

STATISTISCHE BERICHTE



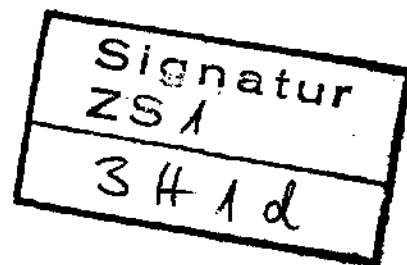
Herausgeber: Statistisches Bundesamt / Wiesbaden

04. MRZ. 2009

Z643

Arb.-Nr. V/3/95

Erschienen am 28. Februar 1956



Die Binnenschifffahrt des Bundesgebietes
im Jahre 1955

(5413J)

Nachdruck - auch auszugsweise -
nur mit Quellenangabe gestattet.

| | <u>Inhalt</u> | Seite |
|--------------|---|-------|
| Einführung | | 4 |
| Übersicht 1: | Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen | 12 |
| Übersicht 2: | Tonnenkilometrische Leistungen | 14 |
| Übersicht 3: | Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten | 15 |
| Übersicht 4: | Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen | |
| | a) Gesamtverkehr | 16 |
| | b) Verkehr von Schiffen fremder Flaggen | 17 |
| Übersicht 5: | Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen des Bundesgebietes | 18 |
| Übersicht 6: | Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen | |
| | a) Gesamtverkehr | 20 |
| | b) Verkehr von deutschen Schiffen | 21 |
| Übersicht 7: | Güterverkehr der wichtigeren Schleusen | 22 |

Die Binnenschifffahrt des Bundesgebietes im Jahre 1955

1. Gesamtüberblick

Die Beförderungsleistungen im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes sind nach den bisher vorliegenden vorläufigen Angaben von 1954 zu 1955 von 109,4 Mill. t auf 124,6 Mill. t oder um 13,9 vH angestiegen. Der Verkehrszuwachs der vergangenen Jahre, der im Durchschnitt jährlich 6 bis 8 vH betragen hatte, wurde damit im Berichtszeitraum erheblich übertroffen. Die im Jahre 1955 geleisteten Tonnenkilometer lagen mit 28,5 Mrd. um 13,8 vH über den Zahlen von 1954, während sich die durchschnittliche Transportweite (229 km) infolge ähnlicher Entwicklung aller Verkehrsbeziehungen gegenüber dem Vorjahr nicht veränderte.

Die Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt des Jahres 1936 (umgerechnet auf den heutigen Gebietsstand) wurden damit im Berichtsjahr - gemessen an den beförderten Gütern - um 24,3 vH, gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern sogar um fast 42,0 vH übertroffen. Ohne den internationalen Durchgangsverkehr, der im Berichtsjahr den Stand von 1936 um rund 139 vH übertraf, ergibt sich jedoch mit + 21 vH bzw. + 31 vH ein wesentlich schwächerer Anstieg des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes.

Beförderte Güter und geleistete Tonnenkilometer auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes ¹⁾

| Gegenstand der Nachweisung | Einheit | 1936 | 1950 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 |
|---|----------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Beförderte Güter | | | | | | | |
| im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes | 1 000 t | 97 457 | 66 726 | 89 747 | 95 899 | 103 453 | 117 907 |
| | vH | 100 | 68,5 | 92,1 | 98,4 | 106,2 | 121,0 |
| im Durchgangsverkehr | 1 000 t | 2 795 | 5 128 | 5 523 | 5 481 | 5 932 | 6 679 |
| | vH | 100 | 183,5 | 197,6 | 196,1 | 212,2 | 239,0 |
| Insgesamt | | | | | | | |
| | 1 000 t | 100 253 | 71 855 | 95 270 | 101 381 | 109 385 | 124 585 |
| | vH | 100 | 71,7 | 95,0 | 101,1 | 109,1 | 124,3 |
| davon: | | | | | | | |
| auf deutschen Schiffen ²⁾ | 1 000 t | . | 45 040 | 61 466 | 65 424 | 70 319 | 80 055 |
| auf ausländischen Schiffen | 1 000 t | . | 26 815 | 33 804 | 35 957 | 39 066 | 43 930 |
| Tonnenkilometrische Leistungen ³⁾ | | | | | | | |
| im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes | Mill.tkm | 18 616 | 13 540 | 18 967 | 19 633 | 21 343 | 24 391 |
| | vH | 100 | 72,7 | 101,9 | 105,5 | 114,6 | 131,0 |
| im Durchgangsverkehr | Mill.tkm | 1 487 | 3 211 | 3 485 | 3 407 | 3 711 | 4 130 |
| | vH | 100 | 215,9 | 234,4 | 229,1 | 249,6 | 277,7 |
| Insgesamt | | | | | | | |
| | Mill.tkm | 20 103 | 16 752 | 22 452 | 23 040 | 25 054 | 28 522 |
| | vH | 100 | 83,3 | 111,7 | 114,6 | 124,6 | 141,9 |
| davon: | | | | | | | |
| auf deutschen Schiffen ²⁾ | Mill.tkm | 11 682 | 10 079 | 13 770 | 14 434 | 15 714 | 17 752 |
| auf ausländischen Schiffen | Mill.tkm | 8 421 | 6 673 | 8 682 | 8 607 | 9 340 | 10 760 |
| Mittlere Transportweite | | | | | | | |
| im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes | km | 191,0 | 202,9 | 211,3 | 204,7 | 206,3 | 206,9 |
| im Durchgangsverkehr | km | 532,0 | 626,1 | 630,9 | 621,6 | 625,6 | 618,4 |
| im Gesamtverkehr | km | 200,5 | 233,1 | 235,6 | 227,3 | 229,0 | 229,0 |

1) Einschl. des Seeverkehrs der Binnenhäfen, jedoch ohne den Verkehr zwischen französischen Oberrheinhäfen und dieser Häfen mit Basel.- 2) Einschl. der in der sowjetischen Besatzungszone beheimateten Schiffe.- 3) Ohne die jenseits der Seegrenzen geleisteten Tonnenkilometer.

