^b	33	53	126	19	28

a) nur Massengüter

b) einschl. gemischter Ladungen

ist also noch erheblich gesteigert worden.

Tonnageausnutzungsgrades.

Durch die erwähnte unterschiedliche Beteiligung der Schiffsgrößen, d. h. durch die Zunahme der Zahl der kleinen und die Abnahme der Zahl der großen Schiffe, ist die Zuwachsrate bei der Tonnage (NRT) 1956 gegenüber 1955 etwas gesunken; wogegen sie bei der Verkehrsleistung, nämlich der Güterbeförderung, weiter zugenommen hat. Hieraus ergab sich für die Schifffahrt eine geringfügige Verbesserung des

2. Der Schiffsverkehr

Wie allgemein in der Weltschifffahrt so setzt sich auch in der Nord-Ostsee-Fahrt immer mehr das Öl als Brennstoff für die Antriebsmaschinen durch. Der Vormarsch des Motorschiffes ist auch in dem ehemaligen Reservat der kohlebefeuernden Dampfer nicht mehr auf-

Tab. 4

Der Schiffsverkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal in den Rechnungsjahren 1955 und 1956

Es klarierten als	Richtung	Rechnungsjahr 1955			Rechnungsjahr 1956		
		Anzahl der Durchfahrten	BRT	NRT	Anzahl der Durchfahrten	BRT	NRT
			in 1 000			in 1 000	
Fahrgast- und Frachtschiffe	O - W	27 542	27 457	15 213	31 138	29 742	16 374
	W - O	27 109	26 369	14 564	31 095	28 856	15 895
	zus.	54 651	53 826	29 777	62 233	58 598	32 269
darunter Tanker	O - W	2 127	4 921	2 777	2 537	6 086	3 436
	W - O	2 228	5 281	2 923	2 537	5 819	3 285
	zus.	4 355	10 202	5 700	5 074	11 905	6 721
Fischereifahrzeuge	O - W	1 116	250	90	1 199	272	98
	W - O	1 191	232	82	1 160	245	87
	zus.	2 307	482	172	2 359	517	185
Dienstfahrzeuge	O - W	485	81	29	450	68	26
	W - O	518	92	34	446	57	21
	zus.	1 003	173	63	896	125	47
Kriegsfahrzeuge	O - W	242	95	51	261	126	68
	W - O	156	84	48	263	98	53
	zus.	398	179	99	524	224	121
Sonstige Fahrzeuge	O - W	1 378	50	30	283	66	34
	W - O	1 467	34	21	295	44	27
	zus.	2 845	84	51	578	110	61
Insgesamt	O - W	30 763	27 933	15 413	33 331	30 274	16 600
	W - O	30 441	26 811	14 749	33 259	29 300	16 083
	zus.	61 204	54 744	30 162	66 590 ^a	59 574	32 683

a) dazu 2 127 Sportfahrzeuge ohne Tonnageangabe

zuhalten. Bei einer annähernden Stagnation in der Beteiligung der Dampfer - sowohl mit Kohle- wie auch mit Ölfuehrung - am Kanalverkehr wird der Verkehrszuwachs fast ausschließlich von Motorschiffen betritten. Wenn außerdem für die Segler mit Hilfsmotor in beiden Berichtsjahren Zunahmen zu verzeichnen waren, so dürfte es sich hier offensichtlich nicht um "entmottete" und modernisierte Segelschiffe, sondern eher um nicht einwandfreie Anschreibungen handeln, wobei man diese Fahrzeuge den Küstenmotorschiffen und somit den Motorschiffen an sich zurechnen sollte.

Die Verkehrszunahme bei den "übrigen" Schiffen wird auf den verstärkten Leichter-Verkehr - besonders Sowjet-Rußlands - zurückzuführen sein.

Bei der Zusammensetzung des Kanalverkehrs nach Schiffsarten zeigt sich das bekannte Bild: Tonnagemäßig entfallen rund 99% des Verkehrs auf Fahrgast- und Frachtschiffe, wobei es sich wiederum fast ausschließlich um Frachter handelt. Innerhalb dieser Gruppe gewinnen die Tanker zunehmend an Bedeutung. Sie haben in den letzten drei Jahren jährlich etwa um eine Million NRT zugenommen.

Eine stetige Zunahme ist auch bei den Fischereifahrzeugen festzustellen, doch sie fällt entsprechend dem an sich geringen Anteil dieser Fahrzeuge nicht besonders ins Gewicht. Gleiches gilt für die Kriegsfahrzeuge.

Wenn auch in der Zusammensetzung des Schiffsverkehrs nach Größenklassen keine umstürzenden Veränderungen eingetreten sind, so sind doch - wie bereits eingangs erwähnt - zwei Merkmale beachtenswert. Das ist einmal der seit 1954 absolut wie relativ zunehmende Anteil der Schiffe zwischen 251 und 500 BRT und zum anderen der von 1955 auf 1956 zurückgehende Tonnageanteil der Schiffe über 4 000 BRT. Während bei den Schiffen zwischen 4 001 - 5 000 auch ein absoluter Tonnagerückgang festzu-

Der Verkehr der Handelsfahrzeuge nach Größenklassen 1955 - 1956
Tab. 5
(Rechnungsjahre)

BRT	1955				1956			
	Anzahl	%	1 000 BRT	%	Anzahl	%	1 000 BRT	%
bis 50	2 565	5	80	0	2 417	4	88	0
51 - 250	19 499	36	2 731	5	21 568	34	3 043	5
251 - 500	15 407	28	5 887	11	19 298	31	7 429	13
501 - 750	1 591	3	996	2	1 899	3	1 171	2
751 - 1 000	2 492	5	2 214	4	2 698	4	2 403	4
1 001 - 1 500	3 032	6	3 915	8	3 626	6	4 692	8
1 501 - 2 000	2 757	5	4 869	9	2 969	5	5 239	9
2 001 - 2 500	1 927	3	4 315	8	2 269	4	5 071	9
2 501 - 3 000	1 269	2	3 468	6	1 295	2	3 522	6
3 001 - 4 000	1 030	2	3 559	7	1 266	2	4 418	7
4 001 - 5 000	621	1	2 829	5	533	1	2 409	4
über 5 000	2 461	4	18 963	35	2 395	4	19 113	33
Gesamtverkehr	54 651	100	53 826	100	62 233	100	58 598	100

stellen ist, haben die über 5 000 BRT großen Schiffe noch einen, wenn auch geringen Tonnagezuwachs zu verzeichnen. Zahlenmäßig gingen sie jedoch auch leicht zurück. Außerdem dürfte erwähnenswert sein, daß die Zahl der Schiffe mit 501-750 BRT, deren Tonnageanteil von 1952-1955 ständig zurückging, 1956 wieder einen absoluten Zuwachs zu verzeichnen hatte, der sich aber im Rahmen der allgemeinen Verkehrsausdehnung hielt.

Auch bezüglich des relativen Anteils der einzelnen Nationen (Flaggen) hat sich keine wesentliche Veränderung ergeben. Nach wie vor führt Deutschland, gefolgt von Schweden und Finnland, die Flaggenskala an. Gegenüber dem letzten Berichtsjahr (1954) hat die deutsche Flagge sogar ihren Anteil um 3% vergrößern können. Diese Entwicklung erscheint erwähnenswert, da sie zeigt, daß Deutschland über den allgemein nicht unerheblich gewachsenen Verkehr hinaus noch zusätzliche Verkehrsgewinne verbuchen konnte. Eine ähnlich eindeutige Aufstiegtendenz ist - wenn auch in bescheidenerem Rahmen - für die niederländische Flagge festzustellen. Gegenüber 1954 hat außerdem nur noch die sowjetische Flagge einen über den generellen Zuwachs hinausgehenden Verkehrsgewinn zu verzeichnen. Dagegen hat die dänische Flagge bei einem

Tab. 6 Der Anteil der wichtigsten Flaggen am Verkehr¹ durch den Nord-Ostsee-Kanal

Flaggen	1912 ²			1935 ²			1955 ²			1956 ²		
	Anzahl der Durchfahrten	NRT		Anzahl der Durchfahrten	NRT		Anzahl der Durchfahrten	NRT		Anzahl der Durchfahrten	NRT	
		in 1 000	%		in 1 000	%		in 1 000	%		in 1 000	%
dänische	1 951	876	9	1 479	678	4	3 294	1 519	5	3 498	1 583	5
deutsche	48 142	5 784	58	34 915	10 061	57	32 898	8 409	28	37 851	9 592	30
finnische	-	-	-	638	584	3	2 080	3 019	10	2 521	3 483	11
französische	40	33	0	131	161	1	391	662	2	664	1 049	3
britische	518	519	5	739	1 255	7	1 421	2 424	8	1 088	1 969	6
niederländische	2 631	571	6	2 231	570	3	6 779	1 960	7	7 857	2 563	8
norwegische	1 182	723	7	717	636	4	1 039	2 350	8	1 022	2 253	7
polnische	-	-	-	432	352	2	932	1 154	4	1 024	1 144	4
schwedische	2 059	738	7	1 517	799	5	3 588	3 540	12	4 281	4 017	12
russische bzw. sowjetische	685	557	6	486	807	5	841	1 328	4	1 165	1 695	5
sonstige	158	124	1	758	1 698	10	1 388	3 412	12	1 262	2 921	9
Gesamtverkehr	57 366	9 924	100	44 043	17 602	100	54 651	29 777	100	62 233	32 269	100

1) 1912 und 1935 Gesamtverkehr, 1955 und 1956 nur Verkehr der Handelsfahrzeuge

2) Rechnungsjahr, rechnend vom 1.4. des benannten bis zum 31.3. des folgenden Jahres

Tab. 7

Die Beteiligung einzelner Hafengruppen am Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal¹

Hafengruppen	1912		1938		1955		1956	
	NRT							
	in 1 000	in %	in 1 000	in %	in 1 000	in %	in 1 000	in %
Deutsche Ostseehäfen	3 709	19	6 167	14	1 752	3	1 575	3
Häfen des Kanals und der Eider	1 780	9	1 502	4	2 371	4	2 488	4
Deutsche Nordseehäfen	4 467	23	8 038	19	8 651	14	8 673	14
Deutsche Häfen insgesamt	9 956	50	15 707	37	12 774	21	12 736	21
Polnische und Häfen des polnisch verwalteten Gebiets	.	.	4 644	11	5 469	9	5 089	8
Russische und Häfen des russisch verwalteten Gebiets	2 675	13	480	1	1 949	3	1 974	3
Finnische Häfen	.	.	1 682	4	4 869	8	5 056	8
Schwedische Häfen	1 433	7	4 148	10	9 735	16	10 204	16
Norwegische Häfen	64	0	261	1	164	0	136	0
Dänische Häfen	944	5	2 023	5	4 663	7	4 381	7
Britische Häfen	1 580	8	2 472	6	5 489	9	4 945	8
Niederländische Häfen	2 398	12	5 153	12	5 272	8	5 417	9
Belgische Häfen	.	.	1 423	3	2 236	4	2 439	4
Französische Häfen	408	2	634	1	1 809	3	2 127	3
Anderer Häfen	390	2	4 208	10	7 356	12	7 922	13
zusammen	19 848	100	42 835	100	61 785	100	62 426	100

1) Der Raumehalt der Schiffe ist doppelt erfasst, einmal bei der versendenden und einmal bei der empfangenden Hafengruppe

a) in der Gruppe "Niederländische Häfen" enthalten

annähernd konstanten absoluten Anteil relativ an Bedeutung verloren. Bei der britischen Flagge ging nicht nur der relative, sondern auch der absolute Anteil zurück. Es ist zu vermuten, daß sich hier u. a. die veränderte britische Kohlenexportsituation widerspiegelt.

Weniger einheitliche Tendenzen sind bei der Gruppe "sonstige Flaggen" zu erkennen. Während ihr Anteil 1954 10% betrug, stieg er 1955 auf 12%, um 1956 wieder auf 9% zu sinken.

Diese jeweils auf das Berichtsjahr bezogenen Prozentsätze dürfen, wie schon angedeutet, nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Verkehr insgesamt von 1954 auf 1956 um rund 21% zunahm und daß somit die zuvor angeführten relativen Anteile nur erkennen lassen, inwieweit sich bei den einzelnen Flaggen eine von dieser Zunahme abweichende Entwicklung vollzogen hat. So betrachtet entsteht z. B. aus dem von 4% auf 5% vergrößerten Anteil der sowjetischen Flagge eine Verkehrszunahme von fast 57% und das in einem Zeitraum von zwei Jahren!

In gleicher Weise muß die Entwicklung des Verkehrs von und zu den durch den Kanal verbundenen Häfen betrachtet werden. Auch hier hat sich bei flüchtiger Durchsicht bezüglich des relativen Anteils nichts Außergewöhnliches ereignet. Die deutschen Häfen haben, entgegen der Entwicklung beim Schiffsverkehr, "nur" im Rahmen der allgemeinen Verkehrsausdehnung Zuwächse zu verzeichnen. Ihre relative Stellung haben dagegen die schwedischen, sowjetischen und die "anderen Häfen" verbessert, wobei gerade der Verkehr von und zu den "anderen Häfen" - überwiegend außereuropäische Häfen - von Jahr zu Jahr wächst. Der Direktverkehr nach Übersee gewinnt somit mehr und mehr an Boden.

Relative Abnahmen waren dagegen bei den

dänischen und britischen Häfen zu verzeichnen, während die polnischen Häfen nicht nur relativ, sondern auch absolut verloren.

Wenn auch, wegen des Wettbewerbswegs um Skagen - die Nord-Ostsee-Schifffahrt hat neben dem Kanal auch den natürlichen Wasserweg durch Sund oder Belte zur Verfügung -, aus diesen Betrachtungen keine endgültigen Schlüsse gezogen werden können, so dürfte doch die Annahme nicht fehlgehen, daß sich in diesen veränderten Kanalanteilen auch Veränderungen im Außenhandel der entsprechenden Länder widerspiegeln. Im Falle des britischen Kohlenexports liegt diese Folgerung ohne besondere Nachprüfung auf der Hand.

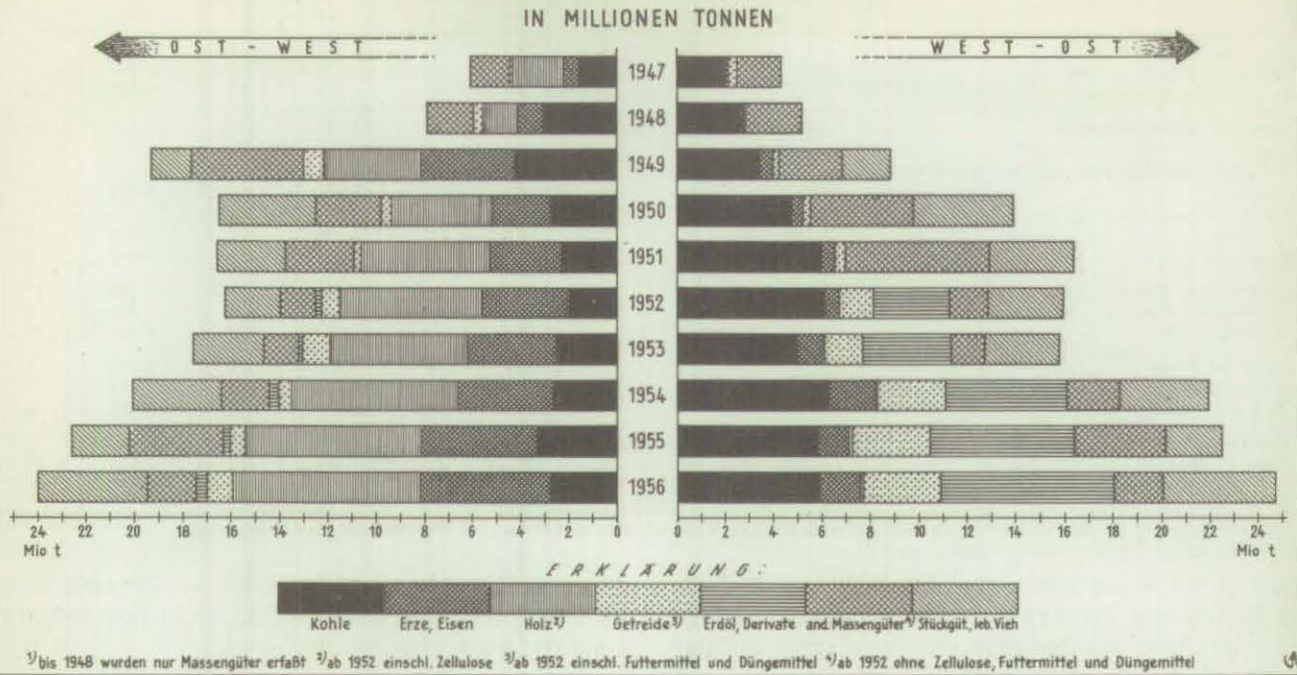
Der Ordnung halber sei noch einmal darauf hingewiesen, daß die Hafenstatistik nur den Direktverkehr - und diesen nur tonnagemäßig - aufführt. Der Erfassung der regionalen Verteilung des Güterverkehrs durch den Nord-Ostsee-Kanal stehen erhebliche Schwierigkeiten im Wege, zumal die nicht unbedeutende Linienschifffahrt in mehreren Häfen ladet und löscht.

3. Der Güterverkehr (hierzu auch 2 Tabellen auf Seite 267)

Beidem mit 48,7 Mio t recht erheblichen Güterverkehr war 1955 ein leichtes Übergewicht des westwärtigen Verkehrs festzustellen, während 1956 der ostwärtige Verkehr überwog.

Im Ost-West-Verkehr steht innerhalb der Gütergruppen das Holz an der Spitze. Mit 5,9 Mio t im Jahre 1955 und 5,8 Mio t im Jahr 1956 wurden die bisher größten Holzverschiffungen durchgeführt. Dasselbe gilt für die Erzverschiffungen, die 1956 mit 4,9 Mio t ihr Maximum erreichten. An dritter Stelle stehen erstmalig die Stückgutverschiffungen. Die Kohlever Verschiffungen hatten 1956 ihren seit 1951 geringsten Umfang. Erwähnenswert sind noch die

UMFANG, ZUSAMMENSETZUNG UND RICHTUNG DES GÜTERVERKEHRS AUF DEM NORD-OSTSEE-KANAL IN DEN RECHNUNGSJAHREN 1947-1956¹⁾



fortlaufend steigenden Zellulose-Verschiffungen, die fast 2 Mio t erreichten.

Im West-Ost-Verkehr hatte das Erdöl 1955 erstmalig die Spitze übernommen und seinen Anteil 1956 sogar noch erheblich ausgedehnt. 7,1 Mio t Erdöl wurden registriert, während die Kohleverschiffungen nur rund 5,9 Mio t erreichten. Es folgen auch hier die Stückgüter, deren Verschiffungen noch nie so umfangreich waren, und dann Düngemittel, Getreide und Erze.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß die Verkehrsgewinne in erster Linie auf gestiegene Stückgut-, Mineralöl- und Erzverschiffungen zurückzuführen sind. Gerade bei diesen Gütergruppen dürfte aber durchaus noch nicht der maximale Transportumfang erreicht worden sein, so daß mit großer Sicherheit mit einem weiter ansteigenden Güter- und somit auch Schiffsverkehr gerechnet werden kann.

4. Der Teilstreckenverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Der Teilstreckenverkehr zeigt besonders gut die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für das Land Schleswig-Holstein.

Während der Anteil der deutschen Flagge bei den gesamten Durchfahrten um 60% pendelt, beträgt er im Teilstreckenverkehr über 90% (1956=92%), jedoch bei leicht sinkender Tendenz. Etwa 16% aller Schiffspassagen entfallen auf den Teilstreckenverkehr. Bezüglich der Tonnage erreicht der Teilstreckenverkehr 7-8% des Gesamtverkehrs, wovon, ebenfalls mit ab-

Der Anteil der deutschen Flagge am Gesamt- und Teilstreckenverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal¹⁾ 1952 - 1956²⁾

Tab. 8

		Gesamtverkehr		Teilstreckenverkehr				
		insg.	darunter deutsche Fahrzeuge		insgesamt		darunter deutsche Fahrzeuge	
			abs.	in %	abs.	in % der Sp.1	abs.	in %
Anzahl der Durchfahrten	1952	52 188	32 539	62	9 674	18,5	9 253	96
	1953	49 273	29 985	61	8 306	16,8	7 916	95
	1954	50 596	30 011	59	9 374	18,5	8 690	93
	1955	56 431	33 621	60	9 358	16,6	8 614	92
	1956	58 201	35 346	61	9 207	15,8	8 511	92
Nettoregister Tonnage 1 000 NRT	1952	22 537	6 501	29	1 499	6,6	827	55
	1953	22 203	6 357	29	1 625	7,3	807	50
	1954	25 416	6 806	27	2 054	8,1	1 002	49
	1955	30 892	8 579	28	2 333	7,5	955	41
	1956	31 213	9 129	29	2 446	7,8	1 001	41
Güterverkehr	1952	32 948	10 453	32	.	.	.	.
	1953	32 897	10 467	32	1 515	4,6	716	47
	1954	39 309	11 632	30	2 011	5,1	981	49
	1955	46 595	14 171	30	2 119	4,6	925	44
	1956	47 069	14 959	32	2 609	5,5	1 043	40

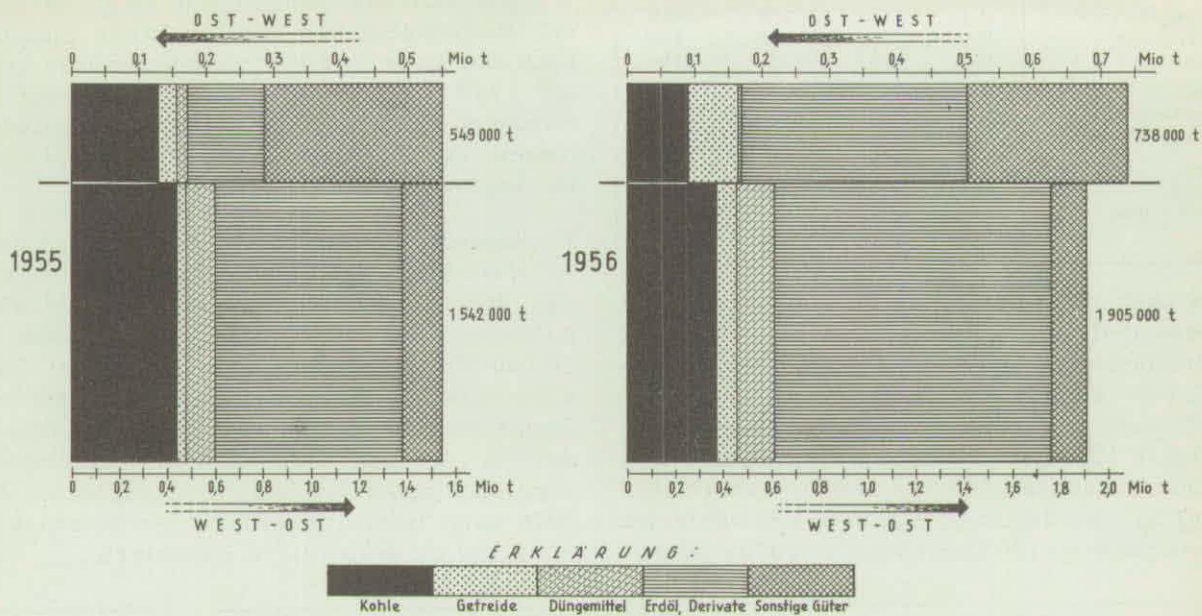
1) nur Handelsfahrzeuge 2) Kalenderjahre

nehmender Tendenz, etwa 40% auf die deutsche Flagge entfallen. Während deutscherseits viele kleine Küstenschiffe an diesem Verkehr beteiligt sind, fahren die großen Fahrzeuge (überwiegend Tanker) weitgehend unter fremden Flaggen.