Die Tragfähigkeit der zur Güterbeförderung eingesetzten vollkommen oder teilweise beladenen Schiffe erhöhte sich im Berichtsjahr auf 178,5 Mill. t (1954: 159,4 Mill. t) oder um 12 vH. Bei einer um 13,9 vH auf 124,6 Mill. t angestiegenen Gütermenge ergibt das eine nur geringfügig auf 69,8 vH verbesserte durchschnittliche Ausnutzung des Gesamtfrachtraums der beladen eingesetzten Schiffe. Die ungünstigen Wasserverhältnisse im November und Dezember des Jahres, die den Ausnutzungsgrad der Schiffe in diesen beiden Monaten unter 60 vH herabdrückten, haben dabei das Jahresergebnis ungünstig beeinflußt.

2. Der Güterverkehr nach Monaten

Im Berichtsjahr wurden arbeitstäglich in allen Monaten - ausgenommen die Monate März und November - mehr Güter befördert als in den jeweiligen Zeitabschnitten des Vorjahres. Die außergewöhnliche Steigerung im Monat Februar (von 88,7 tsd. t im Vorjahr auf 350,3 tsd. t im Jahre 1955) war dabei dadurch bedingt, daß der Verkehr im Februar 1954 im Gegensatz zum Berichtsjahr wochenlang durch starken Frosteinbruch unterbrochen war. Danach wurden die arbeitstäglichen Leistungen des Vorjahres in den Sommermonaten Juli und August mit + 16,2 bzw. + 14,4 vH am stärksten übertroffen. Von April bis Juni und im September lagen sie dagegen nur zwischen 10 und 13,5 vH über den Ergebnissen des entsprechenden Vorjahresmonats, während die ungünstigen Wasserverhältnisse im letzten Quartal des Jahres zu nur unerheblich erhöhten (+ 1 vH) arbeitstäglichen Verkehrsleistungen gegenüber 1954 führten.

Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Monaten
(arbeitstäglich)

| Monat | Beförderte Güter | | Tonnenkilometer | |
|-----------|------------------|-------|-----------------|------|
| | 1955 | 1954 | 1955 | 1954 |
| | 1 000 t | | Mill. tkm | |
| Januar | 267,2 | 230,7 | 61,0 | 48,1 |
| Februar | 350,3 | 88,7 | 83,7 | 17,3 |
| März | 334,3 | 341,3 | 77,3 | 76,4 |
| April | 429,6 | 389,2 | 97,1 | 87,3 |
| Mai | 456,5 | 412,3 | 104,9 | 97,1 |
| Juni | 474,2 | 418,2 | 109,8 | 98,1 |
| Juli | 467,3 | 401,9 | 107,7 | 95,0 |
| August | 461,2 | 403,1 | 106,6 | 93,5 |
| September | 467,8 | 419,4 | 111,4 | 97,7 |
| Oktober | 450,5 | 422,5 | 104,2 | 98,1 |
| November | 397,0 | 417,5 | 86,1 | 93,3 |
| Dezember | 365,3 | 360,1 | 76,4 | 80,2 |

3. Güterverkehr nach Verkehrsbeziehungen und Gütergruppen

An der Verkehrsbelebung, die vor allem durch das weitere Ansteigen der deutschen Produktion und den dadurch bedingten erhöhten Bedarf an Rohstoffen wie Kohle, Erzen und Mineralöl ausgelöst, sowie durch im allgemeinen gute Wasserverhältnisse begünstigt wurde, waren im Berichtsjahr gegenüber 1954 in erster Linie der Empfang aus dem Ausland (+ 58 vH, 1954: + 2 vH), der internationale Durchgangsverkehr (+ 13 vH) und der Verkehr der Binnenhäfen des Bundesgebietes untereinander (+ 8 vH) beteiligt. Der Versand nach dem Ausland (im Vorjahr + 13 vH) blieb dagegen beachtlich hinter dem Vorjahresergebnis zurück (- 9 vH). Der Anteil der einzelnen Verkehrsbeziehungen am gesamten Verkehrsaufkommen verschob sich daher beträchtlich zu Gunsten des Auslandempfangs, auf den im Berichtsjahr 24,5 vH (im Vorjahr 17,8 vH) entfielen. Dagegen blieben der Anteil des internationalen Durchgangsverkehrs mit 5,4 vH und der Anteil des Verkehrs mit deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes mit rund 2,5 vH fast unverändert, während der reine Binnenverkehr und der Versand nach dem Ausland entsprechende Einbußen erlitten (von 55 auf 52 vH bzw. von 20 auf 16 vH).

Die außerordentlich starke Belebung des Empfangs aus ausländischen Häfen resultiert in der Hauptsache aus geradezu sprunghaft angestiegenen Erz- und Kohleankünften. Gegenüber 1954 stiegen die Erzeingänge von 7,7 Mill. t auf 11,2 Mill. t, die Kohleeeingänge von 0,7 Mill. t auf 4,8 Mill. t an. Daneben erhöhten sich vor allem noch die Mineralölempfänge (+ 1,1 Mill. t auf 4,0 Mill. t), die bereits im Gegensatz zu Erzen und Kohle im Vorjahr einen ähnlichen Verkehrszuwachs aufgewiesen hatten.

Der Rückgang des Auslandversandes ist fast ausschließlich eine Folge der verminderten Kohleausfuhr (7,8 Mill. t im Berichtsjahr gegenüber 10,6 Mill. t im Vorjahr).

An dem erhöhten Verkehr der Häfen des Bundesgebietes untereinander waren im Berichtsjahr mit Ausnahme von Getreide alle Gütergruppen beteiligt. Mengenmäßig am bedeutendsten war dabei wie im Vorjahr der Anstieg der Sand- (+ 1,5 Mill. t) und Mineralölverladungen (+ 450 000 t), während relativ der Verkehr von Zucker, Holz und Düngemitteln überdurchschnittlich zugenommen hat.

An der Zunahme des internationalen Durchgangsverkehrs schließlich waren im Berichtsjahr neben den Massengütern Getreide, Mineralöl und Düngemittel auch Holz und die in der Gruppe "Übrige Güter" zusammengefaßten Waren beteiligt. (Vgl. auch Übersicht 1).

Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Verkehrsbeziehungen und Gütergruppen
in 1 000 Tonnen

| Gütergruppe | Jahr | Beförderte Güter | | | | | | im Durchgangsverkehr |
|---------------------|------|-------------------------|---|--|-------|-------------------------|--------|----------------------|
| | | insgesamt ¹⁾ | im Verkehr der Häfen des Bundesgebietes | | | | | |
| | | | untereinander | mit deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes | | mit ausländischen Häfen | | |
| | | | | V ²⁾ = E ³⁾ | V | E | V | |
| Mehl und Getreide | 1936 | 3 993 | 1 320 | 248 | 608 | 109 | 1 213 | 494 |
| | 1954 | 5 236 | 2 858 | 252 | 61 | 120 | 1 362 | 582 |
| | 1955 | 5 139 | 2 416 | 251 | 63 | 469 | 1 284 | 656 |
| Zucker | 1936 | 657 | 190 | 8 | 153 | 7 | 261 | 34 |
| | 1954 | 241 | 37 | 0 | 38 | 0 | 43 | 123 |
| | 1955 | 445 | 229 | 30 | 20 | 15 | 39 | 112 |
| Erze | 1936 | 16 574 | 5 266 | 181 | 83 | 77 | 10 912 | 54 |
| | 1954 | 13 410 | 5 381 | 27 | 6 | 247 | 7 723 | 27 |
| | 1955 | 17 345 | 5 612 | 9 | 7 | 448 | 11 229 | 40 |
| Kohlen | 1936 | 37 857 | 15 493 | 819 | 506 | 18 915 | 1 249 | 865 |
| | 1954 | 33 305 | 19 354 | 926 | 73 | 10 557 | 689 | 1 673 |
| | 1955 | 35 537 | 19 642 | 1 363 | 152 | 7 823 | 4 646 | 1 688 |
| Mineralöle | 1936 | 2 932 | 558 | 562 | 9 | 214 | 1 245 | 344 |
| | 1954 | 7 460 | 3 215 | 57 | 5 | 265 | 2 845 | 1 073 |
| | 1955 | 9 104 | 3 665 | 97 | 4 | 243 | 3 957 | 1 138 |
| Steine | 1936 | 4 193 | 2 771 | 74 | 368 | 911 | 46 | 3 |
| | 1954 | 4 284 | 3 326 | 18 | 17 | 815 | 84 | 24 |
| | 1955 | 4 320 | 3 454 | 47 | 19 | 645 | 111 | 44 |
| Sand | 1936 | 10 873 | 9 429 | 11 | 138 | 1 222 | 45 | 11 |
| | 1954 | 19 328 | 15 339 | 33 | 2 | 3 707 | 186 | 61 |
| | 1955 | 20 777 | 16 877 | 54 | 4 | 3 603 | 167 | 73 |
| Kalk und Zement | 1936 | 1 354 | 849 | 23 | 24 | 431 | 0 | 27 |
| | 1954 | 2 068 | 1 249 | 77 | 48 | 545 | 106 | 43 |
| | 1955 | 2 562 | 1 541 | 31 | 150 | 611 | 156 | 73 |
| Salz | 1936 | 1 092 | 702 | 2 | 79 | 299 | 0 | 10 |
| | 1954 | 1 672 | 1 194 | - | 0 | 471 | 1 | 6 |
| | 1955 | 1 744 | 1 269 | - | 6 | 462 | 3 | 4 |
| Düngemittel | 1936 | 2 488 | 626 | 93 | 379 | 808 | 172 | 410 |
| | 1954 | 3 219 | 493 | 36 | 429 | 1 293 | 161 | 807 |
| | 1955 | 3 516 | 696 | 5 | 438 | 1 034 | 156 | 887 |
| Holz | 1936 | 2 378 | 1 129 | 295 | 53 | 68 | 803 | 25 |
| | 1954 | 1 640 | 305 | 2 | 1 | 86 | 1 173 | 73 |
| | 1955 | 2 460 | 499 | 3 | 4 | 63 | 1 504 | 288 |
| Roheisen und -stahl | 1936 | 963 | 59 | 35 | 2 | 245 | 80 | 9 |
| | 1954 | 1 202 | 330 | 42 | 19 | 407 | 357 | 46 |
| | 1955 | 1 542 | 428 | 25 | 12 | 375 | 636 | 65 |
| Alteisen | 1936 | 729 | 395 | 47 | 4 | 1 | 258 | 22 |
| | 1954 | 1 539 | 774 | 0 | 85 | 102 | 559 | 15 |
| | 1955 | 2 100 | 933 | 1 | 21 | 85 | 1 057 | 3 |
| Übrige Güter | 1936 | 14 172 | 4 035 | 1 811 | 954 | 3 608 | 3 276 | 487 |
| | 1954 | 14 782 | 5 844 | 386 | 51 | 2 987 | 4 133 | 1 380 |
| | 1955 | 17 394 | 7 159 | 398 | 67 | 3 423 | 5 349 | 1 608 |
| Zusammen | 1936 | 100 253 | 43 354 | 4 207 | 3 381 | 26 916 | 19 565 | 2 795 |
| | 1954 | 109 385 | 59 702 | 1 857 | 835 | 21 604 | 19 421 | 5 932 |
| | 1955 | 124 585 | 64 419 | 2 305 | 967 | 19 598 | 30 594 | 6 679 |

1) Darunter im Verkehr mit dem Saargebiet; 1936 = 22 650 t Versand und 11 622 t Empfang; 1954 = 32 360 t Empfang und 2 811 t Versand; 1955 = 23 346 t Empfang. - 2) V = Versand. - 3) E = Empfang.

4. Güterverkehr nach Flaggen

Wie schon in den letzten Jahren hat sich auch im Jahre 1954 das Flaggenbild im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen - insgesamt gesehen - kaum nennenswert verändert. 80,7 Mill.t oder 64,7 vH der gesamten Gütermenge wurden im Berichtsjahr auf deutschen Schiffen befördert. Danach rangieren, wie schon in den Vorjahren, die niederländischen Schiffe mit einem Anteil von 21,8 vH an zweiter Stelle. Es folgen die Flaggen Belgiens, Frankreichs und der Schweiz mit zusammen fast dem gleichen Anteil (11,2 vH) wie im Jahr 1954. (Vgl. auch Übersicht 2).