Vom gesamten Güterverkehr entfallen etwa 5% auf den Teilstreckenverkehr. Ähnlich wie bei der Tonnage hat die deutsche Flagge auch hier einen Anteil von rund 40%.

Der Umfang des Teilstrecken-Güterverkehr hatte 1956 mit 2,609 Mio t sein bisheriges Maximum erreicht. Es lag um 72% über dem Ergebnis von 1953. Diese Entwicklung wird

DIE IM TEILSTRECKENVERKEHR AUF DEM NORD-OSTSEE-KANAL BEFÖRDERTEN GÜTER IN DEN RECHNUNGSJAHREN 1955 UND 1956



besonders von dem ständig steigenden Mineralölumschlag (einschl. Derivate) getragen, der 1956 fast 1,5 Mio t betrug. Schiffsbunkerungen sind hierin nicht enthalten. An zweiter Stelle folgt der Kohleverkehr. Er schwankt um 0,5 Mio t. Weitere wichtige Posten sind Getreide (155 000 t) und Düngemittel (165 000 t). Erfreulicherweise hat sich auch hier der Stückgutverkehr belebt.

Wenn man berücksichtigt, daß die im Teilstreckenverkehr beförderten Güter, in den Häfen sowie Lösch- und Ladeplätzen am Kanal umgeschlagen werden, so kann die im letzten Bericht getroffene Feststellung, daß der Nord-Ostsee-Kanal innerhalb der schleswig-holsteinischen Hafenwirtschaft eine beachtenswerte und dabei zunehmende Bedeutung besitzt, nur unterstrichen werden.

Im Jahre 1956 wurden rund 15 300 Personen aus Schleswig-Holstein in andere Bundesländer umgesiedelt, 1955 waren es noch 27 000 gewesen. Seit Beginn der Umsiedlung im Jahre 1949 sind damit bis Ende 1956 insgesamt 376 600 Personen umgesiedelt worden. Hauptaufnahmeländer waren Nordrhein-Westfalen (190 900), Baden-Württemberg (99 700), Rheinland-Pfalz (45 500) und Hamburg (29 300). Trotz der Umsiedlung hat Schleswig-Holstein nach wie vor von allen Bundesländern den höchsten Vertriebenenanteil unter seiner Bevölkerung. Er betrug am 30. 6. 1956 27,2 % gegenüber 33,3 % am 1. 7. 1949. Am weitesten über dem Landesdurchschnitt lag der Vertriebenenanteil 1956 in den Landkreisen Hzt. Lauenburg (34,2 %) und Eutin (33,7 %), am weitesten darunter in Südtondern (18,5 %) sowie in Eiderstedt und Husum (je 18,7 %). — Auf 1 000 männliche Vertriebene kamen 1956 je 25, auf 1 000 weibliche Vertriebene je 24 Umsiedelte. In der Altersgruppe der 15- bis 25jährigen lag der Anteil der Umsiedelten, wie auch in den Vorjahren, mit 33 bzw. 30 Umsiedelten über diesem Durchschnitt.

Umsiedlung und Vertriebene im Jahre 1956

Im Jahre 1956 wurden insgesamt 15 300 Personen aus Schleswig-Holstein in andere Länder des Bundes umgesiedelt, während es im Vorjahr noch fast 27 000 waren. Durch diesen Rückgang hat die Umsiedlung weiterhin an Bedeutung für die Entwicklung der Bevölkerungszahl des Landes verloren. Die im Jahre 1956 einsetzende Stagnation der Bevölkerungszahl ist zu einem großen Teil auf den Rückgang der Umsiedlung zurückzuführen.

Seit Beginn der staatlichen Umsiedlungsmaßnahmen im Jahre 1949 wurden bis zum Jahresende 1956 insgesamt 376 600 Personen umgesiedelt. Damit sind 85% des gesetzlich festgelegten Umsiedlungssolls in Höhe von 444 000 Personen erfüllt. Von dem verbleibenden Rest in Höhe von 67 400 sind für Nordrhein-Westfalen 37 200, für Hamburg 17 500 und für Baden-Württemberg 9 000 Personen vorgesehen.

Tab. 1 Anteil der Vertriebenen an der Bevölkerung in %

	1.7.1949	30.6.1956	Bundes-Ø = 100	
			1.7.1949	30.6.1956
Schleswig-Holstein	33,3	27,2	208	155
Niedersachsen	26,9	25,5	168	146
Bayern	21,0	19,9	131	114
Hessen	16,2	17,8	101	102
Baden-Württemberg	11,7	17,0	73	97
Nordrhein-Westfalen	9,6	14,2	60	81
Bremen	7,9	13,1	49	75
Hamburg	6,3	10,7	39	61
Rheinland-Pfalz	2,9	8,0	18	46
Bund	16,0	17,5	100	100

Auch nach nunmehr 8 Jahren Umsiedlung hat Schleswig-Holstein immer noch den höchsten Vertriebenenanteil aller Bundesländer. Am 30.6.1956 kamen in Schleswig-Holstein auf je 100 Einwohner 27,2 Vertriebene gegenüber 33,3 im Jahre 1949. Schleswig-Holstein steht damit vor Niedersachsen (25,5%) und Bayern (19,9%) an der Spitze aller Bundesländer. Die wenigsten Vertriebenen je 100 Einwohner haben Rheinland-

Pfalz (8,0%) und die beiden Stadtstaaten Hamburg (10,7%) und Bremen (13,1%).

Wie die nebenstehende Tabelle zeigt, hat sich in der Reihenfolge der Länder, wenn man diese nach der Höhe des Vertriebenenanteils ordnet, seit 1949 nichts geändert. Der Anteil der Vertriebenen hat sich in den Flüchtlingsländern jedoch stärker dem inzwischen gestiegenen Bundesdurchschnitt genähert.

Die meisten der im Jahre 1956 aus Schleswig-Holstein Umgesiedelten wurden - wie schon in den Jahren zuvor - von Nordrhein-Westfalen aufgenommen. Dieses Land nahm 1956 über 10 000 Umsiedler auf, das sind zwei Drittel aller aus Schleswig-Holstein Umgesiedelten. Damit sind seit 1949 fast 191 000 Umsiedler dorthin verzogen. Weitere 3 400 der Umsiedler - rd. 22% aller Umsiedler - gingen im Jahre 1956 nach Hamburg. Hierunter befanden sich rd. 2 100 zurückgeführte Evakuierte.

Tab. 2 Die Umsiedler nach Aufnahmeländern

Aufnahmeländer	Umsiedler aus Schleswig-Holstein							
	1949/50	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1949-1956 insgesamt
Nordrhein-Westfalen	20 482	25 055	29 858	57 144	29 216	19 020	10 109	190 884
Baden-Württemberg	49 682	11 190	13 968	15 850	6 172	1 834	975	99 671
Rheinland-Pfalz	35 993	4 852	1 579	850	957	799	427	45 457
Hamburg	2 616	2 779	5 451	5 547	4 860	4 663	3 420	29 336
Hessen	4 072	1 131	1 163	1 356	720	310	235	8 987
Bremen	956	179	260	341	230	173	142	2 281
insgesamt	113 801	45 186	52 279	81 088	42 155	26 799	15 308	376 616

Seit Beginn der Umsiedlung stellen die Ostpreußen und Ostpommern entsprechend ihrem Anteil an der gesamten Vertriebenenbevölkerung Schleswig-Holsteins den größten Anteil an den Umsiedlern. 1956 kamen auf 100 umgesiedelte Personen 30 Ostpreußen und 26 Ostpommern. 7% aller Umsiedler gaben Danzig und das Memelland, 6% Schlesien als ihr Heimatgebiet an. Der Anteil der Evakuierten an den Umsiedlern hat sich gegenüber dem Jahr 1955 wesentlich erhöht.

standes:

Eiderstedt	48 %	Oldenburg/Holstein	35 %
Südtondern	48 %	Flensburg-Land	32 %
Husum	38 %	Süderdithmarschen	30 %

Umsiedler nach Kreisen

In den ersten Jahren der Umsiedlung wurden bewußt die nördlichen Kreise des Landes bevorzugt von Vertriebenen entlastet, da hier der Bevölkerungsdruck besonders stark und die Möglichkeit einer Eingliederung im allgemeinen sehr schlecht war. Die unter diesen Gesichtspunkten gesteuerte Umsiedlung ist deutlich an der Tabelle 3 abzulesen, in der die Zahl der Umgesiedelten getrennt nach den beiden 4-Jahresabschnitten 1949 bis 1952 und 1953 bis 1956 dargestellt ist. In den ersten 4 Jahren der Umsiedlung, von 1949 bis 1952, wurden etwa 23% der 1949 vorhandenen Vertriebenen umgesiedelt. In den nachstehend aufgeführten Kreisen betrug die Aussiedlung von Vertriebenen in diesem Zeitraum mehr als 30% des Anfangsbe-

Tab. 3 Die Umsiedler in den Zeitabschnitten 1949/52 und 1953/56 sowie im Jahre 1956

Kreisfreie Städte und Landkreise	Umsiedler in den Jahren					
	1949 - 1952		1953 - 1956		1956	
	absolut	in % aller Heimatvertriebenen ¹	absolut	in % aller Heimatvertriebenen ²	absolut	in % aller Heimatvertriebenen ³
Flensburg	4 737	17	4 515	19	338	1,6
Kiel	4 426	14	6 209	12	617	1,3
Lübeck	7 003	11	6 915	10	583	0,9
Neumünster	1 817	12	2 610	14	255	1,3
Eckernförde	10 747	26	8 252	29	715	3,3
Eiderstedt	4 839	48	1 925	35	155	4,0
Eutin	12 422	26	6 456	19	681	2,2
Flensburg-Land	11 412	32	6 852	33	693	4,6
Hzgt.Lauenburg	9 749	17	10 314	20	1 109	2,5
Husum	10 757	38	5 404	33	379	3,2
Norderdithm.	10 046	30	7 095	33	632	4,0
Oldenbg./Holst	15 569	35	8 820	29	812	3,3
Pinneberg	7 304	11	9 222	15	1 040	1,7
Plön	9 277	21	8 633	25	656	2,2
Rendsburg	14 949	21	15 323	28	1 132	2,6
Schleswig	12 628	26	11 443	34	906	3,8
Segeberg	10 343	22	9 236	26	792	2,8
Steinburg	18 154	26	13 205	28	1 415	3,8
Stormarn	8 727	16	8 758	19	1 138	2,6
Süderdithm.	12 554	30	9 519	36	914	4,8
Südtondern	13 806	48	4 644	32	346	3,1
Schlesw.-Holst.	211 266	23	165 350	23	15 308	2,5

1) Stand: 1.4.1949 2) Stand: 31.12.1952 3) Stand: 31.12.1955

In den folgenden 4 Jahren von 1953 bis 1956 wurden durch Umsiedlungsmaßnahmen wiederum etwa 23% der inzwischen durch Umsiedlung und sonstige Fortzüge verminderten Vertriebenenanzahl zu Anfang dieses Zeitraumes umgesiedelt. Auch in diesen 4 Jahren war die Aus-siedlung aus dem Norden des Landes relativ hoch. Aus den nördlich gelegenen Landkreisen sowie aus Süder- und Norderdithmarschen wurden mehr als 30% der am 1. 1. 1953 vorhandenen Vertriebenen umgesiedelt. Die Abnahme betrug in:

Süderdithmarschen	36 %	Husum	33 %
Eiderstedt	34 %	Flensburg-Land	32 %
Schleswig	34 %	Südtondern	32 %
Norderdithmarschen	33 %		

Relativ wenige Umsiedlungen weisen im gesamten Zeitraum die 4 kreisfreien Städte auf. Auch die Kreise Stormarn, Pinneberg und Hzt. Lauenburg liegen in beiden Zeitabschnitten unter dem Durchschnitt. Die kreisfreien Städte konnten Vertriebenen im Zuge ihres wirtschaftlichen Aufbaues noch verhältnismäßig günstige Erwerbsmöglichkeiten bieten. Die genannten drei Landkreise liegen weitgehend im Einzugsgebiet der Großstadt Hamburg, in dem den Vertriebenen die Möglichkeit einer Arbeitsaufnahme in Hamburg gegeben ist.

Der Rückgang des Vertriebenenanteils in Schleswig-Holstein von 33,0% im Jahre 1950 auf 27,2% im Jahre 1956 ist vorwiegend auf Umsiedlungsmaßnahmen zurückzuführen. Die durch die Umsiedlungen eingetretene Korrektur der Fehlverteilung der Vertriebenen ist recht deutlich schon an den Vertriebenenanteilen der einzelnen Kreise (Tab. 4) zu erkennen.

Gegenüber 1950 hat der Vertriebenenanteil nur in Kiel und Neumünster zugenommen und in

Tab. 4 Die Vertriebenen nach Kreisen am 13.9.1950 und 31.8.1956

Kreisfreie Städte und Landkreise	Insgesamt		Veränderung 1956 geg. 1950 in %	Anteil an der Wohnbevölk.			
	13.9. 1950	31.8. 1956		13.9.1950		31.8.1956.	
				in %	Ld.-ß = 100	in %	Ld.-ß = 100
Flensburg	26 506	21 451	- 19	25,8	78	22,9	84
Kiel	47 120	49 642	+ 5	18,5	56	19,2	71
Lübeck	71 058	68 047	- 4	29,8	90	29,8	110
Neumünster	18 268	19 096	+ 5	24,9	75	26,5	97
Eckernförde	35 721	20 938	- 41	41,2	125	31,3	115
Eiderstedt	8 564	3 770	- 56	32,7	99	18,7	69
Eutin	41 884	30 623	- 27	39,1	118	33,7	124
Flensburg-Land	28 691	14 642	- 49	36,4	110	23,6	87
Hzt. Lauenburg	58 077	44 930	- 23	38,7	117	34,2	126
Husum	23 226	11 696	- 50	29,6	90	18,7	69
Norderdithm.	27 224	15 422	- 43	35,1	106	25,6	94
Oldenbg./Holst.	38 893	24 079	- 38	39,1	118	29,6	109
Pinneberg	66 071	60 086	- 9	33,1	100	30,9	114
Plön	41 000	29 296	- 29	33,0	100	27,1	100
Rendsburg	66 153	42 712	- 35	35,7	108	27,5	101
Schleswig	43 787	23 196	- 47	34,3	104	23,3	86
Segeberg	43 613	28 506	- 35	39,2	119	30,9	114
Steinburg	60 232	36 238	- 40	38,6	117	29,3	108
Stormarn	52 358	43 410	- 17	35,8	108	32,2	118
Süderdithm.	36 053	18 465	- 49	36,7	111	24,7	91
Südtondern	22 444	11 082	- 51	31,2	95	18,5	68
Schlesw.-Holst.	856 943	617 327	- 28	33,0	100	27,2	100

Lübeck seine damalige Höhe gehalten. Die ehemals extrem hohen Vertriebenenanteile der Kreise Eckernförde (41,2%), Segeberg (39,2%), Eutin (39,1%), Oldenburg/Holstein (39,1%) wurden weitgehend abgebaut. Die Kreise Eiderstedt, Flensburg-Land, Norderdithmarschen, Schleswig, Süderdithmarschen und Südtondern, die 1955 noch über dem Landesdurchschnitt lagen bzw. ihm sehr nahe kamen, haben ihn inzwischen unterschritten. Fünf der Landkreise mit überdurchschnittlicher Vertriebenenbelastung näherten sich dem Landesdurchschnitt. Dagegen war in den Kreisen Eutin, Hzt. Lauenburg, Pinneberg und Stormarn der relative Rückgang der Vertriebenenanzahl schwächer als im Landesdurchschnitt, so daß sich diese Kreise vom Landesdurchschnitt entfernten; während im Kreise Husum der Vertriebenenanteil weiter unter den Landesdurchschnitt sank. Husum weist heute nach Südtondern neben Eiderstedt den geringsten Vertriebenenanteil auf. Dagegen entspricht der Anteil im Kreise Plön wie schon im Jahre 1950 dem Landesdurchschnitt.

Das Alter der Umgesiedelten

In den bisher in den Statistischen Monatsheften Schleswig-Holstein veröffentlichten Aufsätzen über die Umsiedlung aus Schleswig-Holstein¹ ist immer wieder auf die Einwirkungen der Abwanderungen auf die altersmäßige Zusammensetzung der Bevölkerung hingewiesen worden. Die angestellten Untersuchungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß zwar durch die im Rahmen der Umsiedlung Abgewanderten eine gewisse ungünstige Beeinflussung der Altersstruktur eintritt, jedoch der nachteilige Einfluß der übrigen Abwanderungen weitaus kräftiger ist. Um die unterschiedlichen Einwirkungen auf die verschiedenen Jahrgänge der Vertriebenenbevölkerung darzustellen, wurde in der folgenden Tabelle berechnet, wieviel Umgesiedelte auf 1 000 Vertriebene der einzelnen Altersgruppen entfallen.

Im Jahre 1956 kamen im Durchschnitt auf 1 000 aller männlichen Vertriebenen 25 Umgesiedelte. In der Altersgruppe der 15- bis 25-jährigen waren es jedoch 33 und in der Altersgruppe der über 65jährigen nur 17. Es leuchtet ein, daß der Altersaufbau der Vertriebenen nur dann keinerlei Veränderungen erfahren würde, wenn auf 1 000 Personen jeden Alters ein gleich großer Anteil Umgesiedelter entfiel. Wenn aber in den jüngeren Altersgruppen ständig

1) "Die Umsiedlung von Heimatvertriebenen 1949/50", 3. Jahrgang, Heft 8, August 1951, Seite 295 ff.; "Vier Jahre Umsiedlung", 5. Jahrgang, Heft 5, Mai 1953, Seite 166 ff.; "Die Umsiedlung aus Schleswig-Holstein im Jahre 1953", 6. Jahrgang, Heft 6, Juni 1954, Seite 227 ff.; "Die Umsiedlung im Jahre 1954", 7. Jahrgang, Heft 7, Juli 1955, Seite 262 ff. und "Die Umsiedlung im Jahre 1955", 8. Jahrgang, Heft 8, August 1956, Seite 251 ff.

Tab. 5 Umgesiedelte je 1 000 Vertriebene
m. = männlich w. = weiblich

Altersgruppen (Jahre)	Auf 1 000 Vertriebene ¹ entfielen ... Umgesiedelte							
	1950		1953		1955		1956	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
0 b. u. 15	101	101	130	128	48	50	28	27
15 " " 25	94	95	154	123	51	47	33	30
25 " " 45	91	88	126	108	50	43	26	24
45 " " 65	79	77	94	86	35	35	19	22
65 und älter	64	61	61	70	23	26	17	18
insgesamt	90	87	119	105	43	41	25	24

1) Stand 1950 = 13.9.1950, 1953 = 31.12.1952, 1955 = 31.12.1954, 1956 = 31.12.1955

relativ mehr Umsiedlungen stattfinden als im gesamten Durchschnitt, so weist dies auf eine Umformung der Alterspyramide der schleswig-holsteinischen Bevölkerung zu Ungunsten der jüngeren Bevölkerungsteile hin.

Am folgenden Beispiel des Jahres 1955 läßt sich der besonders nachteilige Einfluß der nicht im Rahmen von Umsiedlungsmaßnahmen vorgenommenen Fortzüge auf den Altersaufbau erkennen. Von 1 000 der im Lande lebenden 15- bis 25jährigen verließen 76 das Land bei einem auf die gesamte Bevölkerung bezogenen

Altersgruppen (Jahre)	Fortzüge 1955 abzgl. Umsiedler je 1 000 Einw. ¹
0 b. u. 15	14
15 " " 25	76
25 " " 45	33
45 " " 65	12
65 und älter	11
insgesamt	27

1) Stand: 31. 12. 1954

Durchschnitt von 27. Andererseits wird in der Altersgruppe der 15- bis 25jährigen alljährlich eine recht kräftige Zuwanderung festgestellt, so daß der durch die Abwanderungen bedingte Substanzverlust bei diesen Jahrgängen durch die Zuwanderungen etwas abgeschwächt wird.

Umsiedlung von Erwerbspersonen

Unter den 15 300 Umsiedlern des Jahres 1956 waren 6 300 Erwerbspersonen (Beschäftigte und Arbeitslose). Auf 100 männliche Umsiedler kamen 61 und auf 100 weibliche Umsiedler 24 Erwerbspersonen. Wie sich aus der nachstehenden Tabelle ergibt, hat sich der Anteil der männlichen Erwerbspersonen gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert, während gegenüber den weiter zurückliegenden Jahren ein leichtes Ansteigen zu erkennen ist. Der Anteil der weiblichen Erwerbspersonen ist seit 1953 in allen Altersgruppen ständig gestiegen.

Tab. 6 Erwerbspersonen unter den Umsiedlern
m. = männlich w. = weiblich

Altersgruppen (Jahre)	Von 100 Umsiedlern waren ... Erwerbspersonen											
	1951		1952		1953		1954		1955		1956	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
15 b. u. 25	79	62	85	66	81	69	86	70	85	72	89	76
25 " " 45	98	21	99	17	99	16	98	15	99	20	99	23
45 " " 65	92	14	94	11	94	8	93	9	94	10	92	15
insgesamt	56	18	59	17	59	18	59	18	61	20	61	24

Diese Entwicklung dürfte parallel laufen mit der allgemeinen Zunahme der weiblichen Erwerbstätigkeit.

Dipl.-Volksw. G. Muske

Die Zahl der Einreisen über die deutsch-dänische Landgrenze hat sich seit 1951 mehr als verdreifacht. Sie betrug 1956 rund 2,6 Mio, das sind 11 % mehr als im Jahre 1955. Die Zuwachsrate gegenüber dem Vorjahr ist allerdings seit 1953 (+ 27 %) ständig zurückgegangen. Den stärksten Verkehr hat der Grenzübergang Kupfermühle, wo 1956 1,7 Mio Personen einreisten, an zweiter Stelle steht Harrislee mit 518 000 Personen. - Der Reiseverkehr über die Seehäfen ist wesentlich geringer. Nach sehr starken Zuwachsraten in den Jahren 1953 bis 1955 ging er 1956 erstmalig um 6 % auf 617 000 Einreisen zurück. Rund 4 Fünftel dieses Verkehrs wurde über Grossenbrode abgewickelt. - Über die Landübergangsstellen kamen 1956 357 000 Kraftfahrzeuge nach Schleswig-Holstein, darunter waren 3 Viertel Personenkraftwagen und 12 % Lastkraftwagen. Rund 2 Drittel dieses Verkehrs ging über Kupfermühle. Von den über die Seehäfen eingefahrenen 57 300 Kraftfahrzeugen kamen gut 90 % über Grossenbrode. Fast 9 Zehntel waren Personenkraftwagen, der Rest hauptsächlich Kraftträder. - Wesentlich geringer als der Auslandsverkehr ist der Reiseverkehr über die Grenze zur sowjetischen Besatzungszone. Die Zahl der Einreisen über die Zonengrenze stieg 1956 gegenüber 1955 um 10 % auf 974 000. 7 Zehntel davon wurde über Büchen, der Rest über Lauenburg abgewickelt. Von den 84 400 über die Zonengrenze eingefahrenen Kraftfahrzeugen waren 43 800 Personenkraftwagen und 29 900 Lastkraftwagen.

Der grenzüberschreitende Reiseverkehr 1955 und 1956

Der internationale Reiseverkehr hat sich in den letzten Jahren ständig verstärkt. Hierzu hat nicht nur die Normalisierung der Handelsbeziehungen beigetragen. Auch Urlaubsreisen führten immer mehr ins Ausland. Hand in Hand damit wurden die Grenzformalitäten abgebaut, wovon besonders der kurzfristige Auslandsbesuch profitierte.

In den beiden Jahren 1955 und 1956 wurde die

deutsch-dänische Landgrenze jeweils von weit über 2 Mio Personen überschritten. Hierbei wurden nur die Einreisen gezählt. Die Ausreisen sind etwa gleich zahlreich. Erfasst werden alle Grenzübertritte, gleichgültig, ob sie mit Reisepaß, Grenzausweis oder Tagesschein erfolgen. Es wird also auch nicht nach Aufenthaltsdauer, Reisezweck oder Nationalität der Reisenden unterschieden. Der von einer Auslandsreise

Tab. 1
Einreisen an den Landübergangsstellen der deutsch-dänischen Grenze

Jahr	Einreisen in 1 000	Zunahme gegen Vorjahr
1951	850	+ 60 %
1952	1 325	+ 56 %
1953	1 570	+ 18 %
1954	1 999	+ 27 %
1955	2 390	+ 20 %
1956	2 644	+ 11 %

zurückkehrende Deutsche steht neben dem Dänen, der nur zum Kinobesuch herübergekommen ist. Die Bedeutung der Ausländerbesuche für Schleswig-Holstein läßt sich aus den Zahlen also nicht ablesen; wohl aber geben sie ein Bild davon, wie die Grenze ihren trennenden Charakter immer mehr verliert. Während die Einreisen von Jahr zu Jahr immer mehr werden, ist die Zunahme gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Das trifft nicht nur für die Prozentzahlen zu, sondern der Zuwachs ist auch absolut kleiner geworden.

Den stärksten Verkehr hat der Grenzübergang Kupfermühle, wo 1956 1,7 Mio Personen einreisten, das sind 10% mehr als im Vorjahr. In Harrislee wurden 518 000 Personen gezählt. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahre war mit 18% besonders groß. Im Gegensatz zu den anderen Übergängen war die Zahl der Einreisen über den Flensburger Bahnhof rückläufig. 1952 waren hier 304 000 Personen eingereist. Diese Zahl sank bis auf 189 000 im Jahre 1955 ab, stieg dann aber wieder auf 207 000 im Jahre 1956. Verursacht wurde diese Entwicklung dadurch, daß die internationalen Zugverbindungen immer mehr über Großenbrode geleitet wurden. Von den anderen Grenzübergängen ist nur noch Böglum mit 150 000 Einreisen im Jahre 1956 erwähnenswert. Auf die kleineren, nicht genannten Grenzübergangsstellen entfallen nicht einmal 3% der Einreisen.

Wie zu erwarten, zeigen sich bei den Grenzübertritten starke jahreszeitliche Unterschiede. 1956 war der Februar mit 63 000 Einreisen der schwächste und der Juli mit 464 000 Einreisen der lebhafteste Monat. Diese Unterschiede zeigen sich besonders in Kupfermühle, während im Flensburger Bahnhof und in Harrislee die Entwicklung stetiger ist.

Der Reiseverkehr über die Seehäfen ist wesentlich geringer, da hier der eintägige Auslandsbesuch, von Flensburg abgesehen, nur eine untergeordnete Rolle spielt. Durch diese andere Struktur zeigen sich auch andere Entwicklungs-

Tab. 2 Einreisen über Seehäfen

Jahr	Einreisen in 1 000			Veränderung gegen Vorjahr in %
	insgesamt	davon		
		Ostseehäfen	Nordseehäfen	
1953	240	237	3	+ 86
1954	457	455	2	+ 90
1955	656	652	4	+ 44
1956	617	612	5	- 6

linien. Der Zuwachs von Jahr zu Jahr ist viel größer als an den Landübergangsstellen. Nur das Jahr 1956 brachte einen merklichen Rückgang.

Rund 4 Fünftel des Verkehrs wird über Großenbrode abgewickelt. Hier reisten 1956 gut 4% weniger Personen ein als im Vorjahre. Den stärksten Rückgang hatte der August mit 7%. Immerhin wurden 1956 noch 491 000 Einreisen gezählt. Über den Flensburger Hafen reisten 54 000 Personen ein. Das sind rund ein Fünftel weniger als im Vorjahre. Hier konzentriert sich der Verkehr auf die Sommermonate und sinkt im Winter zur Bedeutungslosigkeit herab. Ähnlich ist die jahreszeitliche Entwicklung in Travemünde, wo der Schwerpunkt auf dem sommerlichen Fährverkehr liegt. Mit 46 000 Einreisen im Jahre 1956 wurde das Vorjahresergebnis um 7% unterschritten. Kiel verzeichnete 14 000 Einreisen, von denen 8 000 über die Holtenuaer Schleuse gingen. Diesem Verkehr entspricht der über Brunsbüttelkoog am anderen Ende des Nord-Ostsee-Kanals, wo allerdings nur 3 000 Personen einreisten. An der Nordsee gibt es im übrigen nur einen bescheidenen sommerlichen Verkehr über List.

Die Zahl der über Seehäfen eingefahrenen Kraftfahrzeuge hielt auf die Dauer gesehen etwa Schritt mit der Entwicklung der einreisenden Personen, wobei rund 1 Kraftfahrzeug auf 10 Personen kam. Bei den Kraftfahrzeugen war die Entwicklung von Jahr zu Jahr stetiger und vor allem im letzten Jahr auch nicht rückläufig. Über 90% der über Seehäfen eingefahrenen Fahrzeuge kamen über Großenbrode, neben dem nur noch die Travemünder Fähre zu erwähnen ist. Fast 9 Zehntel der Fahrzeuge sind Personenwagen, der Rest hauptsächlich Krafträder.

Tab. 3 Eingefahrene Kraftfahrzeuge

Jahr	über Seehäfen		über Landübergangsstellen	
	Kraftfahrzeuge in 1 000	Zunahme gegen Vorjahr	Kraftfahrzeuge in 1 000	Zunahme gegen Vorjahr
1953	23,6	+ 69 %	144	+ 29 %
1954	40,1	+ 70 %	252	+ 75 %
1955	50,3	+ 26 %	274	+ 9 %
1956	57,3	+ 14 %	357	+ 31 %

Der Verkehr an den Landübergangsstellen besteht dagegen nur zu 3 Vierteln aus Personenwagen. 12% sind Lastwagen, die damit etwas zahlreicher als die Motorräder sind. Der Verkehr läuft zu 2 Dritteln über Kupfermühle, der Rest, abgesehen von einigen unbedeutenden Grenzstellen, etwa zu gleichen Teilen über Harrislee und Böglum. Die Entwicklung des Verkehrs über die Landübergangsstellen war, auf längere Zeit gesehen, trotz aller Unterschiede im einzelnen etwa gleich der des Verkehrs über See. In beiden Fällen reisten 1956 etwa 2 1/2 mal so viel Fahrzeuge ein wie 1953. An den Landübergangsstellen entwickelte sich

der Kraftfahrzeugverkehr allerdings wesentlich rascher als der gesamte Personenverkehr. Während 1953 noch auf 11 einreisende Personen 1 Kraftfahrzeug kam, war dies 1956 schon fast auf 7 Personen der Fall.

Der Reiseverkehr mit der sowjetischen Besatzungszone unterscheidet sich vom Auslandsverkehr dadurch, daß es sich hier eigentlich um eine Binnengrenze handelt. Trotzdem sind in mancher Hinsicht die Grenzformalitäten einschneidender. Das zeigt schon der Vergleich des Umfangs, der noch nicht die Grenze von 1 Mio Einreisen im Jahr überschritten hat (1955 = 889 000, 1956 = 974 000). Der größte Teil des Verkehrs - im Jahre 1956 sieben Zehntel - wickelte sich über Büchen ab, der Rest über Lauenburg.

Der Kraftfahrzeugverkehr (1955 = 66 400, 1956 = 84 400) geht nur über die Übergangsstelle Lauenburg. Er hat sich zwar lebhafter entwickelt als der gesamte Reiseverkehr, das Kraftfahrzeug ist aber im Gesamtverkehr verhältnismäßig seltener als im Grenzverkehr mit

dem Ausland. Besonders auffällig ist das bei den Personenwagen, die mit 43 800 Wagen im Jahre 1956 nur gut die Hälfte aller Fahrzeuge ausmachten. 29 900 Fahrzeuge, also über ein Drittel, sind Lastwagen. Von ihnen kommt etwa die Hälfte mit Ladung an, während von den ausfahrenden 30 900 Lastwagen nur 1 200 unbeladen waren.

Drei Viertel des Kraftfahrzeugverkehrs läuft zwischen Schleswig-Holstein und Berlin (West). Insbesondere trifft dies für fast den ganzen Lastverkehr zu. Nur 720 Lastkraftwagen kamen im Jahre 1956 aus der Sowjetzone, und 630 fuhren dorthin. Auch von den Personenwagen kamen 7 Zehntel, von den Bussen sogar 85% aus Berlin. Am Krafradverkehr ist die Verbindung mit Berlin dagegen nur mit einem Drittel der Fahrzeuge beteiligt. Im Verkehr mit der Sowjetzone herrscht also das Personenfahrzeug eindeutig vor. Von den 20 300 im Jahre 1956 eingefahrenen Fahrzeugen waren 13 700 Personenwagen und 5 500 Motorräder.

Dipl.-Math. G. Schaub

Die Entwicklung des Preisindex ausgewählter Grundstoffe (1950 = 100) im Bund ist durch einen starken Anstieg von Mitte 1950 bis Ende 1951, einen relativ ruhigen Verlauf in den Jahren 1952 bis 1954/55 und eine leicht steigende Tendenz seit Mitte 1955 gekennzeichnet. Sowohl die Preise der land- und forstwirtschaftlichen als auch die der industriellen Grundstoffe ausländischer Herkunft reagierten auf die Koreakrise sehr viel stärker als die der inländischen Grundstoffe. Sie stiegen bis März/April 1951 auf einen Höchststand von 146 (Landwirtschaft) bzw. 148 (Industrie), um dann bis Mitte 1953 wieder auf 96 bzw. 116 zurückzugehen. Auf diesem Stand haben sich die Preise landwirtschaftlicher Grundstoffe ausländischer Herkunft, von leichten Schwankungen abgesehen, bis 1956 gehalten. Die Preise ausländischer Industrie Grundstoffe sind dagegen seit Ende 1954 (118) bis Mitte 1956 (129) ständig leicht gestiegen. - Auch die Preise inländischer Grundstoffe wurden Ende 1950 von den Auftriebstendenzen erfasst, erreichten aber erst Ende 1951 einen Höhepunkt (Landwirtschaft: 124, Industrie: 128). Im Gegensatz zu den Auslandspreisen gingen die der inländischen Grundstoffe jedoch nicht wieder zurück. Die Preise landwirtschaftlicher Grundstoffe blieben, mit leichten Schwankungen, auf dem erreichten Niveau, die der Industrierohstoffe stiegen 1952 und 1953 weiter, hielten sich 1954 auf einem Stand um 134 ziemlich stabil und erhöhten sich dann 1955/56 weiter bis auf 141. Die zum Teil gegenläufige Tendenz der Preise in- und ausländischer Grundstoffe hat zu der relativ ruhigen Entwicklung des Gesamtindex ausgewählter Grundstoffe beigetragen. - Der Index der Erzeugerpreise landwirtschaftlicher Produkte (1950/51 = 100) erreichte im Bund nach ständigem Anstieg seit Ende 1950 einen ersten Höhepunkt im Februar 1952 (123), ging bis September 1953 wieder auf 109 zurück und stieg dann, nur gelegentlich von leichten Rückgängen unterbrochen, bis April 1956 auf 137. Der Gruppenindex für pflanzliche Produkte zeigt sehr starke jahreszeitliche Schwankungen. Er erreichte im Durchschnitt des Wirtschaftsjahres 1955/56 einen Stand von 154. Die Entwicklung des Index für tierische Produkte verlief sehr viel ruhiger. Er stieg bis 1955/56 nur auf 116. Der Gesamtindex der Erzeugerpreise landwirtschaftlicher Produkte erreichte im Durchschnitt 1955/56 einen Stand von 126. - Zum Abschluss des nachstehenden Beitrages wird an Hand der Preisentwicklung einiger landwirtschaftlicher Produkte im Jahre 1956 der Einfluss der Erzeuger- und Grosshandelspreise auf die entsprechenden Einzelhandelspreise untersucht.

Die Erzeuger- und Großhandelspreise seit 1950

Die Beobachtung von Preisbewegungen ist in einer Marktwirtschaft zur Beurteilung des Konjunkturverlaufs bedeutungsvoll. Besonders aufschlußreich sind dabei als Anhaltspunkte für wirtschaftspolitische Entscheidungen die Preisbewegungen der sogenannten Grundstoffe der Industrie und der Landwirtschaft. Die Grundstoffpreise beeinflussen als Kostenbestandteile die Kalkulation der weiterverarbeitenden Industrien und somit die Preisgestaltung vieler

Wirtschaftszweige. Preisänderungen der Grundstoffe haben also die Tendenz, sich wellenförmig auszubreiten. Aufschlußreicher als die Feststellung von Preisänderungen einzelner Güter ist jedoch die Beobachtung der Preisentwicklung von Gütergruppen, wie sie in den Preisindizes zum Ausdruck kommt. Den Verlauf des Index beeinflußt die Preisänderung jedes erfaßten Gutes nur in dem Ausmaß, wie es der Bedeutung des betreffenden Gutes im

Wirtschaftsprozeß zukommt. Da das Mengen-gerüst jedes Preisindex jedoch unverändert bleiben muß, ergeben sich im Laufe der Jahre Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen, die dann bei wesentlichen Verschiebungen die Neufestsetzung des Mengenschemas notwendig machen. Ein Preisindex sagt also allein etwas aus über die Preisbewegungen eines im Basisjahr als repräsentativ ermittelten Warenkorbes. Unberücksichtigt bleiben die etwa als Folge von Preisänderungen eingetretenen Mengenänderungen und das Hinzukommen neuer Güter. Daher kann z. B. von dem Verlauf eines Preisindex nicht auf Änderungen der Ertragslage einzelner Wirtschaftszweige geschlossen werden. Im Wirtschaftsprozeß ist der Preis ein starker Regulator von Nachfrage und Angebot; für den Index jedoch muß die Annahme konstanter mengenmäßiger Nachfrage bzw. konstanten Angebots gemacht werden, um die Preisentwicklung isoliert darstellen zu können.

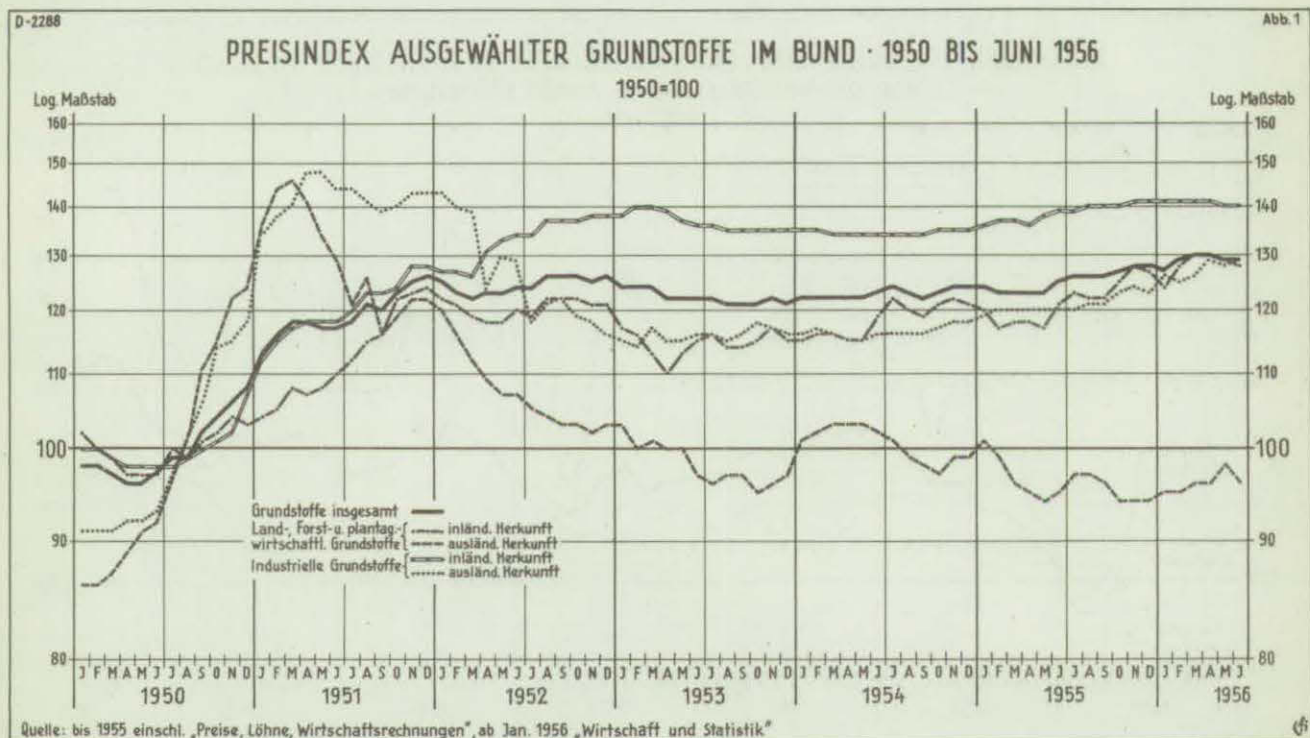
Zur Erfassung von Preisbewegungen der Grundstoffe dienen in der Bundesrepublik der "Preisindex ausgewählter Grundstoffe" und der "Index der Erzeugerpreise". Beiden Indizes gemeinsam ist, daß sie die Preisänderungen auf einer möglichst frühen Be- bzw. Verarbeitungsstufe zu erfassen suchen. Sie unterscheiden sich jedoch wesentlich in ihrer Konzeption.

Der "Preisindex ausgewählter Grundstoffe" gibt die Preisbewegungen der im Inland verbrauchten Grundstoffe an, und zwar gesehen aus der Perspektive der nachfragenden Wirtschaftszweige; d. h. die erfaßten Preise sind Einkaufspreise. Die Preisbewe-

gungen am internationalen Rohstoffmarkt wirken sich auf den Verlauf des Index ebenso aus wie die Preisänderungen der im Inland hergestellten Grundstoffe, und zwar in der für 1950, dem Basisjahr, typischen Gewichtung. Der "Index der Erzeugerpreise" dagegen stellt die Preisentwicklung der im Inland erzeugten Produkte dar, einschließlich des oft nicht unerheblichen Exportanteils. Die Blickrichtung ist also bei beiden Indizes unterschiedlich; einmal wird die Gütermenge betrachtet, die von der Wirtschaft nachgefragt wird, zum anderen diejenige, die erstellt wird.

Abbildung 1 zeigt den Verlauf des "Preisindex ausgewählter Grundstoffe" seit 1950. Die Unterteilung der Gruppenindizes für land- und forstwirtschaftliche sowie für industrielle Produkte jeweils nach ihrer Herkunft gibt ein Bild von der Verflechtung der Wirtschaft und von der Einwirkung ausländischer Preisbewegungen auf den Binnenmarkt.

Auf die Störungen der Preissituation durch die Korea-Krise Ende 1950 haben die Preise ausländischer Rohstoffe, sowohl der landwirtschaftlichen als auch der industriellen Produktion, schneller und sehr viel heftiger reagiert als die Preise im Inland. Die Preise der ausländischen Güter erreichten bereits Anfang 1951 ihren Höhepunkt, fielen dann aber relativ schnell wieder auf ein niedrigeres Niveau ab. Auf dem 1953 erreichten Stand haben sie sich - von geringen Schwankungen abgesehen - bis 1956 gehalten. Allerdings steigt der Preisindex für Industrieprodukte seit Ende 1954 wieder leicht an.



Getreide und Kartoffeln zu Futterzwecken verwendet, bis die Preisrelation durch Verknappung der Kartoffeln und des Getreides auf der einen Seite und Ausweitung des Angebots an Schlachtvieh auf der anderen Seite sich wieder in umgekehrter Richtung verschieben. Die Nachfrage nach Agrarprodukten reagiert aber insgesamt ebenfalls relativ wenig auf Preisänderungen, da ein gewisser Grundbedarf an Nahrungsmitteln nun einmal vorhanden ist. Dies gilt naturgemäß nur sehr allgemein und für die verschiedenen Güter in unterschiedlichem Maße.

Die gewisse Unelastizität des Angebots sowohl wie der Nachfrage läßt die Preise für Agrarprodukte oft extrem schwanken, und zwar stärker für pflanzliche Produkte als für tierische. Die Preisschwankungen werden z. T. gemildert bzw. verhindert durch wirtschaftspolitische Maßnahmen, die einmal zum Ziel haben, durch die Festsetzung von Mindestpreisen, Subventionen usw. die Rentabilität der Landwirtschaft zu sichern, zum anderen durch Höchstpreise, Ausgleichszahlungen usw. den Verbraucher vor Preissteigerungen der Grundnahrungsmittel zu schützen.

Der Gruppenindex für pflanzliche Produkte zeigt sehr starke jahreszeitliche Schwankungen, die von Jahr zu Jahr in ihrem Ausmaß je nach dem Ernteertrag und aus anderen Gründen variieren, sich aber seit 1950 um einen steigenden Trend bewegen.