Flaggenanteile im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes

| Flagge (Heimatstaat der Schiffe) | Beförderte Güter | | Tonnenkilo- meter | |
|-------------------------------------|---------------------|------|----------------------|------|
| | 1955 | 1954 | 1955 | 1954 |
| | vH | | | |
| Deutschland | 64,7 | 64,3 | 62,3 | 62,7 |
| Belgien | 4,7 | 4,8 | 3,9 | 3,5 |
| Frankreich | 4,1 | 4,1 | 6,8 | 6,0 |
| Niederlande | 21,8 | 22,1 | 19,8 | 20,2 |
| Österreich | 1,2 | 1,3 | 0,9 | 0,9 |
| Schweiz | 2,4 | 2,4 | 5,6 | 5,8 |
| Tschechoslowakei | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,4 |
| Übrige | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| Insgesamt | 100 | 100 | 100 | 100 |

5. Güterverkehr in den Wasserstraßengebieten und Häfen

Im Jahre 1955 wurden in den Binnenhäfen des Bundesgebietes insgesamt 181,1 Mill.t Güter umgeschlagen; das waren 18,7 Mill. t oder 11,5 vH mehr als 1954. Dabei resultiert im Berichtszeitraum - im Gegensatz zum Vorjahr - die Verkehrsbelebung überwiegend aus erhöhten Ausladungen (von 79,4 Mill. t auf 95,4 Mill. t = + 20 vH). Die Einladungen, die 1954 um rund 16 vH zugenommen hatten, stiegen 1955 nur um rund 3 vH an (von 83,0 Mill. t auf 85,7 Mill. t).

Mit Ausnahme des westdeutschen Kanalgebietes, dessen Güterumschlag sich nur geringfügig (+ 1,7 vH) erhöhte, lagen die Umschlagleistungen in allen übrigen Wasserstraßengebieten 11 und mehr vH über den Ergebnissen des Vorjahres. Der geringe Verkehrsanstieg in den Häfen des westdeutschen Kanalgebietes ist dabei auf die gegenüber dem Vorjahr verminderten Einladungen (Kohle) zurückzuführen. (Vgl. auch Übersichten 3 und 4).

Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten im Jahre 1955

| Wasserstraßengebiet | Güterumschlag | | davon | | | |
|---------------------------|---------------|----------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|----------------------------------|
| | 1 000 t | Veränderung gegenüber 1954 in vH | Einladungen | | Ausladungen | |
| | | | 1 000 t | Veränderung gegenüber 1954 in vH | 1 000 t | Veränderung gegenüber 1954 in vH |
| Elbegebiet | 10 346 | + 19,1 | 5 284 | + 18,1 | 5 062 | + 20,1 |
| dar.: Hamburg | 6 194 | + 20,1 | 3 328 | + 21,9 | 3 166 | + 18,5 |
| Wesergebiet | 10 761 | + 18,3 | 4 856 | + 23,0 | 5 905 | + 14,7 |
| dar.: Unterwesergebiet | 7 392 | + 18,9 | 3 044 | + 21,1 | 4 347 | + 17,5 |
| Mittellandkanalgebiet | 8 001 | + 17,1 | 2 983 | + 5,1 | 5 018 | + 25,5 |
| Westdeutsches Kanalgebiet | 37 359 | + 1,7 | 22 308 | - 5,8 | 15 081 | + 15,3 |
| dar.: Emden | 4 077 | - 4,4 | 2 520 | - 2,4 | 1 457 | - 7,7 |
| Ruhrgebiet ¹⁾ | 29 972 | + 1,9 | 18 230 | - 7,2 | 11 743 | + 20,2 |
| Rheingebiet | 111 647 | + 13,3 | 46 347 | + 4,2 | 63 300 | + 21,5 |
| davon: Niederrhein | 60 798 | + 10,8 | 30 610 | - 1,7 | 30 189 | + 27,2 |
| Mittelrhein | 15 877 | + 17,2 | 8 451 | + 21,3 | 7 426 | + 12,9 |
| Main | 10 822 | + 14,8 | 2 571 | + 8,3 | 8 151 | + 17,1 |
| Oberrhein | 18 059 | + 13,4 | 5 250 | + 13,8 | 12 809 | + 13,3 |
| Neckar | 6 091 | + 28,5 | 1 366 | + 11,4 | 4 726 | + 34,4 |
| Donaugebiet | 2 976 | + 16,2 | 1 943 | + 17,5 | 1 034 | + 13,9 |
| Insgesamt | 181 121 | + 11,5 | 85 721 | + 3,3 | 95 401 | + 20,1 |

1) Rhein-Herne-Kanal (einschl. Ruhrkanal und Abstiegkanal nach Dortmund), Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal.

Unter den Häfen hat wiederum Duisburg, dessen Güterumschlag sich von 22,1 auf 25,4 Mill. t erhöhte, absolut am stärksten zugenommen. Danach lagen in den Häfen Hamburg und Bremen (je + 1 Mill.t), Ludwigshafen (+ 0,9 Mill. t), Heilbronn (+ 0,9 Mill. t), Gelsenkirchen (+ 0,8 Mill.t) Frankfurt, Mainz/Wiesbaden/Gustavsburg, Regensburg, Karlsruhe, Andernach und Bleckenstedt-Beddingen (je + 0,4 bis 0,6 Mill. t) die Umschlagleistungen erheblich höher als 1954. Rückläufig war dagegen - eine Folge des verminderten Kohleversandes nach dem Ausland - der Güterverkehr vor allem in Wanne-Eickel (- 0,6 Mill. t) in Castrop-Rauxel (- 0,3 Mill. t), in Herne und Bottrop (je - 150 000 t) und in Emden (- 200 000 t). (Vgl. auch Übersicht 5).