Die Schwankungen des Preisindex für tierische Produkte sind sehr viel kleiner und verlaufen konträr zu dem Rhythmus der pflanzlichen Produkte. Der Verlauf des Gesamtindex zeigt daher ein ausgeglicheneres Bild. Bis Ende des Wirtschaftsjahres 1951/52 ist seine Tendenz steigend, um dann bis Jahresende 1953 leicht abzufallen. Nach einer verhältnismäßig stabilen Periode im Jahre 1955 ist er dann 1956 wieder angestiegen.

Die Entwicklung der Grundstoffpreise speziell für Schleswig-Holstein anzugeben, ist nicht möglich, da ein Index nicht errechnet werden kann. Die laufend ermittelten Erzeuger- und Großhandelspreise dienen der Errechnung der Bundesindizes. Der Kreis der Waren ist dementsprechend klein und beschränkt sich vorwiegend auf Agrarprodukte. Die Preise werden von einem konstanten Kreis von Berichtsstellen gemeldet und zum Teil zu Landesdurchschnittspreisen zusammengefaßt. Da aus Kosten- und Zeitersparnis die Anzahl der Berichtsstellen klein gehalten werden muß, sind die Durchschnittspreise einzelner Produkte nicht immer repräsentativ für das absolute Preisniveau des Landes, sie geben aber einen guten Eindruck von der Preisentwicklung, auf die es in erster Linie ankommt.

Auch in Schleswig-Holstein wurden die Anbau-

pläne in der Landwirtschaft auf Grund der langfristig sich haltenden Nachfrageänderung zugunsten des Getreideanbaus verschoben. Durch die Steigerung der ha-Erträge und der im allgemeinen guten Ernten konnte das Angebot der steigenden Nachfrage gerecht werden.

Das Niveau der Getreidepreise, die noch einer gesetzlichen Regelung unterliegen, erhöhte sich relativ am stärksten von 1950 auf 1951. Für Weizen lagen die Erzeugerpreise (Marktort Kiel) im Dezember 1951 um 31% über denen des Vorjahres, für Roggen sogar um 37%. Die Gründe dürften in den Auswirkungen der Korea-Krise zu suchen sein, da einmal die Weltmarktpreise für Getreide stark anstiegen, zum anderen sich die Kosten der Landwirtschaft durch die Erhöhungen der Betriebsmittelpreise vergrößerten. Die reichliche Ernte 1952 verhinderte eine weitere Erhöhung des Preisniveaus im Wirtschaftsjahr 1952/53. Die Jahresdurchschnittspreise für Roggen und Weizen, die allerdings nach Kalenderjahren errechnet werden, lagen 1953 unter denen des Vorjahres. Die Erhöhung der Jahresdurchschnittspreise in den folgenden Jahren war relativ gering. Selbst die verhältnismäßig geringe Brotgetreideernte 1955 brachte keine merklichen Preissteigerungen.

Die Kartoffelpreise waren im Wirtschaftsjahr 1950/51 nach einer reichlichen Ernte verhältnismäßig niedrig. Die Gesamternte von 1,6 Mio t konnte seither trotz steigender ha-Erträge nicht wieder erreicht werden, da die Anbaufläche erheblich eingeschränkt wurde. Bereits die Ernte 1951 war sehr viel kleiner, so daß die Preise - vor allem im Frühjahr 1952 - erheblich stiegen. Nach der neuen Ernte im Herbst 1952 konnte jedoch das hohe Preisniveau nicht gehalten werden. Im Oktober 1952 lagen die Erzeugerpreise für mittlere Sorten noch geringfügig über denen des Vorjahres, im November aber lagen sie bereits um 17%, im Dezember um 23% niedriger als in den Vorjahresmonaten. 1953 und 1954 änderten sich die Preise wenig. Erst die sehr schlechte Ernte im Jahr 1955 verursachte eine merkliche Preissteigerung. Ein gewisser Ausgleich konnte durch die Hereinnahme süddeutscher Kartoffeln erreicht werden, dennoch lagen die Preise zur Einkellerungszeit (Oktober/November) 1955 im Durchschnitt um 40% höher als im Vorjahr. Die gute Ernte 1956 ließ das Preisniveau im Herbst zwar wieder sinken (im Oktober lagen die Preise um 12%, im November um 20% unter denen von 1955), dennoch blieben sie höher als 1954.

Wie schon angedeutet, reagiert das Angebot von Feldgemüse auf Preisänderungen schneller als die landwirtschaftliche Produktion im allgemeinen. Diese Tatsache zeigt sich auch sehr deutlich in Schleswig-Holstein am Beispiel der Preisentwicklung von Möhren und Weißkohl. Al-

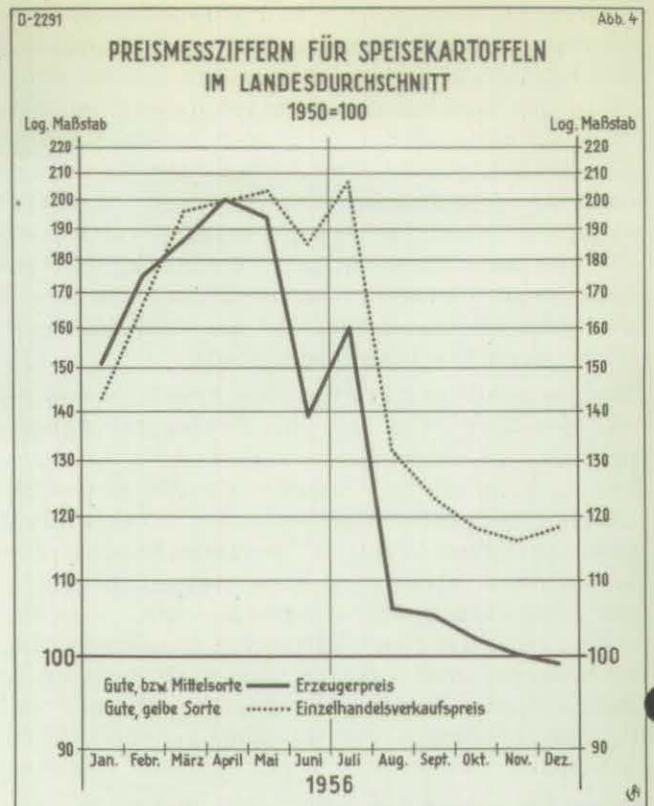
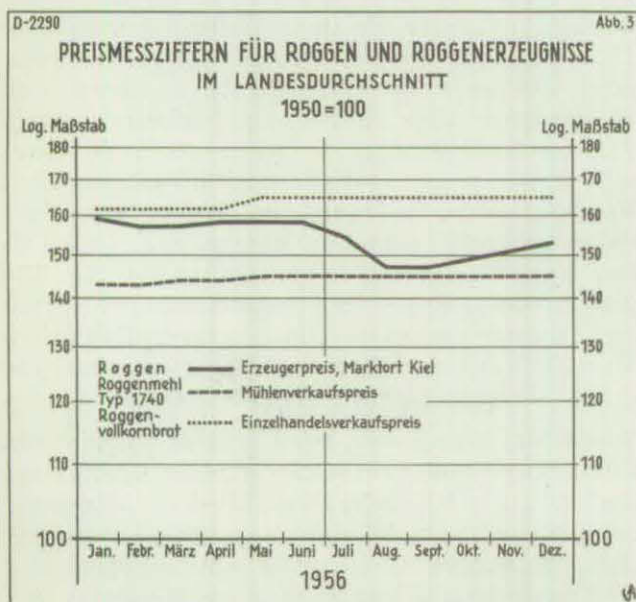
lerdings liegen nur Großhandelspreise vor. Die Anbaueinschränkungen für Gemüse von 1949 an führten 1951 zu verhältnismäßig guten Preisen, die eine Ausdehnung der Anbaufläche zur Folge hatten. Diese führte 1952 zu einer Erhöhung des Angebots, wodurch die Preise wieder gedrückt wurden. Erst 1954 war die Absatzlage infolge erneuter Einschränkungen und einer besonders schlechten Ernte sehr gut. So lagen die Preise für Möhren im Januar 1955 fünfmal so hoch wie im Vorjahr, ebenso die Preise für Weißkohl. 1955 wurde daher der Gemüseanbau stark ausgeweitet, hinzu kamen gute Ernteergebnisse (die Gesamternte lag um 63% höher als im Vorjahr), und die Folge war wiederum ein erheblicher Preisverfall und, besonders für Kohl, Absatzschwierigkeiten. 1956 zogen die Preise wieder an.

Ein Vergleich der Jahresdurchschnittspreise für Schlachtvieh am Marktort Kiel zeigt, daß für Kühe die höchsten Preise seit 1950 im Jahr 1956 gezahlt wurden. Bereits 1952 waren die Preise für Kühe gestiegen, gingen dann aber 1953 wieder zurück um dann bis 1956 stetig anzusteigen. Für Schweine wurden die höchsten Preise 1951 bezahlt; sie wurden bisher nicht wieder erreicht.

Zum Abschluß soll der Einfluß der Erzeuger- und Großhandelspreise auf den Verlauf der Einzelhandelspreise einiger Produkte im Jahre 1956 dargestellt werden.

In Abbildung 3 ist die Entwicklung der Roggenpreise (Erzeugerpreis ab Verladestation, Marktort Kiel), der Preise für Roggenmehl Typ 1740 (Mühlenverkaufspreise im Landesdurchschnitt) und der Preise für Roggenvollkornbrot (Einzelhandelspreis im Landesdurchschnitt) gegenübergestellt worden. Es ergibt sich, daß ein Einfluß der Preisentwicklung einer Stufe auf die andere nicht festzustellen ist.

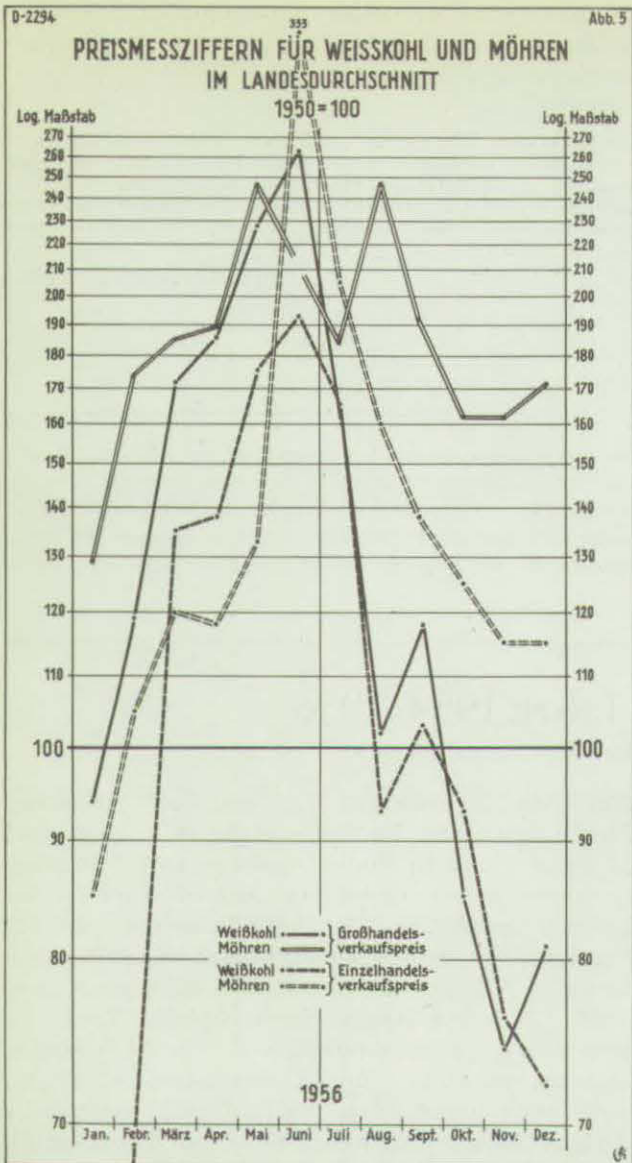
Anders ist das Bild bei den Kartoffelpreisen



(Abbildung 4). Die Einzelhandelspreise folgen der Tendenz nach mit einer gewissen Verzögerung den saisonalen Schwankungen der Erzeugerpreise. Mitte des Jahres machen sie allerdings den Preisrückgang der Erzeugerpreise nur in sehr beschränktem Umfange mit.

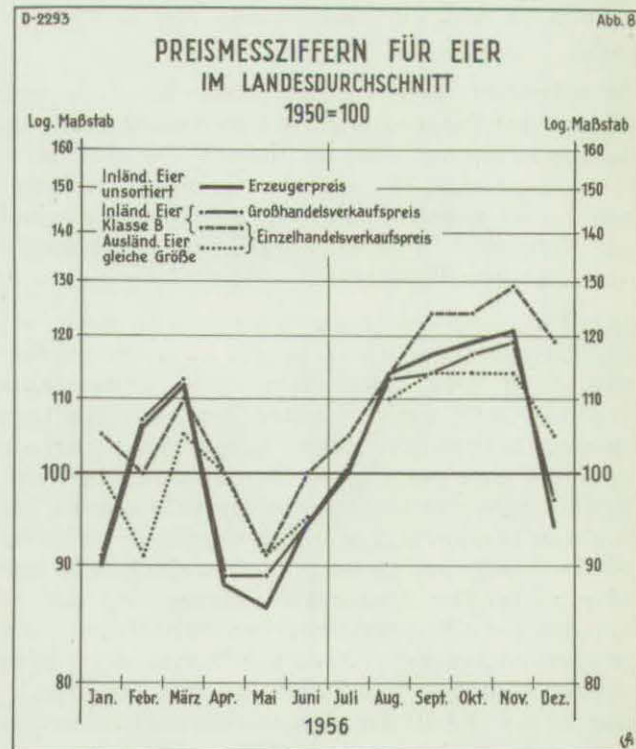
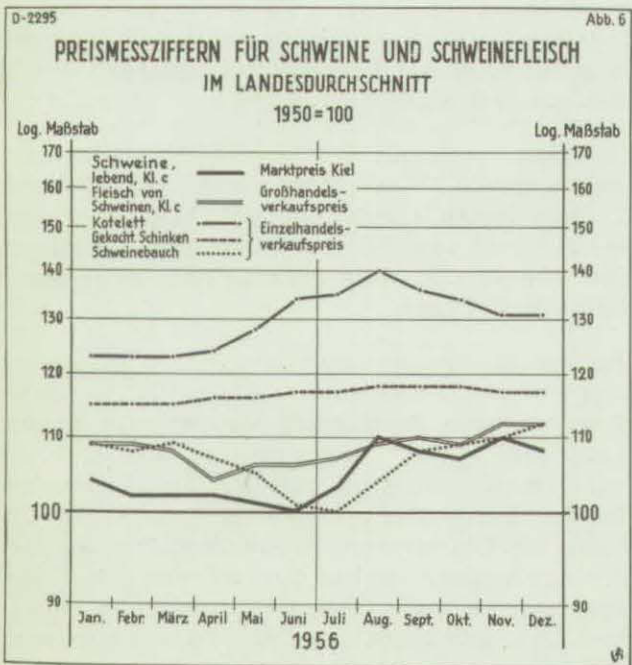
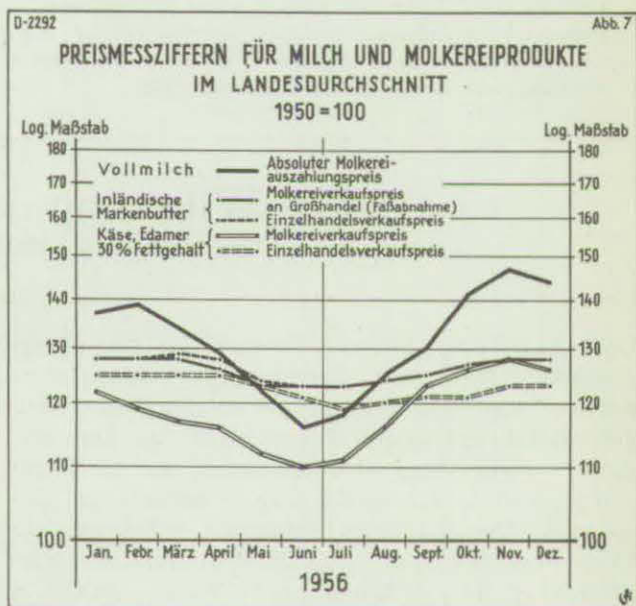
Für Weißkohl und Möhren liegen nur Großhandelspreise als Vergleich zu den Einzelhandelspreisen vor (Abbildung 5). Bei Weißkohl ergibt sich, daß der Einzelhandel die Preissteigerungen auf der Ebene des Großhandels zum großen Teil aufgefangen und somit stabilisierend auf das Preisniveau gewirkt hat.

Der Einfluß der Schlachtviehpreise auf die Fleischpreise ist bei Schweinen nur wenig nachzuweisen (Abbildung 6). Stärker haben die Nachfrageverhältnisse die Preise gestaltet. Bereits die Großhandelspreise für Schweine machen die Schwankungen der Schlachtviehpreise weniger stark mit. Die Preise für Kotelett und Schweinebauch entwickeln sich völlig unabhängig. Im Sommer erreichten die Kotelettpreise ihren höchsten Stand, während der Schweinebauch absank, um erst zum Winter wieder zu steigen. Die Kotelettpreise zeigten dagegen zum Winter fallende Tendenz. Hier zeigt sich sehr deutlich der Einfluß der Verbrauchsgewohnheiten. Im Winter wird fettes Fleisch mehr verlangt als im Sommer, so daß die Preise für Bauchfleisch steigen, während im Sommer die Nachfrage nach Bauchfleisch sinkt. Bei Kotelett sind die Verhältnisse gerade umgekehrt. Für den gekochten Schinken ergibt sich weitgehende Unabhängigkeit von den



Schwankungen der anderen Schweineerzeugnisse. Sein Preis blieb das ganze Jahr über fast unverändert.

Die Preisbildung für Milch und Molkereiprodukte wird ebenfalls zum Teil durch staatliche Regulierungen eingeschränkt. Dennoch zeigen die Veränderungen der Preise für Käse und Butter im Laufe des Jahres - wenn auch abgeschwächt - die Einflüsse der Milchpreisentwicklung (Abbildung 7). Die Butterpreise werden dabei noch relativ am schwächsten von den Saisonschwankungen der Milchpreise bestimmt. Groß- und Einzelhandelspreise für Butter laufen parallel. Stärker dem Milchpreis angepaßt ist der Verlauf der Käsepreise auf der Großhandelsstufe.



Die Einzelhandelspreise haben jedoch relativ wenig das kräftige Nachgeben im Frühjahr sowie den Preisanstieg zum Herbst und Winter mitgemacht.

Abbildung 8 zeigt den Verlauf der Eierpreise auf der Erzeuger-, Großhandels- und Einzelhandelsstufe und der Einzelhandelspreise für ausländische Eier gleicher Größe. Stärker als durch die Schwankungen der inländischen Er-

zeugerpreise wird der Einzelhandelspreis bestimmt durch das Angebot und die Preisveränderungen ausländischer Eier.

Vergleiche auch: "Der Einfluss der Grosshandelspreise auf die Einzelhandelspreise" in Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein, 3. Jahrgang, Heft 6, Juni 1951, Seite 224 ff. und "Neuberechnung eines Preisindex ausgewählter Grundstoffe" in Wirtschaft und Statistik, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt, 7. Jahrgang N.F., Heft 12, Dezember 1955, Seite 585 ff.

Dipl.-Volksw. G. A. Schlüter

Die Witterung des Jahres 1954 entsprach in Schleswig-Holstein mit einer durchschnittlichen Temperatur von $7,9^{\circ}$ etwa dem langjährigen Mittelwert von 8° . Die Niederschlagsmenge war mit 955 mm um 230 mm zu hoch. Die Mitteltemperatur des Jahres 1955 lag mit $7,7^{\circ}$ um $0,3^{\circ}$ unter dem Durchschnitt. Die Niederschläge (692 mm) erreichten nur 95 % des langjährigen Mittels. 1956 blieb die Jahresdurchschnittstemperatur mit $7,1^{\circ}$ um $0,9^{\circ}$ unter dem Normalwert und die Niederschlagsmenge war mit 700 mm um 25 mm zu gering. — Über diese Jahresergebnisse hinaus enthält der folgende Beitrag eine kurze Darstellung der Witterung jedes Monats der Jahre 1954 bis 1956.

Die Witterung der Jahre 1954-1956

- Von Dipl.-Met. Hans Wensien, Schleswig -

1954

Der Januar, der durch zwei Kälteperioden charakterisiert war, lag mit einer Mitteltemperatur von $-0,6^{\circ}$ um $0,9^{\circ}$ unter dem langjährigen Mittelwert. An 9 Tagen blieb das Thermometer unter dem Gefrierpunkt, an 22 Tagen wurde Frost und an 24 Tagen Bodenfrost gemessen. Die Sonnenscheindauer erreichte mit 83 Stunden fast den doppelten Normalwert. Niederschlag fiel im Mittel an 17 Tagen, davon an 10 Tagen Schnee. Bei einer Niederschlagsmenge von 60 mm war der Monat um 12 mm zu naß.

Zu beträchtlichen Schäden führte am 4. in den Förden der Ostseeküste ein durch Nordoststurm bedingtes Hochwasser (in Lübeck 2 m über Mittelwasser). Am 15. und 16. herrschte im ganzen Land, zumeist aber an der Westküste und auf Helgoland, ein schwerer, zeitweise sogar orkanartiger Weststurm.

Die Witterung des Februar wurde durch eine Kälteperiode, die sich bis zum 24. hinzog, bestimmt. Das Landesmittel der Temperatur lag mit $-3,6^{\circ}$ um $4,1^{\circ}$ unter dem langjährigen Durchschnittswert. Die lange Kälteperiode spiegelt sich auch in der Anzahl der Eis- (19), Frost- (25) und Bodenfrosttage (27) wider. Die tiefsten Temperaturen unterschritten -20° . Der Frost drang bis in eine Tiefe zwischen 50 und 85 cm ein. Die Sonnenscheindauer lag mit 72 Stunden um 5 Stunden über dem Mittelwert. Die Niederschläge erreichten mit 18 mm und 8 Niederschlagstagen, davon 6 Tage mit Schneefall, nur knapp die Hälfte des Durchschnittswertes. Eine Schneedecke lag an 20 Tagen.