Güterumschlag in wichtigen Binnenhäfen des Bundesgebietes (Ein- und Ausladungen)
in 1 000 t

| Häfen | 1936 | 1954 | 1955 | Häfen | 1936 | 1954 | 1955 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|------------------------|-------|-------|-------|
| Duisburg | 27 720 | 22 119 | 25 424 | Andernach | 181 | 1 430 | 2 039 |
| Gelsenkirchen | 5 262 | 5 706 | 6 465 | Essen | 2 049 | 1 990 | 1 968 |
| Hamburg | 9 021 | 5 157 | 6 194 | Bleckenstedt-Beddingen | - | 1 473 | 1 916 |
| Mannheim | 5 138 | 5 552 | 5 881 | Leverkusen-Monheim | 771 | 1 429 | 1 604 |
| Bremische Häfen | 3 083 | 4 432 | 5 394 | Würzburg | 110 | 1 491 | 1 578 |
| Ludwigshafen | 4 624 | 4 497 | 5 386 | Neuwied | 796 | 1 317 | 1 553 |
| Dortmund | 4 453 | 5 065 | 5 097 | Hann | 780 | 1 252 | 1 416 |
| Heilbronn | 905 | 3 955 | 4 870 | Mülheim/Ruhr | 719 | 1 030 | 1 385 |
| Wesseling | 2 609 | 4 323 | 4 444 | Wesel | 253 | 1 068 | 1 322 |
| Frankfurt/Main | 2 358 | 3 805 | 4 311 | Rheinberg-Ossenber | 469 | 1 308 | 1 319 |
| Emden | 6 284 | 4 262 | 4 377 | Recklinghausen | 21 | 1 148 | 1 314 |
| Walsum | 2 182 | 3 392 | 3 477 | Neuß | 1 106 | 964 | 1 229 |
| Mainz-Wiesbaden-Gustavsburg | 2 178 | 2 866 | 3 344 | Castrop-Rauxel | 937 | 1 437 | 1 098 |
| Wanne-Eickel | 2 646 | 3 713 | 3 082 | Krefeld-Uerdingen | 724 | 871 | 1 092 |
| Köln | 3 267 | 2 642 | 2 784 | Misburg | 522 | 1 015 | 1 064 |
| Düsseldorf | 2 389 | 2 375 | 2 751 | Brake | 98 | 954 | 1 006 |
| Regensburg | 706 | 2 176 | 2 654 | Hamm-Bossendorf | 564 | 923 | 999 |
| Bottrop | 2 230 | 2 667 | 2 503 | Herne | 1 692 | 1 148 | 999 |
| Rheinhausen | 2 822 | 2 130 | 2 447 | Hannover | 657 | 1 015 | 991 |
| Homburg | 1 924 | 1 980 | 2 200 | Aschaffenburg | 811 | 729 | 818 |
| Karlsruhe | 2 592 | 1 768 | 2 182 | Kehl | 1 778 | 814 | 815 |

6. Güterverkehr an den Grenzstellen und Schleusen

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes und seine strukturellen Veränderungen, auf die schon im einleitenden Gesamtüberblick hingewiesen worden ist, kommen - soweit sie den grenzüberschreitenden Verkehr betreffen - auch in den Zahlen über den Durchgangsverkehr an den Auslandsgrenzstellen und an den Übergangsstellen zur sowjetischen Besatzungszone zum Ausdruck. So spiegelt sich der Rückgang des Güterversandes nach ausländischen Häfen und die starke Zunahme des Empfangs aus dem Ausland in den Angaben über den Güterverkehr an der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich deutlich wider. Dort stieg - ohne den internationalen Durchgangsverkehr - verglichen mit dem Vorjahr, der Gütereingang um 61 vH auf 28,6 Mill. t an (1954: + 3 vH), während der Güterausgang bei Emmerich, der im Vorjahr um 17 vH zugenommen hatte, sich im Berichtsjahr um knapp 15 vH auf 14,8 Mill. t verminderte.

Von den zusätzlichen Grenzeingängen in Höhe von 10,8 Mill. t entfielen auf Kohle 4,4 Mill. t, auf Erze 3,5 Mill. t und auf Mineralöl 1,2 Mill. t. Die verminderten Ausgänge in Höhe von 2,5 Mill. t betrafen fast nur den Kohleversand ins Ausland.

Güterverkehr an der Grenzstelle Emmerich nach Flaggen
(einschl. Durchgangsverkehr)
in 1 000 t

| Flagge(n) | Eingang | | Ausgang | |
|-------------|---------|--------|---------|--------|
| | 1955 | 1954 | 1955 | 1954 |
| Deutschland | 10 381 | 5 609 | 3 268 | 3 348 |
| Belgien | 2 591 | 1 736 | 2 770 | 3 169 |
| Frankreich | 2 085 | 1 536 | 1 540 | 1 871 |
| Niederlande | 15 393 | 10 804 | 9 906 | 11 059 |
| Schweiz | 1 636 | 1 368 | 430 | 411 |
| Sonstige | 32 | 34 | 20 | 16 |
| Insgesamt | 32 117 | 21 088 | 18 034 | 19 874 |

Die starke Verkehrsbelebung im Grenzeingang (einschließlich internationaler Durchgangsverkehr) kam allen wichtigen Flaggen zugute. Die deutschen Schiffe, die von dem im Jahre 1953 stark rückläufig gewesenen Grenzeingang fast allein betroffen gewesen waren, konnten im Berichtsjahr in dieser Verkehrsbeziehung relativ die größte Verkehrszunahme verzeichnen. Absolut gesehen dagegen steigerten die niederländischen Schiffe (+ 4,6 Mill. t) ihre Transportmenge fast in demselben Umfang wie die deutschen Schiffe (+ 4,8 Mill. t). Daneben waren noch die belgischen, französischen und schweizerischen Schiffe mit einem Zuwachs von zusammen 1,7 Mill. t an den vermehrten Grenzeingängen relativ gleichmäßig beteiligt.