Der März war mit $3,1^{\circ}$ um $0,4^{\circ}$ zu warm. Durch mehrere Kaltluftinbrüche traten noch 13 Frost- und 18 Bodenfrosttage auf. Die Sonnenscheindauer erreichte mit 57 Stunden bei weitem nicht den Durchschnittswert von 102 Stunden. Von den 14 Niederschlagstagen schneite es an 4 Tagen. 50 mm Niederschlag entsprachen 111 % des langjährigen Mittels. Trotz einer hohen Sonnenscheindauer von 213 Stunden (Normalwert 168 Stunden) war der April mit $5,4^{\circ}$ noch um $0,9^{\circ}$ zu kalt. Durch mehrfache Zufuhr kalter Luftmassen aus Norden traten in der Zeit vom 10.-12. noch Temperaturen von -5° und Bodentemperaturen von -8° auf. Insgesamt hatte der Monat 9 Frost- und 17 Bodenfrosttage. Die Niederschlagstätigkeit war gering und blieb bei 10 Niederschlagstagen mit 38 mm um 18 % unter dem Mittel.

Der Mai war bei 276 Stunden Sonnenscheindauer mit $12,3^{\circ}$ um 1° zu warm. Die höchsten Temperaturen erreichten 25° . Vom 7.-9. und in der Nacht zum 14. trat verbreitet Bodenfrost auf. Die 30 mm Niederschlag (37% zu trocken) fielen an 8 Tagen.

Bedingt durch 2 sommerliche Witterungsperioden war der Juni mit $15,4^{\circ}$ um $0,8^{\circ}$ zu warm. Der wärmste Sommertag lag fast im ganzen Land am 20. mit Temperaturen von über 30° auf dem Mittellücken und von $22-26^{\circ}$ auf den Inseln. Die Sonnenscheindauer von 217 Stunden hatte ein Defizit von 14 Stunden. Die Niederschlagstätigkeit verlief mit 15 Tagen und 52 mm ungefähr normal. Ohne Gewitter blieb nahezu kein Ort, der Südosten erreichte das Maximum mit 5 Tagen.

Bei durchweg zyklonalem Witterungscharakter erreichten Mitteltemperatur und Sonnenscheindauer mit $14,6^{\circ}$ und 159 Stunden im Juli bei weitem nicht die Normalwerte von $16,5^{\circ}$ und 220 Stunden. Im zentralen Holstein wurde an einem Tag sogar Bodenfrost gemessen. Mit 21 - 24 Niederschlagstagen und 145 mm Regen war der Monat um 86% zu naß. Die Gewittertage lagen an der Ostküste zwischen 5 und 6, im übrigen Lande zwischen 1 und 3.

Bei vorherrschend kühlem und regnerischem Witterungsverlauf war der August mit $15,3^{\circ}$ um $0,5^{\circ}$ zu kühl, während die Sonnenscheindauer mit 151 Stunden um 44 Stunden zu kurz war. An 20-23 Niederschlagstagen wurde mit 172 mm Niederschlag fast der doppelte Normalwert erreicht. Die Gewittertätigkeit schwankte zwischen 2 und 5 Tagen.

Nach sommerlichem Beginn war der September im ersten Drittel zu warm. Anschließend setzte jedoch kühle und regnerische Witterung ein. Das Monatsmittel von $13,2^{\circ}$ entsprach dem Normalwert. In 2 Nächten wurde bereits Bodenfrost gemessen. Die Sonne schien 152 Stunden. Niederschläge fielen an 19 - 22 Tagen insgesamt 115 mm, womit ein Überschuß von 71% verzeichnet wurde. Die Gewittertätigkeit lag im Norden mit 8 - 12 Tagen und in den übrigen Landesteilen mit 3 - 7 Tagen erheblich über dem Durchschnittswert.

Bei vorherrschend zyklonalen Lagen war der Oktober mit $10,4^{\circ}$ um $1,8^{\circ}$ zu warm. Bodenfrost trat vereinzelt auf. Die mittlere Sonnenscheinsumme wies bei nur 58 Stunden die erhebliche Unterbilanz von 35 Stunden auf. Die Niederschlagstätigkeit erreichte mit 105 mm an 24 Tagen den $1 \frac{1}{2}$ fachen Normalwert. Am 25. traten im Norden und über der Nordsee vereinzelt Gewitter auf. Auch im November herrschten zyklonale Wetterlagen vor, so daß die Mitteltemperatur mit $4,7^{\circ}$ um $0,4^{\circ}$ zu warm war. Es wurden 8 Frost- und 10 Bodenfrosttage gemessen. Die tiefsten Temperaturen gab es mit -6° im Süden des Landes. Die Sonne schien 56 Stunden. Mit 65 mm Niederschlag und 19 Niederschlagstagen wurde der Mittelwert nur geringfügig überschritten.

Durchweg maritimer Witterungscharakter ließ die Dezembertemperatur auf $4,1^{\circ}$ ansteigen. Der Monat war somit um $2,5^{\circ}$ zu warm. 7 Frosttage standen 12 mit Bodenfrost gegenüber. Die Sonnenscheindauer entsprach mit 27 Stunden dem Normalwert. Bei 25-26 Niederschlagstagen und 105 mm Niederschlag wurden 163% des Mittelwertes erreicht. Der schwere mit Orkanböen verbundene Sturm am 22. und 23. richtete schwere Schäden an. Insgesamt gesehen entsprach das Jahr 1954 mit einer Mitteltemperatur von $7,9^{\circ}$ dem langjährigen Mittelwert von 8° . Die Niederschlagsmenge war mit

955 mm um 230 mm zu hoch.

1955

Mit $-1,2^{\circ}$ lag die Mitteltemperatur im Januar um $1,5^{\circ}$ unter dem langjährigen Mittelwert. Es wurden 9 Eis-, 26 Frost- und 28 Bodenfrosttage gemessen. Die tiefste Temperatur lag mit -14° im Norden des Landes. Eine Sonnenscheindauer von 42 Stunden entsprach dem Normalwert. An 14 Niederschlagstagen wurden 46 mm gemessen.

Auch der Februar war mit $-2,2^{\circ}$ um $2,7^{\circ}$ zu kalt. Die Zahl der Eis- (12), Frost- (21) und Bodenfrosttage (24) lag auch beträchtlich über den Normalwerten. Die tiefste Temperatur von -24° wurde in Mittelholstein festgestellt. Die Sonnenscheindauer fiel mit 86 Stunden um 19 Stunden zu hoch aus. Die Niederschläge erreichten an 15 Tagen mit 39 mm nicht ganz den Durchschnittswert. Eine Schneedecke (10 Tage mit Schneefall) konnte sich vom 10. bis zum Monatsende behaupten.

Bei meist nördlicher und östlicher Luftmassenzufuhr war der März mit $-0,2^{\circ}$ um 3° zu kalt. Es wurden noch 3 Eistage, 25 Frost- und 26 Bodenfrosttage gemessen. Die Sonne schien 140 Stunden und übertraf den Normalwert um 38 Stunden. An 17 Tagen erreichten die Niederschläge mit 43 mm den Mittelwert. Die 11 Tage mit Schneefall lagen allerdings weit über dem Klimawert. Vereinzelt traten Gewitter auf.

Mit einer Mitteltemperatur von $6,4^{\circ}$ erreichte der April den langjährigen Durchschnittswert. Es wurden noch 3 Frost- und 9 Bodenfrosttage registriert. Die höchsten Temperaturen überschritten am Monatsende an der Ostküste und auf dem Mittelrücken 25° . Die Sonne schien im Landesmittel 174 Stunden. Eine Niederschlagsmenge von 31 mm erreichte nur zu 67% den Mittelwert, während die 14 Niederschlagstage als normal anzusehen sind. Schnee fiel an einem Tage, wie auch vereinzelt an einem Tage Gewitter beobachtet wurden.

Der Mai war mit $9,3^{\circ}$ um 2° zu kalt, wie auch die Sonnenscheindauer mit 231 Stunden zu gering war. Zu Nachtfrost kam es noch an einem Tage in den anmoorigen zentralen Teilen Holsteins, während im südlichen Holstein noch 4 - 8 Tage mit Bodenfrost gemessen wurden. Mit 77 mm an 21 Tagen war der Monat beträchtlich zu naß. Gewitter wurden an 3 Tagen und Hagelfall an einem Tag beobachtet.

Auch der Juni erwies sich als zu kühl und zu naß. Die Mitteltemperatur blieb mit $13,3^{\circ}$ um $1,3^{\circ}$ hinter dem Durchschnittswert zurück, die Sonne schien mit 218 Stunden um 13 Stunden zu wenig. Bodenfrost trat nur noch vereinzelt in Mittelholstein auf. An 13 - 14 Tagen regnete es 85 mm, womit der $1 \frac{1}{2}$ fache Durchschnittswert

erreicht wurde. Gewitter wurden an 2 Tagen registriert.

Mit 18° zeigte sich der Juli um $1,5^{\circ}$ zu warm und hatte mit einer Sonnenscheindauer von 306 Stunden einen Überschuß von 86 Stunden. An 7 Tagen kletterte das Thermometer über 25° , ein Wert über 30° wurde lediglich am 15. im Raume Neumünster erreicht. 8 Niederschlagstage mit 40 mm Regen erreichten nur die Hälfte des Solls. Bis zu 5 Gewitter entluden sich hauptsächlich im Südosten des Landes, während die Ostküste und der Norden gewitterfrei waren.

Der August hatte mit einer Mitteltemperatur von 18° einen Überschuß von $2,2^{\circ}$. Temperaturen über 25° wurden im Mittel neunmal gemessen. Den höchsten Wert erreichte Glückstadt mit $29,4^{\circ}$. Die Sonne schien 254 Stunden gegenüber einem Normalwert von 195 Stunden. Die Niederschlagstätigkeit blieb mit 11 Tagen und 54 mm, das sind 60% des Regelwertes, unzureichend.

Durch das Übergreifen der sommerlichen Witterung bis in die erste Septemberdekade hinein war der Monat mit 14° um $0,8^{\circ}$ zu warm. Die höchsten Temperaturen erreichten nicht ganz 25° . Leichter Bodenfrost trat erstmalig am 29. auf. Die Sonnenscheindauer erreichte mit 166 Stunden noch einen Überschuß von 22 Stunden. Die Niederschläge waren mit 69 mm normal. Es regnete an 17 Tagen, davon an 2 Tagen bei Gewittern.

Trotz zweier kalter Witterungsabschnitte erwies sich der Oktober mit $8,9^{\circ}$ noch um $0,3^{\circ}$ zu warm. Die höchsten Temperaturen lagen knapp über 17° . Frost und Bodenfrost wurden an 2 bzw. 3 Tagen gemessen. Die Sonnenscheindauer entsprach mit 93 Stunden dem Mittelwert. Die Niederschläge waren sowohl ihrer Menge (97 mm) als auch ihrer Häufigkeit nach (22 Tage) überdurchschnittlich, vereinzelt trat bereits Schneefall auf.

Auch der November war mit $5,3^{\circ}$ um $1,0^{\circ}$ zu warm. 2 Kälteperioden ließen die Temperaturen auf unter -5° absinken. 8 Frosttage standen 11 mit Bodenfrost gegenüber. Die Sonne schien 77 Stunden und hatte damit einen Überschuß von 26 Stunden. Die Niederschläge erreichten an 17 Tagen nur 23 mm, womit ein gutes Drittel des langjährigen Mittels erzielt wurde.

Der Dezember zeigte mit je 2 Wärme- und Kälteperioden, die Temperaturextreme von $+12,4^{\circ}$ und $-12,0^{\circ}$ zur Folge hatten, recht beträchtliche Witterungsschwankungen. Die Mitteltemperatur von $2,7^{\circ}$ verzeichnete noch einen Überschuß von $1,1^{\circ}$. An 3 Tagen fror es ununterbrochen, an 14 Tagen kam es zu Frost und an 15 zu Bodenfrost. An Sonnenschein brachte der Monat mit 36 Stunden einen Überschuß von

8 Stunden, Niederschläge fielen an 24 Tagen, davon an 7 Tagen in Form von Schnee. Die Menge von 88 mm entsprach 135% des Normalwertes.

Das Jahr 1955 war mit einer Mitteltemperatur von $7,7^{\circ}$ um $0,3^{\circ}$ zu kalt und erreichte mit 692 mm Niederschlag 95% des langjährigen Mittelwertes.

1956

Wie der Dezember zeigte auch der Januar gegensätzliche Temperaturen. Die Extreme schwankten zwischen $+8,0^{\circ}$ und $-15,7^{\circ}$. Insgesamt hatte der Monat mit $0,6^{\circ}$ noch einen Überschuß von $0,3^{\circ}$. An 5 Tagen trat Dauerfrost auf, an 14 Tagen Frost und an 20 Tagen Bodenfrost. Die Sonne schien 58 Stunden und hatte damit einen Überschuß von 15 Stunden. An 22 Niederschlagstagen erreichte die Niederschlagsmenge mit 93 mm 192% des Normalwertes. An 11 Tagen fiel Schnee. Ein schwerer Sturm am 21./22. führte zu erheblichen Schäden. Gegen Ende des Monats traten beträchtliche Verkehrserschwerungen durch Schnee auf.

Extrem kalt war der Februar mit -7° , das sind $7,5^{\circ}$ unter dem Durchschnittswert. An allen 28 Tagen traten Frost und Bodenfrost auf. Die Sonnenscheindauer hatte mit 83 Stunden einen Überschuß von 16 Stunden. Im Südosten des Landes sank das Thermometer am 16. auf $-25,7^{\circ}$. Infolge häufiger Hochdrucklagen wurden an 14 - 15 Tagen nur 26 mm Niederschlag, fast ausschließlich als Schnee, gemessen. Bei Eisstärken bis zu 30 cm kam nahezu der gesamte Schiffsverkehr zum Erliegen. Schneeglätte und Verwehungen behinderten den Verkehr stark.

Das Landesmittel der Temperatur im März war mit $2,3^{\circ}$ um $0,4^{\circ}$ zu kalt. An 17 Tagen wurde Frost und an 23 Bodenfrost gemessen. Infolge häufigen Hochdruckeinflusses erreichte die Sonnenscheindauer mit 157 Stunden den $1\frac{1}{2}$ fachen Normalwert. An 10 Tagen fielen 44 mm Niederschlag, womit fast der Mittelwert erreicht wurde. Die Niederschläge zu Monatsbeginn, verbunden mit der Schneeschmelze, führten im Treenegebiet zu umfangreichen Überschwemmungen. Die Eisblockierung der Küsten war erst mit dem 20. gewichen.

Bei vorwiegend nördlicher Luftmassenzufuhr zeigte sich der April mit $4,5^{\circ}$ um $1,8^{\circ}$ zu kalt. 7 Frosttage standen 12 - 13 mit Bodenfrost gegenüber. Die Sonne schien normal 164 Stunden. Die Niederschläge erreichten an 11 Tagen mit 22 mm nur den halben Normalwert.

Trotz einiger kühler Abschnitte war der Mai mit 12° um $0,7^{\circ}$ zu warm. Von Frost wurden nur einzelne Landesteile an 1 - 2 Tagen betroffen. Im Raume Neumünster erreichte die höchste Temperatur fast 30° . Bei 261 Stunden Son-

nenscheindauer wurde ein Überschuß von 22 Stunden erzielt. Die 19 mm Niederschlag, die an 10 Tagen fielen, bedeuten nur 40% des langjährigen Mittels. An 2 Tagen wurden Gewitter beobachtet.

Im Juni wurde mit einer Mitteltemperatur von $13,3^{\circ}$ der langjährige Mittelwert um $1,3^{\circ}$ verfehlt. In einzelnen Nächten wurde noch Bodenfrost gemessen. Die 208 Stunden Sonnenschein lagen um 23 Stunden unter dem entsprechenden Regelwert. Im Landesmittel entsprach die Niederschlagsmenge von 68 mm einem Relativwert von 119% der Norm. Die Zahl der Niederschlagstage war mit 21 bemerkenswert hoch. An 2 Tagen wurden Gewitter beobachtet.

Obwohl im Juli jahreszeitlich zu warme Temperaturen häufig auftraten, erreichte der Monat mit $16,8^{\circ}$ nur einen Überschuß von $0,3^{\circ}$. Sommertage wurden vorwiegend im zentralen und südlichen Holstein gemessen. Die Sonne schien 252 Stunden und verzeichnete damit einen Überschuß von 32 Stunden. Die Niederschlagstätigkeit blieb auf 11 Tage beschränkt und erreichte mit 52 mm nur 67% des Mittels. Gewitter wurden maximal an 8 Tagen beobachtet.

Die Augustwitterung war vorwiegend zyklonal beeinflusst. Dementsprechend blieb die Mitteltemperatur mit $13,3^{\circ}$ um $2,5^{\circ}$ unter dem Normalwert. Sommertage fehlten völlig. Die Sonnenscheindauer war mit 179 Stunden um 16 Stunden zu gering. An 24 Tagen regnete es 141 mm. Die Gewittertätigkeit blieb mit 3 Tagen unter dem Durchschnitt.

Bei einer warmen ersten und letzten Dekade war der September mit $13,7^{\circ}$ um $0,5^{\circ}$ zu warm. Außerdem war er mit 201 Stunden sehr reich an Sonnenschein (+57 Stunden). Die höchsten Temperaturen lagen mit Werten um 25° höher als die entsprechenden Augustwerte. Zu Bodenfrösten kam es nur ganz vereinzelt in anmoorigen Gebieten. Die Niederschläge erreichten mit 11 Tagen und 42 mm nur 63% des Normalwertes. Gewitter zeigten sich vereinzelt nur an einem Tag.

Schleswig-Holstein war im Oktober dem Zu-

fluß jahreszeitlich zu warmer und zu kalter Luftmassen ausgesetzt. Da erstere überwogen, blieb das Landesmittel mit $8,8^{\circ}$ noch um $0,2^{\circ}$ über dem langjährigen Mittel. Die höchsten Temperaturen erreichten nicht ganz 20° . Frost trat im Binnenland an 4 bis 5 Tagen auf, während die Inseln noch frostfrei blieben. Bodenfrost wurde an 4 Tagen gemessen. Die Sonne schien 117 Stunden und hatte einen Überschuß von 24 Stunden. An 19 Tagen regnete es dem Mittel entsprechend 69 mm. An zwei bis drei Tagen waren die Niederschläge von Gewittern begleitet.

Der November war durch häufigen Wechsel verschiedener Luftmassen gekennzeichnet und fiel mit $3,9^{\circ}$ um $0,4^{\circ}$ zu kalt aus. Zeitweiliger Frost trat an 10 und Bodenfrost an 12 bis 13 Tagen auf. Die Sonne schien 62 Stunden, das sind 11 Stunden zuviel. 50 mm Niederschlag entsprachen 84% des Normalwertes, sie fielen an 17 Tagen, an 1 bis 2 Tagen in Verbindung mit Gewittern.

Im Dezember waren die ersten beiden Dekaden viel zu warm, erst ab 25. nahmen die Temperaturen winterliche Werte an. Die Mitteltemperatur lag mit $3,4^{\circ}$ um $1,8^{\circ}$ zu hoch. 4 bis 5 Tage zeigten nur negative Temperaturwerte, gelegentlich sank das Thermometer an 11 Tagen unter den Gefrierpunkt, und an 12 Tagen wurde Bodenfrost gemessen. Die höchste Temperatur des Monats lag über 12° , während am Monatsende -9° gemessen wurden. Die Sonnenscheindauer entsprach mit 28 Stunden dem langjährigen Mittelwert. Der Landesdurchschnitt der Niederschläge erreichte mit 74 mm 114% des Normalwertes. An 21 Tagen fielen Niederschläge, davon an 5 bis 6 Tagen Schnee. Die Schneedecke hielt sich 8 Tage und erreichte am 26. in Schleswig mit 25 cm ihren höchsten Wert.

Die Jahresmitteltemperatur 1956 lag mit $7,1^{\circ}$ um $0,9^{\circ}$ unter dem langjährigen Mittelwert. Die Niederschläge wiesen mit 700 mm ein Defizit von 25 mm auf.

Vergleiche auch: "Die Witterung der Jahre 1950 - 1953" in Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein, 6. Jahrgang, Heft 11, November 1954, Seite 445 ff.

Kurzberichte

Die Schlüsselzuweisungen im Rechnungsjahr 1957¹

Im Rahmen des Steuerverbundes erhalten die Gemeinden und Landkreise seit dem Rechnungsjahr 1955² als Finanzzuweisungen 21% der dem Land verbleibenden Einnahmen - also abzüglich des Bundesanteiles - aus der Einkommen-, Lohn-, Körperschaftsteuer und weiteren 10 Landessteuern. Die Finanzzuweisungen an die kommunalen Gebietskörperschaften erhöhen oder vermindern sich um 21% des Betrages,

um den sich die Zahlungen aus dem Länderfinanzausgleich seit dem Rechnungsjahr 1955 für Schleswig-Holstein erhöht oder vermindert haben. Da jeweils für das Rechnungsjahr, für das die Schlüsselzuweisungen berechnet werden, geschätzte Einnahmen zugrunde gelegt werden müssen, wird der Unterschied zwischen den endgültigen und den vorläufigen Beträgen im nachfolgenden Jahr berücksichtigt.

Schlüsselzuweisungen¹ in den Rechnungsjahren 1956 und 1957 - Gemeinden und Gemeindeverbände -

Gemeindegrößenklassen	Rechnungsjahr 1956			Rechnungsjahr 1957						
	in 1 000 DM	in %	je Einw. in DM	in 1 000 DM	in %	je Einw. in DM	Zahl der Gemeinden			
							überhaupt	darunter mit Schlüsselzuweisungen		
						absolut		in %		
Gemeinden mit										
weniger als 1 000 Einw.	r 5 300	17	15,1	7 068	17	20,7	967	912	94	
1 000 bis unter 2 000 "	4 048	13	14,7	5 426	13	20,2	256	244	95	
2 000 " " 5 000 "	r 3 593	12	13,9	5 002	12	19,6	100	93	93	
5 000 " " 10 000 "	r 2 946	10	9,9	4 552	11	15,3	46	43	93	
10 000 " " 20 000 "	1 652	5	7,8	2 589	6	12,1	16	15	94	
20 000 " " 50 000 "	2 243	7	9,1	3 267	8	13,4	9	8	89	
Kreisfreie Städte	10 619	35	16,3	13 572	33	20,8	4	4	100	
Gemeinden zusammen	r 30 400	100	13,3	41 476	100	18,3	1 398	1 319	94	
Landkreise	14 137	x	8,6	19 543	x	12,1	x	x	x	
Insgesamt	r 44 537	x	19,4	61 019	x	26,9	x	x	x	

1) einschl. Grundsteuerausfallentschädigung

Von der für das Rechnungsjahr 1957 zur Verfügung gestellten Finanzausgleichsmasse entfallen 61 Mio DM bzw. 77% auf die Schlüsselzuweisungen einschließlich Grundsteuerausfallentschädigung³, der Rest setzt sich wie folgt zusammen:

Amtsdotationen	1,5 Mio DM = 2 %
Bedarfszuweisungen	2,2 Mio DM = 3 %
Beihilfen zur Beseitigung von Kriegsschäden	3,0 Mio DM = 4 %
Zuschüsse zu den Strassen- und Wegebaukosten an die Kreise und Gemeinden	11,4 Mio DM = 14 %

Im Rechnungsjahr 1957 sind die Schlüsselzuweisungen, einschließlich Grundsteuerausfallentschädigungen um 16,5 Mio DM bzw. 37% höher als im Vorjahr. Diese Erhöhung ist auf das gestiegene Aufkommen an Einkommen-, Lohn- und Körperschaftsteuer und das Mehraufkommen aus dem Länderfinanzausgleich 1957 gegenüber

1955 zurückzuführen. Der prozentuale Anteil an den Landessteuern bzw. an den Mehr- oder Minderzahlungen aus dem Länderfinanzausgleich ist unverändert geblieben. Die Schlüsselzuweisungen, die die kreisfreien Städte erhielten, stiegen um 28%, die der kreisangehörigen Städte und Gemeinden um 41% und die der Landkreise um 38%.

Von den 1 398 Gemeinden Schleswig-Holsteins erhalten 1 319 Gemeinden, das sind 94%, Schlüsselzuweisungen; im Vorjahr waren es 1 286 bzw. 92% aller Gemeinden.

Sa.

1) vergleiche auch: "Die Schlüsselzuweisungen in den Rechnungsjahren 1950 bis 1956" in Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein, Jahrgang 8, Heft 4, Seite 106 ff.

2) Gesetz über den Finanzausgleich in Schleswig-Holstein (Finanzausgleichsgesetz) vom 25.5.1955: Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Jahrgang 1955, Nr. 12, Seite 113 ff.

3) siehe Amtsblatt für Schleswig-Holstein, Jahrgang 1957, Seite 103

Zeichenerklärung

∅	bedeutet Durchschnitt	x	in einer Tabelle: Angaben aus sachlogischen Gründen nicht möglich
-	" " " "	-	Zahlenwert genau null
0	" " " "	0	mehr als nichts aber weniger als die Hälfte der kleinsten dargestellten Einheit
.	" " " "	.	Zahlenwert nicht bekannt
...	" " " "	...	Zahlenwert noch nicht bekannt

In Klammern gesetzte Zahlen in Tabellen haben eine eingeschränkte Aussagefähigkeit.

Kleine Differenzen bei Additionen erklären sich durch Rundungen; allen Rechnungen liegen die ungekürzten Zahlen zugrunde.

Zahlen ohne besondere Quellenangabe sind im Statistischen Landesamt erstellt.

TABELLENTEIL

SCHLESWIG-HOLSTEIN IM ZAHLENSPIEGEL

a) Monats- und Vierteljahreszahlen

Art der Angabe*	Einheit	1950	1956	1956			1957			
		Monats- Durchschnitt	Mai	Juni	Juli	April	Mai	Juni	Juli	
BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT										
Bevölkerungsstand (Monatsende)										
*Wohnbevölkerung insgesamt	1000	2 611	2 271 ^a	2 272	2 271	2 271	2 254	2 255	...	...
darunter										
Vertriebene ¹⁾										
*absolut	1000	856 ^b	618 ^a	619	618	618	636	636	...	...
in % der Wohnbevölkerung		33,0	27,2	27,2	27,2	27,2	28,2	28,2	...	...
Zugewanderte ²⁾										
*absolut	1000	135 ^b	135 ^a	135	135	...	...	...	...	...
in % der Wohnbevölkerung		5,2	5,9	5,9	5,9	...	...	...	...	...
Natürliche Bevölkerungsbewegung										
Eheschließungen ³⁾										
*absolut		2 078	1 502	1 794	1 533	1 675	1 465	1 528	...	...
*je 1000 Einw. und 1 Jahr		9,6	8,0 ^c	9,3	8,2	8,7	7,9	8,0	...	...
Lebendgeborene ⁴⁾										
*absolut		3 447	2 686 ^c	2 864	2 565	2 702	2 896	3 016	...	...
*je 1000 Einw. und 1 Jahr		15,8	14,4 ^c	14,8	13,7	14,0	15,6	15,8	...	...
Gestorbene ⁵⁾ (ohne Totgeborene)										
insgesamt										
*absolut		2 059	2 102	2 308	1 863	2 059	2 272	2 212	...	...
*je 1000 Einw. und 1 Jahr		9,5	11,3 ^c	12,0	10,0	10,7	12,3	11,6	...	...
darunter										
im ersten Lebensjahr										
*absolut		172	100	118	89	122	98	115	...	...
*je 100 Lebendgeborene		5,0	3,7	4,1	3,5	4,5	3,4	3,8	...	...
Mehr (+) bzw. weniger (-) geboren als gestorben										
*absolut		+ 1 388	+ 585	+ 556	+ 702	+ 643	+ 624	+ 804	...	...
*je 1000 Einw. und 1 Jahr		+ 6,4	+ 3,1 ^c	+ 2,8	+ 3,8	+ 3,3	+ 3,4	+ 4,2	...	...
Wanderungen										
*Zuzüge über die Landesgrenze		5 323	5 614	5 426	5 154	5 284	7 645	7 348	...	...
darunter										
Vertriebene		2 173	1 602	1 487	1 455	1 576	2 243	2 084	...	...
Zugewanderte		.	961	935	913	1 044	897	918	...	...
*Fortzüge über die Landesgrenze		14 284	6 702	6 639	6 447	6 275	8 614	7 318	...	...
darunter										
Vertriebene		9 662	2 308	2 328	2 329	2 360	2 873	2 385	...	...
Zugewanderte		.	709	722	740	699	743	550	...	...
*Wanderungsgewinn (+) bzw. -verlust (-)		-8 961	-1 088	-1 213	-1 293	- 991	- 969	+ 30	...	...
darunter										
Vertriebene		-7 489	- 706	- 841	- 874	- 784	- 630	- 301	...	...
Zugewanderte		.	+ 252	+ 213	+ 173	+ 345	+ 154	+ 368	...	...
*Umzüge innerhalb des Landes ⁶⁾		11 614	10 155	11 575	9 518	8 214	16 173	12 170	...	...
Wanderungsfälle ⁶⁾										
insgesamt										
absolut		31 221	22 471	23 640	21 119	19 773	32 432	26 836	...	...
je 1000 Einw. und 1 Jahr ⁷⁾		200	175 ^c	182	164	145	262	204	...	...
darunter										
Umsiedler		6 329 ^d	1 276	1 620	872	2 230	1 008	976	940	970
davon nach										
Nordrhein-Westfalen		511	842	1 131	503	1 582	776	654	663	797
Baden-Württemberg		2 602	81	79	54	99	24	74	82	46
Rheinland-Pfalz		2 928	36	20	24	10	14	29	13	7
Hessen		238	20	27	17	10	15	25	15	15
Hamburg		41	285	351	271	512	179	194	167	105
Bremen		9	12	12	3	17	-	-	-	-
Arbeitslage										
*Beschäftigte Arbeitnehmer ⁸⁾	1000	624 ⁺	705 ⁺	.	731	.	.	755	.	.
darunter										
*Männer	1000	429 ⁺	477 ⁺	.	498	.	.	507	.	.
*Arbeitslose										
insgesamt										
absolut	1000	210	73	63	58	49	59	51	43	36
je 100 Arbeitnehmer		25,2	9,3	8,2	7,3	6,2	7,5	6,5	5,4	4,6
darunter										
*Männer	1000	146	44	33	30	25	33	28	24	20
Vertriebene	1000	119 ^e	27 ⁺	.	21	.	.	16	.	.
Dauerarbeitslose ⁹⁾	1000	.	.	.	.	.	.	.	.	.

* Die mit einem vorangestellten Stern (*) versehenen Positionen werden 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, jedoch ohne Ausländer und Staatenlose 2) Zugewanderte sind Deutsche, die am 1.9.1939 in Ostberlin oder in der sowjetischen Besatzungszone gewohnt haben, einschl. ihrer nach 1939 geborenen Kinder (1950 und 1956 einschl. Saarländer) 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 9) über 52 Wochen in der Alfa Unterstützte a) am 30.6.1956 b) am 13.9.1950 (Volkzählung) c) berechnet nach dem Bevölkerungsstand vom 30.6.1956 d) ohne Anrechnungsfälle e) Vertriebene und Zugewanderte

noch: a) Monats- und Vierteljahreszahlen

Art der Angabe	Einheit	1950	1956	1956			1957			
		Monats-Durchschnitt		Mai	Juni	Juli	April	Mai	Juni	Juli
LANDWIRTSCHAFT										
Viehbestand										
*Rinder (einschl. Kälber)	1000	999 ^f	1 072 ^f	.	1 148	.	.	.	1 180 ^g	.
darunter										
*Milchkühe	1000	458 ^f	431 ^f	.	425	.	.	.	433 ^g	.
*Schweine	1000	1 031 ^f	1 210 ^f	.	1 118	.	.	.	1 237 ^g	.
darunter										
*Zuchtsauen	1000	107 ^f	122 ^f	.	128	.	.	.	138 ^g	.
darunter										
*trächtig	1000	68 ^f	78 ^f	.	82	.	.	.	88 ^g	.
Schlachtungen von Inlandtieren										
*Rinder (ohne Kälber)	1000 St	7	11	8	7	10	11	10	9	...
*Kälber	1000 St	14	7	7	4	3	12	6	5	...
*Schweine	1000 St	45	70	57	51	57	84	69	60	...
darunter										
*Hausschlachtungen ¹⁰⁾	1000 St	18 ^h	15 ⁱ	2	1	1	7	2	1	...
*Gesamtschlachtgewicht										
(einschl. Schlachtfette)	1000 t	5,0	7,9	7,5	6,5	7,7	9,9	8,6	7,4	...
darunter										
*Rinder (ohne Kälber)	1000 t	1,6	2,4	1,8	1,5	2,0	2,3	2,1	1,8	...
*Schweine	1000 t	2,6	5,1	5,2	4,6	5,3	7,0	6,0	5,2	...
Durchschnittliches Schlachtgewicht für										
*Rinder	kg	226	225	221	214	209	218	216	211	...
*Kälber	kg	26	40	46	53	59	40	48	53	...
*Schweine	kg	98	93	94	93	94	91	90	89	...
Milcherzeugung										
*Kuhmilcherzeugung	1000 t	130	132	179	182	164	161	196	192	...
*Milchleistung je Kuh und Tag	kg	9,9	10,2	13,5	14,1	12,4	12,4	14,6	14,8	...
*Milchanlieferung an Molkereien in % der Gesamterzeugung	%	86	86	87	89	90	86	89	90	...
INDUSTRIE ¹¹⁾										
*Beschäftigte	1000	109	158	157	158	162	161	163	165	...
darunter										
*Arbeiter ¹²⁾	1000	91	132	131	133	136	134	136	138	...
*Gleistete Arbeiterstunden ¹³⁾	1000	18 055	24 611	25 598	25 832	24 826	24 693	25 739	23 713	...
*Löhne (Bruttosumme)	Mio DM	20,4	44,5	47,4	47,8	47,4	47,9	51,2	50,0	...
*Gehälter (Bruttosumme)	Mio DM	5,6	13,0	12,7	13,0	12,9	13,9	14,0	14,6	...
*Brennstoffverbrauch	1000 SKE ¹⁴⁾	81	78	75	75	74	77	81	74	...
Gasverbrauch	1000 Nm ³	.	11 050	11 907	12 075	12 949	12 122	12 913	12 902	...
Heizölverbrauch	1000 t	.	26	25	26	26	26	30	27	...
*Stromverbrauch	Mio kWh	30	61	61	64	63	62	67	62	...
*Stromerzeugung (netto) der ind. Eigenanlagen	Mio kWh	11	19	17	17	17	17	19	18	...
*Umsatz ¹⁵⁾	Mio DM	201	403	416	425	403	427	444	417	...
darunter										
*Auslandsumsatz	Mio DM	10	52	57	65	50	54	68	59	...
Index der industriellen Produktion										
Gesamte Industrieerzeugung										
einschl. Energie und Bau	1950=100	115 ^{j)}	197	212	206	200	214	r 225	223	...
darunter Erzeugnisse des/der										
Erdölgewinnung		107	526	524	524	532	582	580	602	...
Industrie der Steine und Erden		111	176	211	229	217	190	197	199	...
Hochofen- und Stahlwerke		106	130	128	142	154	145	167	171	...
Eisen-, Stahl- u. Tempergießereien		99	130	140	142	92	114	139	129	...
Mineralölverarbeitung		117	566	654	664	644	447	r 623	683	...
Gummi- und Asbestverarbeitung		122	583	635	578	547	683	r 657	568	...
Sägewerke und Holzbearbeitung		94	134	135	142	156	141	158	163	...
papierherstellenden Industrie		102	234	247	235	242	232	262	257	...
Schiffbaues		126	255	332	311	284	305	309	287	...
Maschinenbaues		134	240	280	258	251	298	r 295	300	...
elektrotechnischen Industrie		144	323	343	334	352	389	r 417	393	...
feinmechan. u. optischen Industrie		159	506	540	502	459	513	538	581	...
Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie		119	152	159	161	138	155	167	173	...
(einschl. Sportwaffen)		97	115	106	100	105	124	r 134	120	...
ledererzeugenden Industrie		102	184	206	218	119	225	234	230	...
Schuhindustrie		118	201	189	197	184	215	228	197	...
Textilindustrie		115	134	128	101	121	158	r 163	116	...
Bekleidungsindustrie		137	171	169	161	151	180	r 202	200	...
Fleischwarenindustrie		143	223	173	153	234	109	120	119	...
fischverarbeitenden Industrie		102	105	155	155	130	147	r 183	190	...
Molkereien u. Milchverarb. Industrie		114	185	198	200	206	210	240	221	...
tabakverarbeitenden Industrie		92	158	203	195	195	185	190	200	...
Bauproduktion										
ÖFFENTLICHE ENERGIEVERSORGUNG										
*Stromerzeugung (brutto) d. öffentl. Kraftwerke	Mio kWh	66	98	85	93	77	92	91	94	...
*Stromverbrauch ¹⁶⁾	Mio kWh	70	117	106	106	107	116	118	...	...
*Gaserzeugung (brutto) der öffentl. Werke ¹⁷⁾	Mio cbm	11	16	16	15	15	16	16	15	...

10) gewerbliche Schlachtungen 11) nach den Ergebnissen der monatlichen Industrieberichterstattung (im allgemeinen Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten); ohne Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke und ohne Bauwirtschaft; Monatsdurchschnitt 1956 = vorläufige Zahlen 12) einschl. gewerblicher Lehrlinge 13) einschl. Lehrlingsstunden 14) eine Steinkohleeinheit = 1 t Steinkohle oder Steinkohlenkoks oder -briketts; = 1,5 t Braunkohlenbriketts; = 3 t Rohbraunkohle 15) einschl. Verbrauchsteuern sowie Reparaturen, Lohn- und Montagearbeiten, aber ohne Umsatz an Handelswaren 16) einschl. Verluste 17) einschl. des vom Metallhüttenwerk Lübeck erzeugten Stadtgases f) Dezember g) Repräsentativ-Erhebung h) ø Winterhalbjahr 1950/51 = 35 i) ø Winterhalbjahr 1956/57 = 28 j) hier und bei allen folgenden Industriegruppen: 1951

noch: a) Monats- und Vierteljahreszahlen

Art der Angabe	Einheit	1950	1956	1956			1957			
		Monats-Durchschnitt		Mai	Juni	Juli	April	Mai	Juni	Juli
BAUWIRTSCHAFT UND WOHNUNGSWESEN										
Bauhauptgewerbe ¹⁸⁾										
*Beschäftigte		39 835	48 594	58 162	58 792	58 422	52 972	55 356	55 612	...
*Geleistete Arbeitsstunden	1000	6 800	8 728	10 880	11 091	10 908	9 226	9 710	9 487	...
darunter										
*für Wohnungsbauten	1000	3 278	4 233	5 218	5 211	5 212	4 546	4 631	4 448	...
*Löhne (Bruttosumme)	Mio DM	8,5	17,2	21,5	21,9	21,7	19,7	21,0	20,8	...
*Gehälter (Bruttosumme)	Mio DM	0,5	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	...
*Umsatz	Mio DM	24,3	53,5	55,9	66,9	68,6	50,8	60,4	56,0	...
Baugenehmigungen ¹⁹⁾										
*Wohngebäude (ohne Gebäudeteile) ²⁰⁾		726	751	863	938	666	964	905	998	...
*Nichtwohngebäude (ohne Gebäudeteile)		347	337	440	396	441	360	453	404	...
Veranschlagte reine Baukosten für alle ganzen Gebäude	Mio DM	22,2	37,9	37,3	41,9	36,5	44,2	51,3	50,6	...
darunter										
für Wohngebäude	Mio DM	16,9	27,8	26,7	30,5	25,3	33,5	39,1	38,2	...
*Umbauter Raum in allen Gebäuden (ohne Gebäudeteile)	1000 obm	757	769	791	860	787	837	968	965	...
darunter										
*in Wohngebäuden	1000 obm	536	527	523	574	484	579	659	683	...
*Wohnungen 21)		2 306	1 857	1 791	1 958	1 722	1 901	2 158	2 144	...
darunter										
*in ganzen Wohngebäuden		2 061	1 646	1 528	1 731	1 475	1 673	1 938	1 910	...
Baufertigstellungen										
Wohnungen 22)		1 478	1 919	550	1 312	1 174	614	1 092	993	...
Wohnräume 23)		4 926	6 994	2 154	4 670	4 084	2 103	4 160	3 538	...
HANDEL										
Index der Einzelhandelsumsätze										
*insgesamt	1956=100	.	.	99	97	99	109	105	105	...
davon										
*Nahrungs- und Genussmittel		.	.	97	102	101	108	104	106	...
*Bekleidung, Wäsche, Schuhe		.	.	115	92	93	116	109	108	...
*Hausrat und Wohnbedarf		.	.	99	91	92	107	111	96	...
*Sonstige Waren		.	.	91	97	97	107	106	105	...
Handel mit dem Währungsgebiet der DM-Ost										
*Bezüge Schleswig-Holsteins	1000 VE ²⁴⁾	824	397	408	393	633	390	210	342	...
*Lieferungen Schleswig-Holsteins	1000 VE	1 309	1 422	723	588	1 528	655	487	2 149	...
Handel mit Berlin (West)										
*Bezüge Schleswig-Holsteins	1000 DM	1 861	5 858	11 529	7 441	4 626	6 216	9 662	5 693	...
*Lieferungen Schleswig-Holsteins	1000 DM	13 045	24 117	20 834	19 460	24 225	24 512	23 338	23 220	...
Ausfuhr nach Warengruppen ²⁵⁾										
*insgesamt	Mio DM	7,2	59,9	92,5	76,7	65,5	35,2	79,6	75,5	...
davon Güter der										
*Ernährungswirtschaft	Mio DM	0,7	5,6	7,0	14,1	9,4	3,8	3,7	3,0	...
*Gewerblichen Wirtschaft	Mio DM	6,5	54,4	85,6	62,6	56,1	31,4	75,8	72,5	...
davon										
*Rohstoffe	Mio DM	0,2	1,8	1,7	1,9	1,7	1,3	1,6	1,7	...
*Halbwaren	Mio DM	2,3	4,5	4,1	5,9	4,1	5,3	5,4	5,3	...
*Fertigwaren	Mio DM	4,0	48,0	79,7	54,9	50,3	24,9	68,8	65,5	...
davon										
*Vorerzeugnisse	Mio DM	0,5	2,9	2,4	2,8	2,9	2,3	3,2	2,6	...
*Enderzeugnisse	Mio DM	3,5	45,1	77,3	52,0	47,4	22,6	65,5	62,9	...
*Ausfuhr nach ausgewählten Verbrauchsländern ²⁵⁾										
Indien	Mio DM	0,0	2,7	0,2	3,6	0,8	0,1	0,3	12,4	...
Griechenland	Mio DM	0,4	1,1	0,4	9,8	0,5	0,2	0,3	9,5	...
Dänemark	Mio DM	0,8	3,2	2,5	3,1	3,1	3,1	3,6	7,1	...
Norwegen	Mio DM	0,3	9,7	17,7	5,1	17,7	0,9	3,9	6,1	...
Indonesien	Mio DM	0,1	1,3	10,9	0,6	0,8	0,1	0,2	6,0	...
Schweden	Mio DM	0,6	2,8	2,5	2,9	2,1	4,5	7,9	4,0	...
Niederlande	Mio DM	0,6	3,7	3,5	3,4	4,5	4,0	13,0	3,4	...
Liberia	Mio DM	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	10,7	2,0	...
VERKEHR										
Seeschifffahrt ²⁶⁾										
Güterempfang	1000 t	141	p 319	311	336	r 428	310	333	371	...
Güterversand	1000 t	86	p 115	148	103	r 99	63	69	141	...
Binnenschifffahrt										
*Güterempfang	1000 t	.	109	119	94	108	104	115	138	...
*Güterversand	1000 t	.	155	173	180	185	133	148	140	...
Nord-Ostsee-Kanal										
Schiffsverkehr ²⁷⁾										
Schiffe		3 939	5 200	5 217	5 738	6 444	4 779	5 609	6 158	...
darunter										
deutsche	%	64,0	61,7	63,1	59,0	59,3	63,3	61,5	62,0	...
Raumgehalt	1000 NRT	1 481	2 633	2 465	3 099	3 291	2 261	2 879	3 095	...
darunter										
deutscher Anteil	%	23,3	29,6	30,2	30,9	30,1	31,5	27,7	31,6	...