Der rückläufige Grenzausgang schließlich wirkte sich - ausgenommen die schweizerischen Schiffe - für alle Flaggen verkehrsmindernd aus, wobei die niederländischen, belgischen und französischen Schiffe etwas mehr betroffen waren als die deutschen.

Güterverkehr an den Auslandsgrenzstellen und den
Übergangsstellen zur sowjetischen Besatzungszone

in 1 000 t

| Richtung | 1936 | 1954 | 1955 |
|---|--------|--------|--------|
| Grenzstelle Emmerich (Niederrhein) | | | |
| Eingang | 20 662 | 21 088 | 32 117 |
| Ausgang | 25 291 | 19 874 | 18 034 |
| Gesamtverkehr | 45 953 | 40 962 | 50 151 |
| darunter auf deutschen Schiffen | 12 080 | 8 957 | 13 649 |
| Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein) | | | |
| Eingang | 1 658 | 4 283 | 5 244 |
| Ausgang | 3 844 | 6 586 | 7 054 |
| Gesamtverkehr | 5 512 | 10 870 | 12 299 |
| darunter auf deutschen Schiffen | 1 403 | 2 752 | 3 358 |
| Grenzstelle Passau (Donau) | | | |
| Eingang | 336 | 802 | 940 |
| Ausgang | 429 | 1 548 | 1 846 |
| Gesamtverkehr | 767 | 2 350 | 2 786 |
| darunter auf deutschen Schiffen | 283 | 547 | 680 |
| Zonenübergangsstelle Schnackenburg (Elbe) | | | |
| Eingang | - | 1 060 | 1 304 |
| Ausgang | - | 1 238 | 1 542 |
| Gesamtverkehr | - | 2 298 | 2 846 |
| darunter auf deutschen Schiffen | - | 1 717 | 2 196 |
| Zonenübergangsstelle Rügen (Mittel-landkanal) | | | |
| Eingang | - | 524 | 772 |
| Ausgang | - | 1 313 | 1 828 |
| Gesamtverkehr | - | 1 838 | 2 600 |
| darunter auf deutschen Schiffen | - | 1 838 | 2 600 |

An den übrigen wichtigen Grenzstellen des Bundesgebietes hat sich der Güterverkehr im Eingang wie im Ausgang ausgeweitet; so bei Neuburgweier/Oberrhein um 13 vH auf 12,3 Mill. t und an der Donaugrenzstelle Passau um knapp 19 vH auf 2,8 Mill. t.

An den Zonenübergangsstellen Schnackenburg/Elbe und Rügen/Mittel-landkanal betrug der Verkehrszuwachs 24 vH bzw. 41,5 vH, wobei an beiden Grenzstellen der Zuwachs am meisten dem sich durch die sowjetische Besatzungszone vollziehenden Verkehr zwischen Häfen des Bundesgebietes zugute kam. In Schnackenburg erhöhte sich daneben der Verkehr mit West-Berlin um 75 000 t, der mit der sowjetischen Besatzungszone um rund 86 000 t und der über Hamburg gehende Transitverkehr der Tschechoslowakei um rund 73 000 t. In Rügen war der Zuwachs im Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone (+ 276 000 t) im Jahre 1955 doppelt so groß wie der im Verkehr mit West-Berlin (+ 138 000 t). (Vgl. auch Übersicht 6).

Verkehr an den wichtigen Schleusen
in 1 000 t

| Schleuse | Verkehrsrichtung | 1936 | 1954 | 1955 |
|--|-----------------------|-------------------|--------|-------|
| Anderten (Mittellandkanal) | nach Osten | 1 178 | 3 274 | 4 190 |
| | nach Westen | 1 198 | 1 561 | 1 602 |
| Minden ¹⁾ (Mittellandkanal) | von der Weser | 386 | 328 | 578 |
| | zur Weser | 803 | 1 045 | 1 209 |
| Bremen (Weserschleuse) | zu Berg | 375 | 566 | 1 063 |
| | zu Tal | 2 241 | 1 372 | 1 939 |
| Oldenburg (Küstenkanal) | von der Weser | 86 | 1 317 | 1 623 |
| | zur Weser | 515 | 1 851 | 1 785 |
| Herbrum (Dortmund-Ems-Kanal) | zu Berg | 3 210 | 2 925 | 2 839 |
| | zu Tal | 3 886 | 2 054 | 1 891 |
| Münster (Dortmund-Ems-Kanal) | aus Richtung Emden) | 4 407 | 4 305 | 4 418 |
| | vom MLK 2)) | | 2 179 | 2 014 |
| | nach Richtung Emden) | 6 649 | 3 811 | 3 712 |
| | zum MLK 2)) | | 4 504 | 5 513 |
| Datteln | nach Osten | 1 541 | 5 553 | 6 127 |
| | nach Westen | 452 | 2 836 | 2 636 |
| Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal) | vom Rhein | 920 | 5 258 | 6 020 |
| | zum Rhein | 986 | 4 121 | 4 175 |
| Schleuse VII (Rhein-Herne-Kanal) | nach Osten | 5 075 | 4 500 | 5 219 |
| | nach Westen | 2 390 | 3 873 | 3 233 |
| Schleuse I (Rhein-Herne-Kanal) und Ruhrschleuse | vom Rhein | 4 495 | 3 191 | 4 626 |
| | zum Rhein | 9 604 | 11 457 | 9 517 |
| Kostheim (Main) | vom Rhein | 3 463 | 6 170 | 7 276 |
| | zum Rhein | 865 | 1 548 | 1 614 |
| Feudenheim (Neckar) | vom Rhein | 761 ^{a)} | 3 598 | 4 605 |
| | zum Rhein | 525 ^{a)} | 1 011 | 1 107 |

1) Die Zahlen enthalten auch die Angaben über den Güterverkehr an den Schleusen des Südbstieges.
2) MLK = Mittellandkanal. - a) Zum Teil geschätzte Zahlen.