18) nach den Ergebnissen der Totalerhebung für alle Betriebe (hochgerechnet) 19) baupolizeilich genehmigte Bauvorhaben
 20) bis 1955 Neubau, Wiederaufbau und Umbau ganzer Gebäude, ab 1956 nur Neubau und Wiederaufbau 21) 1950 - 1955 Normal- und Notwohnungen; ab 1956 nur Normalwohnungen 22) 1950: Normal- und Notbau; 1956 - 1957: Normalbau 23) Zimmer mit 6 und mehr qm Fläche und alle Küchen 24) VE = Verrechnungseinheiten 25) 1957 = vorläufige Zahlen 26) Monatsangaben 1956/57 = vorläufige Zahlen 27) ab 1956 ohne Sportfahrzeuge ohne Tonnageangabe

noch: a) Monats- und Vierteljahreszahlen

Art der Angabe	Einheit	1950		1956			1957			
		Monats-Durchschnitt		Mai	Juni	Juli	April	Mai	Juni	Juli
noch: VERKEHR										
noch: Nord-Ostsee-Kanal										
Güterverkehr										
Gesamtverkehr	1000 t	2 492	3 922	3 587	4 674	4 841	3 193	3 976	4 515	...
darunter										
auf deutschen Schiffen	%	20,1	31,8	30,8	32,0	33,3	33,5	30,0	33,7	...
Richtung West-Ost	1000 t	1 122	1 999	2 052	2 325	2 141	1 861	2 146	2 234	...
Richtung Ost-West	1000 t	1 371	1 924	1 535	2 349	2 701	1 332	1 829	2 282	...
Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge										
*insgesamt		1 244	2 483	3 438	2 921	2 649	3 361	3 375	3 258	...
darunter										
*Krafträder (einschl. Motorroller)		449	508	1 207	861	623	728	686	680	...
*Personenkraftwagen		398	1 317	1 570	1 421	1 289	1 891	1 974	1 758	...
*Kombinationskraftwagen		.	97	109	125	118	140	153	153	...
*Lastkraftwagen		247	261	311	239	309	259	258	267	...
Straßenverkehrsunfälle										
*Unfälle insgesamt		826	1 900	1 890	2 142	2 551	1 971	2 212	2 657	p3 021
davon										
*nur mit Personenschaden		417	118	142	159	142	107	132	167	p 146
mit Personen- und Sachschaden			742	868	980	1 167	722	844	1 032	p1 148
nur mit Sachschaden		409	1 040	880	1 003	1 242	1 142	1 236	1 458	p1 727
*Getötete Personen (28)		17	36	35	27	60	30	36	51	p 37
*Verletzte Personen		493	1 052	1 227	1 398	1 659	1 004	1 192	1 533	p1 677
Fremdenverkehr										
*Fremdenneumeldungen (29)	1000	44 ^k	100 ^k	90	134	269	74	84	...	...
darunter										
*von Ausländern	1000	2 ^k	15 ^k	14	23	53	14	14	...	...
*Fremdenübernachtungen (29)	1000	221 ^k	571 ^k	284	686	2 122	215	298	...	...
darunter										
*von Ausländern	1000	5 ^k	32 ^k	21	42	137	21	21	...	...
GELD UND KREDIT										
Kreditinstitute (ohne LZB) (30)										
*Kredite an Nichtbanken	Mio DM	741 ^m	2 392 ^m	2 323	2 361	2 364	2 498	2 525	...	...
davon										
*Kurzfristige Kredite	Mio DM	441 ^m	864 ^m	910	941	926	883	889	...	...
darunter										
*an Wirtschaft und Private	Mio DM	428 ^m	858 ^m	904	935	919	879	884	...	...
*Mittel- und langfristige Kredite	Mio DM	299 ^m	1 528 ^m	1 413	1 421	1 439	1 615	1 635	...	...
darunter										
*an Wirtschaft und Private	Mio DM	263 ^m	1 303 ^m	1 211	1 218	1 235	1 411	1 429	...	...
*Sicht- und befristete Einlagen von Nichtbanken (30)	Mio DM	408 ^m	1 476 ^m	1 337	1 326	1 332	1 603	1 613	...	...
darunter										
*von Wirtschaft und Privaten	Mio DM	231 ^m	616 ^m	510	498	529	675	675	...	...
*Spareinlagen am Monatsende	Mio DM	131 ^m	704 ^m	659	666	657	766	775	...	...
darunter										
*bei Sparkassen	Mio DM	94 ^m	470 ^m	438	442	441	502	509	513	...
*Gutschriften auf Sparkonten	Mio DM	9	38	33	34	35	42	39	...	...
*Lastschriften auf Sparkonten	Mio DM	7	30	28	27	44	29	30	...	...
*Konkurse (eröffnete und mangels Masse abgelehnte)		23	15	20	13	11	17	8	10	...
*Vergleichsverfahren (eröffnete)		8	3	3	2	3	-	2	5	...
Wechselproteste	Anzahl	682	1 136	1 301	1 118	1 218	853	1 081	...	...
	Wert	517	697	682	648	651	555	801	...	...
OFFENTLICHE FÜRSORGE (31)										
*Laufend Unterstützte in der offenen Fürsorge										
*Parteien	1000	56 ⁿ	47 ⁿ	.	42 ^q	.	.	.	...	.
Personen										
*absolut	1000	90 ⁿ	67 ⁿ	.	61 ^q	.	.	.	...	.
*je 1 000 Einwohner		34,9 ⁿ	29,4 ⁿ	.	26,7 ^q	.	.	.	...	.
Aufwand (32)										
insgesamt										
*absolut	1000 DM	15 499 ⁺	20 771 ⁺	.	15 811 ^t	.	.	.	...	.
*je Einwohner	DM	6,02 ⁺	9,15 ⁺	.	6,96 ^t	.	.	.	...	.
darunter für										
Offene Fürsorge										
*Laufende Unterstützung	1000 DM	7 388 ⁺	7 976 ⁺	.	7 085 ^t	.	.	.	...	.
Einmalige Unterstützung	1000 DM	.	1 923 ⁺	.	1 128 ^t	.	.	.	...	.
*Geschlossene Fürsorge	1000 DM	3 900 ⁺	7 300 ⁺	.	5 835 ^t	.	.	.	...	.

+) = Vierteljahresdurchschnitt

28) seit 1953 einschl. der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorbenen Personen 29) ab Monat April 1957 = vorläufige Zahlen 30) Monatszahlen: Bestand am Ende des Berichtszeitraumes 31) einschl. Tbo-Hilfe 32) einschl. Sonderleistungen k) 1950 (1. Vierteljahr geschätzt): 110 Fremdenverkehrsgemeinden; Mts.-Ø Sommerhalbjahr: 61 Fremdenneumeldungen (dar. von 3 Ausländern), 377 Fremdenübernachtungen (dar. von 8 Ausländern). 1956: 165 Fremdenverkehrsgemeinden; Mts.-Ø Sommerhalbjahr: 149 Fremdenneumeldungen (dar. von 25 Ausländern), 986 Fremdenübernachtungen (dar. von 55 Ausländern)

m) Stand: 31. 12.

n) aus 4 Stichtagen

q) Stand: 30. 6. 1956

t) 1. Rechnungszeitjahr 1956

noch: a) Monats- und Vierteljahreszahlen

Art der Angabe	Einheit	1950	1956	1956			1957			
			Monats- Durchschnitt	Mai	Juni	Juli	April	Mai	Juni	Juli
STEUERN ³³⁾										
*Bundessteuern	1000 DM	44 667	71 977	62 708	69 591	75 037	73 034	72 600	72 825	...
davon										
*Umsatzsteuer einschl. Umsatz- ausgleichsteuer	1000 DM	14 580	27 080	23 756	24 235	28 360	27 777	25 737	26 726	...
*Beförderungsteuer	1000 DM	281	858	722	828	981	866	858	885	...
*Zölle	1000 DM	1 381	6 444	4 853	5 394	6 313	6 620	6 122	6 117	...
*Verbrauchssteuern darunter	1000 DM	27 474	35 537	31 488	34 398	36 754	37 347	39 436	37 968	...
*Tabaksteuer ³⁴⁾	1000 DM	22 295	28 503	24 340	26 691	30 042	29 021	31 793	29 807	...
*Notopfer Berlin ³⁴⁾	1000 DM	951	2 058	1 890	4 736	2 629	424	447	1 129	...
außerdem										
*Lastenausgleichsabgaben ³⁵⁾	1000 DM	5 569	6 503	11 647	3 563	3 407	4 129	11 090	2 795	...
*Landessteuern ³⁶⁾	1000 DM	14 273	34 514	23 146	45 662	28 693	24 491	25 764	55 481	...
darunter										
*Lohnsteuer	1000 DM	3 467	11 505	10 089	10 398	12 105	8 818	10 704	10 926	...
*Veranlagte Einkommensteuer	1000 DM	6 264	12 608	4 065	22 224	7 185	7 806	5 327	28 492	...
*Nicht veranlagte Steuern vom Ertrag	1000 DM	69	374	286	797	884	333	325	835	...
*Körperschaftsteuer	1000 DM	1 760	3 646	1 825	6 720	1 932	1 887	1 154	9 748	...
*Vermögenssteuer	1000 DM	268	1 450	2 581	1 175	1 893	322	3 123	325	...
*Kraftfahrzeugsteuer	1000 DM	1 210	2 723	2 575	2 608	2 723	3 502	2 973	2 895	...
*Biersteuer	1000 DM	248	305	287	261	373	285	357	403	...
Gemeindesteuern										
*Realsteuern insgesamt	1000 DM	26 416 ⁺	45 952 ⁺	.	.	44 217 ^u	.	.	47 137 ^v	.
davon										
*Grundsteuer A	1000 DM	6 231 ⁺	6 555 ⁺	.	.	6 772 ^u	.	.	5 967 ^v	.
*Grundsteuer B	1000 DM	9 320 ⁺	10 938 ⁺	.	.	10 705 ^u	.	.	11 091 ^v	.
*Gewerbesteuer nach Ertrag und Kapital	1000 DM	9 066 ⁺	25 181 ⁺	.	.	23 282 ^u	.	.	26 523 ^v	.
*Lohnsummensteuer	1000 DM	1 799 ⁺	3 279 ⁺	.	.	3 458 ^u	.	.	3 557 ^v	.
*Sonstige Steuern	1000 DM	3 335 ⁺	5 296 ⁺	.	.	5 242 ^u	.	.	5 306 ^v	.
PREISE										
Preisindexziffern im Bundesgebiet										
Einkaufspreise für Auslandsgüter	1950=100	100	107	108	107	106	107	108	p 107	...
Preise ausgewählter Grundstoffe	1950=100	100	129	129	129	127	131	130	p 131	...
Erzeugerpreise										
industrieller Produkte	1950=100	100	121	121	120	120	124	124	124	...
landwirtschaftlicher Produkte	1950/51 =100	100 ^w	123 ^y	134	133	127	p 127	p 126	p 129	...
Wohnungsbaupreise	1936=100	191	255	256	.	.	.	270	.	.
Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel (Ausgabenindex)	1950/51 =100	100 ^w	117 ^y	120	.	.	122	122	p 121	...
Einzelhandelspreise	1950=100	100	106	106	107	107	108	108	109	...
Preisindex für die Lebenshaltung ³⁷⁾	1950=100	100	113	113	113	113	114	114	115	116
darunter										
Ernährung	100	119	120	120	120	119	120	120	120	124
Wohnung	100	117	117	117	117	119	119	119	119	119
Heizung und Beleuchtung	100	132	131	131	132	135	135	135	135	136
Bekleidung	100	97	97	97	97	100	101	101	101	101
Hausrat	100	105	105	105	105	109	109	110	110	110
LOHNE DER INDUSTRIEARBEITER ³⁸⁾										
Durchschnittliche Brutto-Wochenverdienste										
*Männer	DM	64,16	102,12	103,16	.	.	.	109,33	.	.
darunter										
*Facharbeiter	DM	68,90	110,40	112,05	.	.	.	116,11	.	.
*Frauen	DM	37,09	59,05	59,88	.	.	.	62,13	.	.
Durchschnittliche Brutto-Stundenverdienste										
*Männer	Pf	130,4	205,3	204,6	.	.	.	225,1	.	.
darunter										
*Facharbeiter	Pf	139,8	220,5	219,5	.	.	.	238,5	.	.
*Frauen	Pf	80,8	126,3	127,9	.	.	.	137,8	.	.
Durchschnittliche Wochenarbeitszeit										
*Männer	Std	49,2	49,7	50,4	.	.	.	48,6	.	.
*Frauen	Std	45,9	46,8	46,8	.	.	.	45,1	.	.

+ = Vierteljahresdurchschnitt

33) Rechnungsjahr 34) ohne Abgabe auf Postsendungen 35) 1950 nur Soforthilfe-Abgaben 36) einschl. des an den Bund abzuführenden Anteils an der Einkommen- und Körperschaftsteuer 37) 4-Personen-Arbeitnehmerhaushaltungen; mittlere Verbrauchergruppe mit monatlich rund 300 DM Lebenshaltungsausgaben bzw. 360 DM Haushaltseinnahmen 38) Effektivverdienste, nach der vierteljährlichen Lohnsummenstatistik. - Aus methodischen Gründen sind die Ergebnisse von Mai 1957 mit denen von Mai 1956 nicht vergleichbar u) 1.7. bis 30.9.1956 v) 1.4. bis 30.6.1957 w) Wirtschaftsjahr 1950/51 (Juli - Juni)

y) Wirtschaftsjahr 1955/56 (Juli - Juni)

b) Jahreszahlen

Art der Angabe	1)	Einheit	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT									
Wohnbevölkerung insgesamt	JD	1000	2 611	2 521	2 458	2 385	2 325	2 290	2 271 ^a
darunter Vertriebene 2)									
absolut	JD	1000	912	839	754	699	653	630	618 ^a
in % der Wohnbevölkerung			34,9	33,3	30,7	29,3	28,1	27,5	27,2
Zugewanderte 3)									
absolut	JD	1000	104	101	131	131	132	132	135 ^a
in % der Wohnbevölkerung			4,0	4,0	5,3	5,5	5,7	5,8	5,9
Beschäftigte Arbeitnehmer 4)	30.9.	1000	650	633	653	667	683	716	741
darunter in den Wirtschaftsbereichen									
Land- und Forstwirtschaft	30.9.	1000	104	97	95	92	88	86	81
Industrie und Handwerk (einschl. Bau)	30.9.	1000	260	249	264	279	294	318	334
Handel und Verkehr	30.9.	1000	121	123	130	134	140	148	158
Arbeitslose									
insgesamt									
absolut	30.9.	1000	178	157	119	90	75	57	45
je 100 Arbeitnehmer	30.9.		21,5	19,9	15,4	11,9	9,9	7,4	5,7
darunter Dauerarbeitslose 5)	30.9.	1000	58	72	58	44	35 ^b	16 ^b	17 ^b
UNTERRICHT, BILDUNG UND KULTUR									
Schüler an den allgemeinbildenden Schulen 6)7)									
absolut	1.5.	1000	467	436	407	384	359	346	330
je 1 000 Einwohner	1.5.		177	172	165	160	154	151	145
INDUSTRIE 8)									
Beschäftigte									
absolut	JD	1000	109	115	119	126	136	148	p 158
je 1 000 Einwohner			41,7	45,7	48,2	52,7	58,4	64,4	.
Löhne (Bruttosumme)	JS	Mio DM	245	301	334	378	424	488	p 534
Gehälter (Bruttosumme)	JS	Mio DM	68	80	92	103	117	134	p 156
Umsatz 9)	JS	Mio DM	2 416	3 054	3 212	3 371	3 747	4 223	p4 840
darunter Auslandsumsatz	JS	Mio DM	115	258	322	363	551	581	p 627
Index der industriellen Produktion einschl. Energie und Bau		1950=100	100	115	123	141	163	182	p 197
BAUWIRTSCHAFT UND WOHNUNGSWESEN									
Baufertigstellungen									
Wohnungen 10)									
absolut	JS	1000	17,7	20,2	17,9	20,7	19,9	18,3	23,0
je 1 000 Einwohner			6,9	8,1	7,4	8,8	8,6	8,0	10,1
Anteil des sozialen Wohnungsbaues	JS	%	.	.	.	70,8	67,1	56,4	58,7
Wohnräume 11)									
absolut	JS	1000	59,1	69,5	60,5	69,4	69,9	67,9	83,9
je 1 000 Einwohner			23,1	27,9	25,0	29,6	30,3	29,8	37,0
HANDEL									
Index der Einzelhandelsumsätze insgesamt		1955=100	.	.	.	.	.	100	108
Ausfuhr nach Warengruppen									
absolut	JS	Mio DM	86,9	232,6	314,2	374,6	509,5	580,9	719,3
in % des Bundes			1,0	1,6	1,9	2,0	2,3	2,3	2,3
VERKEHR									
Kraftfahrzeugbestand									
Kraftfahrzeuge insgesamt	1.7.	1000	66 ^c	88 ^c	112	139	r 167	188	204
darunter Krafträder	1.7.	1000	22 ^c	31 ^c	41	52	63	70	72
Pkw 12)	1.7.	1000	20 ^c	27 ^c	34	42	r 54	65	75
Lkw	1.7.	1000	16 ^c	19 ^c	23	26	28	28	27
STEUERN									
Bundessteuern									
absolut	Rj.(JS)	Mio DM	536	617	682	647	645	775	864
je Einwohner	"	DM	210	248	277	271	277	338	380
Landessteuern 13)									
absolut	"	Mio DM	171	251	329	345	366	347	414
je Einwohner	"	DM	67	101	134	145	158	152	182
Gemeindesteuern									
absolut	"	Mio DM	119	140	158	170	183	192	205
je Einwohner	"	DM	47	56	64	71	79	84	90

1) JD = Jahresdurchschnitt, JS = Jahressumme, Stand = Stichtag (Monat), Rj. = Rechnungsjahr 2) 1950 und 1951 Inhaber von Landesflüchtlingsausweisen A, ab 1952 wie Anmerkung 1, Tab. a 3) 1950 und 1951 Inhaber von Landesflüchtlingsausweisen B-1, ab 1952 wie Anmerkung 2, Tab. a 4) Arbeiter, Angestellte und Beamte 5) über 52 Wochen in der Alfu Unterstützte 6) Stand 1950 - 1952: 15. 5. 7) ohne Minderheitsschulen 8) nach den Ergebnissen der monatlichen Industrieberichterstattung (im allgemeinen Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten) 9) einschl. Verbrauchsteuern sowie Reparaturen, Lohn- und Montagearbeiten, aber ohne Umsatz an Handelswaren 10) 1950 - 1951: Normal- und Notbau, 1952 - 1956: Normalbau 11) Zimmer mit 6 und mehr qm Fläche und alle Küchen 12) einschl. Kombinations- und Krankenkraftwagen 13) einschl. des an den Bund abzuführenden Anteils an der Einkommen- und Körperschaftsteuer a) Fortgeschriebene Wohnbevölkerung nach dem Stand vom 30. 6. 1956 b) Stand: 31. August c) im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge

Umfang, Zusammensetzung und Richtung des Güterverkehrs¹ auf dem Nord-Ostsee-Kanal in den Rechnungsjahren 1947 - 1956 - in 1 000 t -

Jahr	Richtung	Güterverkehr insgesamt	darunter											
			Kohle	Erze	Eisen	Holz	Zellulose	Getreide	Futtermittel	Düngemittel	Erdöl und Derivate	andere Massengüter	Stückgüter	lebendes Vieh
1947	Ost-West	6 083	1 519	567	101	2 096	.	168	.	.	.	1 480	.	.
	West-Ost	4 315	2 025	38	68	15	.	377	.	.	.	1 712	.	.
	zusammen	10 398	3 544	605	169	2 111	.	545	.	.	.	3 192	.	.
1948	Ost-West	7 096	3 074	866	214	1 423	.	361	.	.	.	1 826	.	.
	West-Ost	5 187	2 620	5	94	21	.	110	.	.	.	2 277	.	.
	zusammen	12 083	5 694	871	308	1 444	.	471	.	.	.	4 103	.	.
1949	Ost-West	19 314	4 235	3 725	215	3 996	.	820	.	.	.	4 608	1 666	.
	West-Ost	8 840	3 447	268	267	19	.	229	.	.	.	2 567	1 959	.
	zusammen	28 154	7 682	3 993	482	4 015	.	1 049	.	.	.	7 175	3 625	.
1950	Ost-West	16 513	2 739	2 275	175	4 131	.	422	.	.	.	2 648	3 908	121
	West-Ost	13 096	4 728	106	399	18	.	274	.	.	.	4 153	4 035	97
	zusammen	30 409	7 467	2 381	574	4 149	.	696	.	.	.	6 801	7 943	218
1951	Ost-West	16 601	2 231	2 949	120	5 294	.	303	.	.	.	2 756	2 671	177
	West-Ost	16 411	5 946	231	353	25	.	412	.	.	.	5 871	3 458	12
	zusammen	33 012	8 177	3 180	473	5 319	.	715	.	.	.	8 627	6 129	189
1952	Ost-West	16 252	1 955	3 517	146	4 824	1 018	675	29	65	212	1 493	2 285	33
	West-Ost	15 981	6 156	201	395	18	8	249	254	890	3 159	1 553	3 098	.
	zusammen	32 233	8 111	3 718	541	4 842	1 026	924	283	955	3 371	3 046	5 383	33
1953	Ost-West	17 628	2 466	3 566	194	4 402	1 270	1 042	31	71	153	1 453	2 927	53
	West-Ost	15 806	4 911	726	453	11	8	248	315	1 044	3 647	1 385	3 058	.
	zusammen	33 434	7 377	4 292	647	4 413	1 278	1 290	346	1 115	3 800	2 838	5 985	53
1954	Ost-West	20 058	2 623	3 653	345	5 500	1 385	440	37	71	387	1 995	3 497	125
	West-Ost	21 964	6 267	1 430	630	30	8	1 569	373	848	5 009	2 162	3 637	1
	zusammen	42 022	8 890	5 083	975	5 530	1 393	2 009	410	919	5 396	4 157	7 134	126
1955	Ost-West	22 615	3 278	4 423	436	5 910	1 395	396	24	171	300	3 895	2 369	18
	West-Ost	22 463	5 802	877	466	98	8	1 388	641	1 150	5 929	3 781	2 323	.
	zusammen	45 078	9 080	5 299	902	6 008	1 403	1 784	665	1 321	6 229	7 676	4 692	18
1956	Ost-West	23 994	2 777	4 917	483	5 836	1 955	786	56	239	436	2 021	4 465	23
	West-Ost	24 684	5 894	1 091	616	55	10	1 108	624	1 526	7 172	1 950	4 652	6
	zusammen	48 678	8 671	6 008	1 099	5 891	1 965	1 894	680	1 765	7 608	3 951	9 117	29

1) bis 1948 wurden nur Massengüter erfasst

Die im Teilstreckenverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal beförderten Güter Januar 1953 - März 1957 - in 1 000 t -