In den Angaben über den Durchgangsverkehr an den wichtigen Schleusen zeichnet sich das Verkehrsgeschehen auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes, wie es schon die Zahlen über den Güterverkehr an den Grenzstellen und in den Häfen erkennen ließen, noch einmal in seiner generellen Entwicklung ab. So weisen an allen Schleusen - in der Hauptsache infolge der bedeutend erhöhten Erz- und Kohleeingänge und der verminderten Kohlelieferungen nach dem Ausland - die vom Rhein und von den Häfen Bremen und Emden kommenden bzw. nach Osten gehenden Durchgänge einen oft sogar erheblichen Anstieg, die nach Westen bzw. zum Rhein führenden Durchschleusungen dagegen einen nur geringen Zuwachs, vielfach sogar einen starken Verkehrsrückgang auf. (Vgl. auch Übersicht 7).

Übersicht 1: Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen im Jahre 1955
(1 000 t)

| Gütergruppe | Im Verkehr mit Binnenhäfen des Bundesgebietes beförderte Güter | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------|--|---------------------|-----------------|-----------|-----------------------|---|----------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------|--|
| | Empfang ¹⁾ | | | | | | Versand ²⁾ | | | | | Seeverkehr der Binnenhäfen | | | | insgesamt | darunter auf Schiffen fremder Flaggen | außerdem internationaler Durchgangsverkehr |
| | aus dem Bundesgebiet | aus West-Berlin | aus der sowj. Bes.-Zone und Ost-Berlin | aus dem Saar-gebiet | aus dem Ausland | insgesamt | nach West-Berlin | nach der sowj. Bes.-Zone und Ost-Berlin | nach dem Saar-gebiet | nach dem Ausland | Empfang ³⁾ | | Versand | | | | | |
| | | | | | | | | | | | insgesamt | darunter aus dem Ausland | insgesamt | darunter nach dem Ausland | | | | |
| Getreide | 2 067,5 | 26,8 | 5,7 | - | 1 272,9 | 3 373,0 | 160,7 | 70,3 | - | 380,5 | 68,4 | 5,2 | 2,6 | 1,8 | 4 055,3 | 1 113,2 | 623,4 | |
| Mehl | 281,0 | 25,1 | 5,5 | - | 6,0 | 317,6 | 20,0 | 0,2 | - | 78,8 | 2,8 | 0,0 | 8,4 | 7,7 | 427,8 | 69,6 | 32,2 | |
| Zucker | 228,7 | 0,5 | 19,1 | - | 38,9 | 287,1 | - | 30,4 | - | 14,9 | 0,3 | - | - | - | 332,7 | 51,1 | 112,3 | |
| Eisenerze | 4 090,5 | - | 0,8 | - | 8 727,4 | 12 818,7 | - | - | - | 361,4 | 16,3 | 7,0 | 0,1 | - | 13 196,5 | 6 151,9 | 12,2 | |
| Anderer Erze | 1 502,4 | 5,6 | 1,0 | - | 2 492,7 | 4 001,7 | 0,2 | 9,0 | - | 86,2 | 8,0 | 2,4 | 2,7 | - | 4 107,9 | 2 017,1 | 28,3 | |
| Steinkohle | 16 731,1 | 6,4 | 131,5 | 23,3 | 4 819,4 | 21 711,6 | 1 101,6 | 260,3 | - | 7 403,7 | 7,2 | 0,7 | 257,6 | 8,3 | 30 742,1 | 8 645,5 | 1 685,0 | |
| Braunkohle | 2 644,0 | 1,1 | 13,3 | - | 25,1 | 2 684,4 | 0,9 | - | - | 410,5 | - | - | 11,3 | - | 3 107,1 | 432,3 | 2,8 | |
| Mineralöle | 3 608,8 | 4,4 | - | - | 3 956,6 | 7 569,7 | 96,0 | 1,1 | - | 241,6 | 38,6 | 0,4 | 19,2 | 0,9 | 7 966,2 | 2 373,8 | 1 138,1 | |
| Steine | 3 422,9 | 2,9 | 16,4 | - | 109,0 | 3 551,2 | 47,4 | - | - | 641,3 | 1,6 | 1,5 | 34,7 | 3,5 | 4 276,1 | 1 472,2 | 44,0 | |
| Sand | 16 746,8 | 1,7 | 2,3 | - | 167,0 | 16 917,8 | 52,9 | 0,7 | - | 3 602,4 | - | - | 130,5 | 0,3 | 20 704,3 | 3 953,0 | 73,1 | |
| Kalk und Zement | 1 539,2 | - | 149,7 | - | 155,9 | 1 844,8 | 31,4 | - | - | 609,5 | 0,1 | 0,1 | 3,2 | 1,5 | 2 489,2 | 802,1 | 73,1 | |
| Salz | 1 268,3 | - | 5,8 | - | 3,3 | 1 277,4 | - | - | - | 455,0 | - | - | 8,0 | 7,5 | 1 740,4 | 410,6 | 3,8 | |
| Düngemittel | 680,1 | 6,1 | 431,9 | - | 156,3 | 1 274,3 | 0,7 | 4,2 | - | 1 330,5 | 0,2 | 0,2 | 19,1 | 3,2 | 2 629,0 | 1 008,6 | 887,3 | |
| Holz | 496,0 | 3,9 | - | - | 1 434,3 | 1 934,3 | 0,1 | 3,0 | - | 60,3 | 171,4 | 169,4 | 3,0 | 2,4 | 2 172,0 | 1 103,7 | 287,7 | |
| Roheisen, -stahl | 409,4 | 7,5 | 4,3 | 0,1 | 632,4 | 1 053,8 | 11,8 | 13,6 | - | 370,0 | 18,7 | 3,4 | 8,7 | 5,0 | 1 476,7 | 803,5 | 65,0 | |
| Altisen | 758,1 | 21,3 | - | - | 1 045,0 | 1 824,4 | 0,5 | - | - | 84,8 | 185,6 | 11,7 | 1,3 | 0,7 | 2 096,6 | 777,0 | 3,1 | |
| Übrige Güter dar.: Walzwerks- erzeugnisse ⁴⁾ | 6 989,4 | 31,0 | 35,6 | - | 5 249,6 | 12 305,7 | 156,8 | 231,6 | - | 3 250,9 | 133,6 | 99,0 | 308,0 | 172,6 | 16 386,5 | 7 103,3 | 1 607,5 | |
| | 690,3 | 1,4 | - | - | 887,1 | 1 578,8 | 59,7 | 0,5 | - | 1 239,8 | 2,6 | 1,9 | 119,2 | 48,2 | 3 000,4 | 1 725,6 | 668,6 | |
| Insgesamt | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jahr 1955 | 63 464,3 | 144,2 | 822,9 | 23,3 | 30 292,8 | 94 747,6 | 1 680,9 | 624,3 | - | 19 382,3 | 653,0 ^{a)} | 301,0 | 818,5 | 215,4 | 117 906,5 | 38 288,3 | 6 678,9 | |
| Jahr 1954 | 58 812,3 | 169,5 | 664,4 | 32,4 | 19 177,6 | 78 856,3 | 1 425,5 | 431,3 | 2,8 | 21 427,9 | 584,1 ^{b)} | 242,9 | 725,6 | 176,2 | 103 453,3 | 33 976,6 | 5 931,6 | |
| Jahr 1953 | 54 380,2 | 120,0 | 487,4 | 24,5 | 18 810,1 | 73 822,1 | 1 439,7 | 283,3 | - | 18 951,2 | 627,7 | 237,5 | 775,2 | 134,6 | 95 899,2 | 31 052,6 | 5 481,4 | |
| Jahr 1952 | 51 041,8 | 88,3 | 405,6 | 5,0 | 19 125,3 | 70 666,0 | 1 324,5 | 187,0 | - | 16 401,5 | 548,4 | 196,0 | 619,2 | 113,2 | 89 746,6 | 28 498,9 | 5 523,4 | |