Jahr	Güterverkehr insgesamt	darunter Teilstreckenverkehr													
		insgesamt		darunter											
		absolut	in % des Gesamtverkehrs	Kohle	Erze	Kiesabbruch	Eisen	Holz	Getreide	Futtermittel	Düngemittel	Erdöl	andere Massengüter	Stückgüter	
1953	Januar	2 523	133	5,3	44,4	-	0,6	1,3	2,3	4,3	2,2	22,4	50,1	5,4	0,1
	Februar	1 719	75	4,4	34,9	-	0,8	1,5	0,6	4,3	0,7	9,0	18,7	4,9	-
	März	2 099	92	4,4	16,6	-	0,8	2,7	0,5	2,9	0,6	8,5	47,5	11,6	0,2
	April	2 147	107	5,0	35,8	-	0,8	2,2	0,7	4,3	2,1	4,5	47,2	3,6	5,1
	Mai	2 530	111	4,4	38,6	-	0,2	3,7	1,7	6,1	0,2	1,0	46,7	10,3	2,4
	Juni	2 888	85	2,9	11,7	-	-	4,5	2,3	11,6	-	2,5	37,2	14,0	1,1
	Juli	2 904	134	4,6	16,0	-	0,3	3,1	2,2	15,6	0,4	5,8	71,0	17,1	2,1
	August	3 205	144	4,5	54,5	-	-	3,6	6,0	6,7	1,4	7,3	46,1	19,0	0,0
	September	3 129	185	5,9	57,4	-	0,3	3,7	2,7	4,1	1,9	3,5	97,8	13,1	0,2
	Oktober	3 262	134	4,1	47,5	-	0,9	1,6	3,3	1,3	1,6	15,2	44,5	15,2	2,7
	November	3 218	128	4,0	41,7	-	0,6	3,6	6,7	7,6	0,9	3,0	43,9	19,7	0,3
	Dezember	3 274	187	5,7	55,4	-	0,6	2,4	8,8	3,6	0,8	13,8	87,8	6,5	8,0
1954	Januar	2 781	166	6,0	50,0	19,0	1,2	1,8	0,2	5,9	1,9	11,2	71,8	2,3	0,4
	Februar	1 703	152	8,9	28,9	9,6	1,5	-	2,1	8,3	0,6	15,0	81,6	2,4	3,8
	März	2 393	161	6,7	44,8	4,0	0,4	2,9	0,7	4,2	1,9	17,0	70,0	11,6	1,1
	April	2 602	112	4,3	49,6	-	0,9	2,5	0,9	3,2	2,4	1,6	37,2	10,7	2,9
	Mai	3 229	154	4,8	18,7	-	0,3	2,1	2,6	17,0	0,1	17,8	78,3	16,2	1,3
	Juni	3 502	134	3,8	18,6	-	0,6	2,4	2,4	9,6	0,5	5,6	74,4	18,4	0,5
	Juli	3 821	228	6,0	42,1	-	0,5	2,0	7,9	9,3	1,1	8,3	114,9	36,5	5,6
	August	3 831	148	3,9	17,4	0,2	0,2	2,7	1,4	7,7	0,4	19,3	74,8	21,6	2,3
	September	3 444	170	4,9	29,5	-	0,5	2,0	2,9	17,1	2,3	9,8	79,8	20,4	4,8
	Oktober	4 134	224	5,4	42,1	-	0,2	3,2	5,3	11,3	3,0	2,3	118,9	24,0	11,9
	November	3 814	168	4,4	40,3	0,4	1,7	4,1	4,6	15,1	2,7	1,1	73,9	18,8	4,5
	Dezember	4 158	178	4,3	25,2	-	-	5,2	3,8	13,6	3,0	7,6	95,3	22,4	1,5
1955	Januar	3 658	207	5,7	5,3	2,9	0,8	4,2	1,3	8,7	2,3	29,8	124,4	23,6	4,2
	Februar	2 834	146	5,1	22,2	2,6	0,2	1,0	0,8	4,3	1,6	5,2	70,8	34,8	2,4
	März	2 995	172	5,7	34,2	3,2	1,5	1,2	0,9	3,1	1,3	5,8	73,1	24,5	3,4
	April	3 252	151	4,6	32,3	4,6	0,5	0,5	5,8	1,8	0,8	9,3	61,9	30,9	-
	Mai	3 801	173	4,6	25,8	-	0,2	1,6	2,4	4,2	0,7	8,4	99,3	30,5	-
	Juni	3 881	162	4,2	35,4	-	0,8	1,6	2,8	5,7	0,8	10,7	72,0	29,3	3,0
	Juli	4 344	199	4,6	78,3	0,3	-	8,1	3,6	7,9	3,5	7,6	72,9	16,3	0,6
	August	4 379	175	4,0	43,3	-	-	2,0	9,1	6,4	2,4	16,5	82,7	12,3	0,7
	September	4 445	200	4,5	78,0	6,0	-	1,6	6,8	3,7	8,4	12,2	62,7	19,0	1,6
	Oktober	4 494	197	4,4	61,5	-	0,2	1,2	6,7	5,8	3,1	9,5	90,6	17,5	0,5
	November	4 231	138	3,3	25,8	-	0,3	2,7	8,8	10,0	3,3	13,3	59,1	14,5	0,6
	Dezember	4 326	201	4,6	54,0	5,5	0,3	4,8	8,6	3,7	2,4	14,5	90,5	15,4	1,3
1956	Januar	3 949	108	2,7	24,5	1,2	0,6	5,1	0,2	6,4	4,1	7,0	46,8	11,5	0,7
	Februar	1 557	157	10,1	44,1	4,2	-	-	0,9	2,6	0,6	1,5	81,5	16,3	5,2
	März	2 461	229	9,3	63,0	-	1,0	1,9	4,6	6,3	9,7	24,7	73,7	33,6	10,6
	April	3 968	229	6,4	58,0	0,2	0,6	1,6	5,0	21,2	3,4	4,7	91,5	27,8	15,0
	Mai	3 587	181	5,0	34,4	5,8	0,7	1,1	4,0	8,0	1,7	6,1	101,1	17,2	1,0
	Juni	4 674	274	5,9	26,0	-	0,6	1,3	6,1	4,8	1,0	8,7	201,2	22,1	2,3
	Juli	4 841	258	5,3	57,6	-	0,3	1,7	11,6	10,5	1,4	18,7	144,8	9,8	1,4
	August	4 580	218	4,8	34,6	-	-	2,7	3,6	14,1	3,0	15,8	119,2	22,1	2,5
	September	4 508	217	4,8	40,2	-	-	1,8	7,9	17,6	3,5	14,9	113,3	15,1	3,1
	Oktober	4 618	294	6,4	60,3	4,6	-	1,8	3,9	14,4	5,4	19,7	153,9	28,0	2,0
	November	4 299	180	4,2	24,1	-	0,6	0,8	2,9	21,0	3,7	12,4	93,3	20,4	1,0
	Dezember	4 428	264	6,0	58,6	-	0,4	1,0	1,6	21,1	3,1	6,3	156,2	14,6	0,7
1957	Januar	3 748	222	5,9	15,6	-	0,7	3,0	0,4	9,8	4,5	17,6	146,5	21,6	2,6
	Februar	2 912	173	5,9	43,5	-	0,8	2,6	0,7	7,0	2,4	25,0	80,1	9,9	0,8
	März	2 915	133	4,6	9,1	-	1,9	1,9	0,5	5,8	1,9	14,8	82,6	11,4	3,3

SCHLESWIG-HOLSTEIN IM BUND *)

Bezeichnung	Zeit Stand	Bund	Schleswig- Holstein	Hamburg	Nieder- sachsen	Bremen	Nordrhein- Westfalen	Hessen	Rheinland- Pfalz	Baden- Würtbg.	Bayern
Bevölkerung											
Fortgeschriebene Wohnbevölkerung in 1000	30.6.1956	50 595	2 271	1 793	6 541	649	14 990	4 603	3 325	7 232	9 192
darunter											
Vertriebene ¹											
in % der jeweiligen Wohnbevölkerung	"	17,5	27,2	10,7	25,5	13,1	14,2	17,8	8,0	17,0	19,9
Zugewanderte ²											
in % der jeweiligen Wohnbevölkerung	"	5,4	5,9	7,4	6,7	6,4	5,8	6,4	4,2	5,0	3,4
Veränderung in %											
Juni 1956 gegenüber VZ 1939	"	+ 28,6	+ 42,9	+ 4,7	+ 44,1	+ 15,3	+ 25,6	+ 32,3	+ 12,3	+ 32,1	+ 29,8
" 1956 " VZ 1950	"	+ 6,1	- 12,5	+ 11,7	- 3,8	+ 16,1	+ 13,6	+ 6,5	+ 10,7	+ 12,5	+ 0,1
Bevölkerungsdichte ³ Einwohner je qkm ³	"	206	145	2 400	138	1 606	441	218	168	202	130
Arbeit											
Beschäftigte Arbeitnehmer ⁴ in 1000	31.3.1957	18 465	717	746	2 246	260	6 056	1 607	1 037	2 733	3 063
Arbeitslose in 1000	30.6.1957	454	43	21	89	9	73	42	24	26	125
je 100 Arbeitnehmer ⁵	"	2,3	5,4	2,7	3,7	3,4	1,2	2,5	2,2	0,9	3,8
Arbeitslose Vertriebene in % aller Arbeitslosen des betr. Landes	"	22,8	36,7	7,7	29,3	10,8	11,4	22,5	10,6	25,6	25,4
Landwirtschaft											
Erzeugung von Kuhmilch ⁶ in 1 000 t	Juni 1957	1 744	192	3	398	3	305	109	77	202	456
in kg je Kuh und Tag	"	10,3	14,8	14,3	13,4	12,7	12,9	8,9	7,5	7,8	8,4
Industrie											
Beschäftigte ⁷ in 1000	31.5.1957	7 217	163	217	642	103	2 821	588	340	1 284	1 060
je 1000 Einwohner	"	143	72	121	98	159	188	128	102	178	115
Umsatz ⁷ insgesamt in Mio DM	Mai 1957	16 305	444	822	1 616	311	6 816	1 258	782	2 659	2 097
darunter											
Auslandsumsatz in Mio DM	"	2 639	68	143	242	61	1 061	240	124	413	287
Produktionsindex ⁸ (arbeitstätlich; 1950=100)	"	p 210	226	199	.	.	.	.	236	219	p 210
Bauwirtschaft und Wohnungswesen											
Beschäftigte in 1000	31.5.1957	1 273	55	41	163	21	416	107	74	191	206
je 1000 Einwohner	"	25	24	23	25	32	28	23	22	26	22
Geleistete Arbeitsstunden insgesamt in Mio	Mai 1957	224	10	7	29	4	74	18	13	34	36
darunter											
für Wohnungsbauten in %	"	48	48	43	51	41	47	48	48	49	46
Zum Bau genehmigte Wohnungen ⁹ absolut	Mai 1957	46 015	2 158	1 309	5 178	636	14 066	4 272	2 733	7 897	7 766
je 10 000 Einwohner	"	9,1	9,5	7,3	7,9	9,8	9,4	9,3	8,2	10,9	8,4
Fertiggestellte Wohnungen (Normalwohnungen) absolut	"	30 054	1 092	1 692	3 281	659	10 347	5 183	1 269	3 896	2 635
je 10 000 Einwohner	"	5,9	4,8	9,4	5,0	10,2	6,9	11,3	3,8	5,4	2,9
Ausfuhr											
Ausfuhr insgesamt in Mio DM	April 1957	2 801 ^a	35	112	245	77	1 154	228	142	430	261
	Mai 1957	3 204 ^a	80	105	280	70	1 278	273	153	503	324
Verkehr											
Strassenverkehrsunfälle insgesamt	1956	625 383	22 798	36 995	74 382	9 978	192 821	63 600	35 794	84 795	104 220
je 10 000 Einwohner	"	124	100	206	114	154	129	138	108	117	113
Getötete Personen absolut	"	12 823	428	287	1 649	146	4 133	941	894	1 845	2 500
je 1 000 Unfälle	"	21	19	8	22	15	21	15	25	22	24
Steuern											
Steueraufkommen je Einwohner in DM											
Landesteuern ¹⁰	4. R.vj. 1956	94	48	207	64	157	112	91	60	106	75
Bundessteuern ¹¹	"	101	93	391	73	264	108	69	78	92	75
Gemeindesteuern	"	31	24	50	25	52	37	29	24	34	24
Geld und Kredit											
Bestand an Spareinlagen je Einwohner in DM	31.5.1957	473	341	703	422	582	512	446	408	498	443
Fürsorge											
Öffentliche Fürsorge ¹² Aufwand je Einwohner in DM	3. R.vj. 1956	6,03	8,13	9,26	5,31	8,10	6,99	6,01	4,11	4,85	5,30
Lfd. unterstützte Personen der off. Fürsorge je 1 000 Einwohner	31.12.1956	17,6	29,6	19,5	18,2	27,1	18,4	17,7	13,2	14,0	16,1
Tbc-Hilfe Aufwand je Einwohner in DM	3. R.vj. 1956	0,54	0,47	0,67	0,84	1,22	0,39	0,45	0,54	0,62	0,50
Lfd. unterstützte Personen je 1 000 Einw.	31.12.1956	1,9	1,6	3,4	2,7	5,2	1,6	1,7	2,0	2,3	1,2

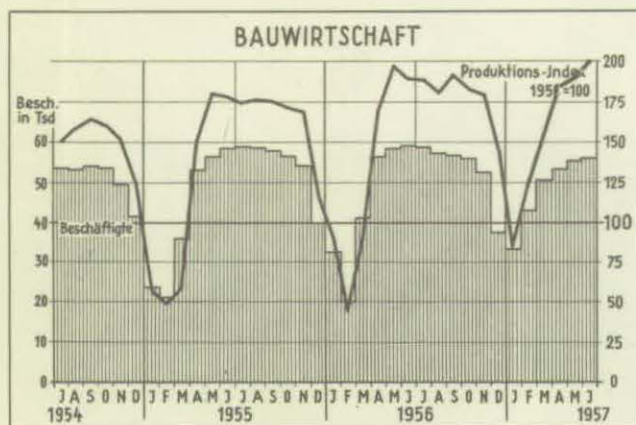
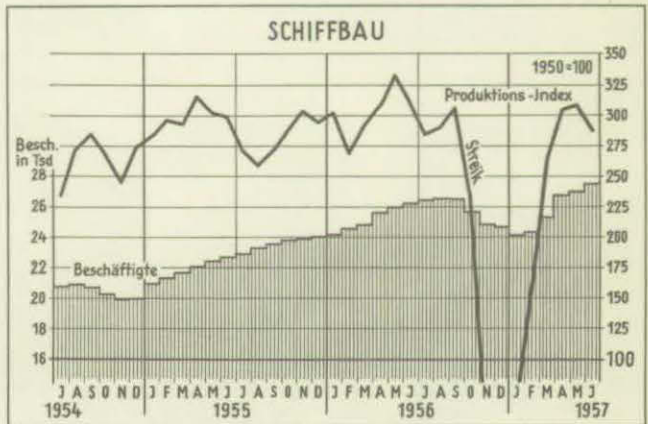
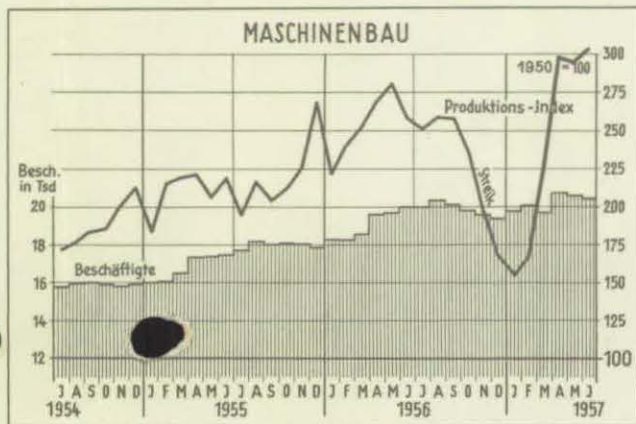
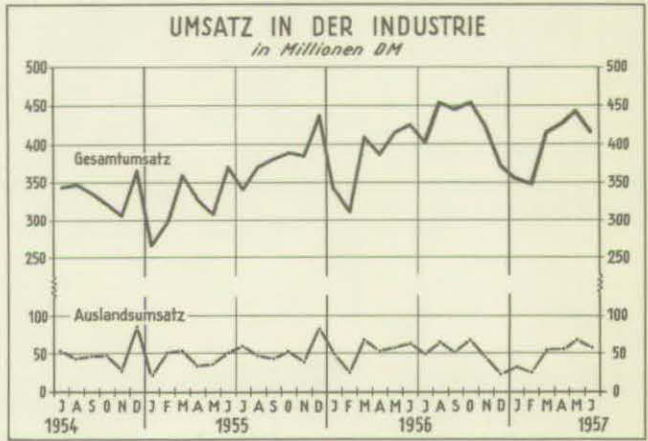
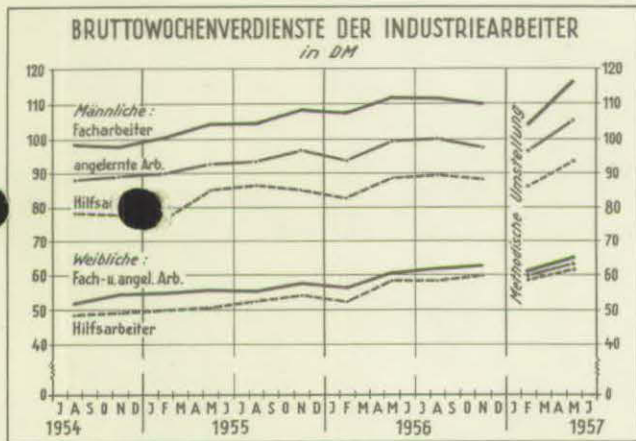
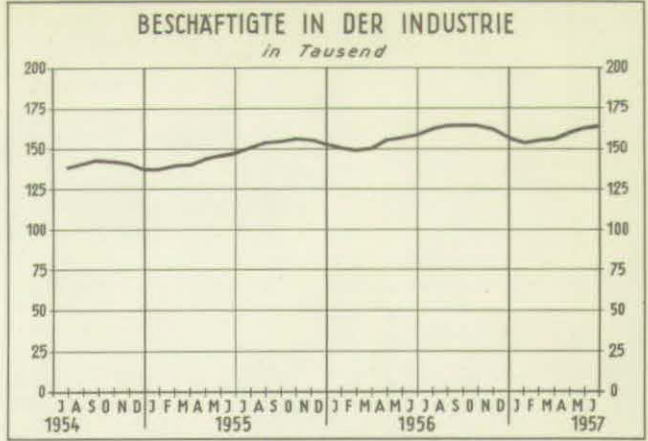
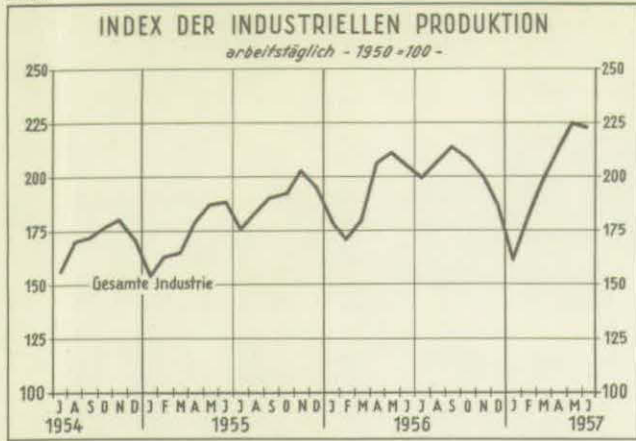
*) ohne Saarland und Berlin (West)

1) Vertriebene sind Personen, die am 1. September 1939 in den (zur Zeit) unter fremder Verwaltung stehenden Ostgebieten des Deutschen Reiches (Gebietsstand vom 31.12.1937) oder im Ausland gewohnt haben, einschl. ihrer nach 1939 geborenen Kinder, jedoch ohne Ausländer und Staatenlose 2) Zugewanderte sind Personen, die am 1. September 1939 in Berlin, der sowjetischen Besatzungszone oder im Saarland gewohnt haben, einschl. ihrer nach 1939 geborenen Kinder, jedoch ohne Ausländer und Staatenlose 3) Gebietsstand 31.12.1956 4) Arbeiter, Angestellte und Beamte 5) Beschäftigte und Arbeitslose 6) vorläufige Zahlen 7) Ergebnisse der Industriebetriebe mit im allgemeinen 10 und mehr Beschäftigten; ohne Energiebetriebe und Bauwirtschaft 8) Gesamtindex (ohne Bau) 9) in baupolizeilich genehmigten Bauvorhaben (Normalbau) 10) einschl. des Bundesanteils an der Einkommen- und Körperschaftsteuer (33% im Rechnungsjahr 1956) 11) einschl. Notopfer Berlin 12) ohne "Sonstige Leistungen"

a) 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 Berichtsmontat Januar 1956 an auch einschl. Ersatzlieferungen

SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE WIRTSCHAFTSKURVEN · B*

D-2215



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

Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein

Statistische Monatshefte Schleswig-Holstein

Heft 1/1957

Die chemische Industrie in Schleswig-Holstein 1950 – 1955
Die Entwicklung des Schlepperbestandes in den Nachkriegsjahren
Der Preisindex für den Wohnungsbau seit 1954
Das Steueraufkommen im Rechnungsjahr 1955

Heft 2/1957

Die Entwicklung der landwirtschaftlichen Bodennutzung
Der öffentlich geförderte soziale Wohnungsbau 1953 – 1955
Der neue Index der Industrieproduktion
Die Umsätze und ihre Besteuerung im Jahre 1955

Heft 3/1957

Die Bauwirtschaft im Jahre 1956
Die Leistungen der öffentlichen Fürsorge 1954 und 1955
Die Entwicklung der landwirtschaftlichen Bodennutzung – Fortsetzung –
Die Strassenverkehrsunfälle im Jahre 1955
Der Saisonverlauf der Beschäftigung in der Industrie Schleswig-Holsteins
Die Getreideernte 1956
Die Eingliederung Vertriebener als selbständige Betriebsinhaber in die Landwirtschaft
40 Wohnungen weniger je 1 000 Einwohner als 1939

Heft 4/1957

Der Schiffbau in Schleswig-Holstein 1950 – 1956
Die Entwicklung der organisierten Grosstierzucht seit 1950
Der Gütertransport auf dem Wasserwege 1954 und 1955
Der Interzonen- und Berlinhandel 1955 und 1956
Zahlungsschwierigkeiten im Jahre 1956
Kriegs- und Schwerbeschädigte 1955 und 1956
Vorläufiges Bauergebnis 1956

Heft 5/1957

Die öffentlichen Finanzen 1955
Der Fremdenverkehr im Sommerhalbjahr 1956
Der Anbau von anerkanntem Gemüsesaatgut
Der Gütertransport auf dem Wasserwege 1954 und 1955 (Teil II)
Die Ausländer in Schleswig-Holstein
Die Streiks in Schleswig-Holstein 1950 – 1956

Heft 6/1957

Die öffentlichen Finanzen 1955 (2. Teil)
Die Milchwirtschaft Schleswig-Holsteins im Jahre 1956
Der Altersaufbau der Bevölkerung
Die Baugenehmigungen im Jahre 1956
Erste Ergebnisse der Handwerkszählung 1956
Ansteckende Krankheiten in den Jahren 1955 und 1956
Die Pflanzenbestände in den Baumschulen

Heft 7/1957

Vorausberechnung 5 – Bedarf und Nachwuchs an Volks- und Mittelschullehrern in Schleswig-Holstein
Die feinmechanische und optische Industrie 1950 – 1956
Turnen und Sport in Schleswig-Holstein
Kraftfahrzeuge in Schleswig-Holstein 1956
Die Einzelhandelsumsätze 1955 und 1956
Die Boden- und Kommunalkreditinstitute 1954 – 1956

Herausgeber: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Kiel-Wik, Mecklenburger Str. 54, Fernruf: Kiel 31 671, Hausapp. 53. Schriftleitung: Dipl.-Vw. Andreas Hansen, Kiel. Bezugspreis: Einzelheft 2,- DM, Vierteljahresbezug 5,- DM, Jahresbezug 15,- DM. Bestellungen nimmt entgegen: Stat. Landesamt Schleswig-Holstein – Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet –

Postbezugspreis entfällt, da nur V-Stücke; Bezugsgebühr wird vom Verlag eingezogen