1) Ohne den Empfang aus Häfen jenseits der Seegrenzen.- 2) Ohne den Versand nach Häfen jenseits der Seegrenzen.- 3) Darunter aus den Ostgebieten des Deutschen Reiches (Stand 31. Dezember 1937), z.Zt. unter fremder Verwaltung: a) 200 t, b) 501 t.- 4) Gütergattungen Nr. 193 bis 198 und 200.

Übersicht 2: Tonnenkilometrische Leistungen in den Jahren 1955 und 1954

| Heimatstaat der Schiffe | 1955 | | | 1954 | | |
|--|------------------------|----------------------|----------------------------|------------------------|----------------------|----------------------------|
| | Beförderte Güter 1) | Geleistete tkm 2) | Mittlere Transportweite | Beförderte Güter 1) | Geleistete tkm 2) | Mittlere Transportweite |
| | 1 000 t | Mill. | km | 1 000 t | Mill. | km |
| a) Auf Wasserstraßen des Bundesgebietes 3) | | | | | | |
| Deutschland 4) | 80 655,0 | 17 761,6 | 220,2 | 70 318,7 | 15 713,5 | 223,5 |
| Belgien | 5 809,5 | 1 106,7 | 190,5 | 5 234,0 | 881,9 | 168,5 |
| Frankreich | 5 061,3 | 1 956,9 | 386,6 | 4 480,4 | 1 551,3 | 346,3 |
| Niederlande | 27 230,5 | 5 636,9 | 207,0 | 24 180,9 | 5 055,9 | 209,1 |
| Schweiz | 2 961,5 | 1 589,7 | 536,8 | 2 669,7 | 1 452,4 | 544,0 |
| Österreich | 1 477,2 | 249,5 | 168,9 | 1 372,8 | 224,7 | 163,7 |
| Tschechoslowakei | 650,3 | 95,0 | 146,1 | 589,7 | 86,1 | 146,0 |
| Übrige | 740,1 | 125,4 | 169,5 | 538,8 | 87,9 | 163,2 |
| Insgesamt | 124 585,4 | 28 521,7 | 229,0 | 109 384,9 | 25 053,8 | 229,0 |
| b) Im internationalen Durchgangsverkehr | | | | | | |
| Deutschland | 1 036,8 | 612,7 | 590,0 | 842,0 | 505,5 | 600,4 |
| Belgien | 391,0 | 247,4 | 632,7 | 317,0 | 202,3 | 638,3 |
| Frankreich | 1 796,3 | 1 032,6 | 574,9 | 1 341,9 | 775,9 | 578,2 |
| Niederlande | 2 082,1 | 1 316,9 | 632,5 | 2 164,3 | 1 373,7 | 634,7 |
| Schweiz | 1 365,3 | 916,0 | 670,9 | 1 259,6 | 848,9 | 673,9 |
| Übrige | 7,5 | 4,8 | 642,1 | 6,8 | 4,6 | 671,2 |
| Insgesamt | 6 678,9 | 4 130,4 | 618,4 | 5 931,6 | 3 711,0 | 625,6 |

c) Auf Wasserstraßen außerhalb des Bundesgebietes nur von deutschen Schiffen

| Vorgang | Einheit | 1955 | 1954 |
|-------------------------|---------|------------|------------|
| Beförderte Güter 5) | t | 17 228 231 | 11 817 378 |
| Geleistete tkm | Mill. | 2 656,6 | 1 802,6 |
| Mittlere Transportweite | km | 154,2 | 152,5 |

- 1) Einschl. des Seeverkehrs der Binnenhäfen.- 2) Ohne die jenseits der Seegrenzen geleisteten tkm.- 3) Einschl. des internationalen Durchgangsverkehrs.-
 4) Darunter in der sowjetischen Besatzungszone registrierte Schiffe: 859 728 t und 115,7 Mill. tkm im Jahre 1955; 588 798 t und 83,0 Mill. tkm im Jahre 1954.-
 5) Darunter im Verkehr mit den Rheinmündungshäfen: 13 648 650 t im Jahre 1955 und 8 957 553 t im Jahre 1954.

Übersicht 3: Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen des Bundesgebietes
nach Wasserstraßengebieten in den Jahren 1953 bis 1955

| Wasserstraßengebiet | 1953 | 1954 | 1955 | | | | |
|-------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|------------------|-------|---|---|
| | Güterumschlag 1 000 t | | | darunter | | Anteil der Wasser- straßen- gebiete | Veränderungen des Gesamtumschlages gegenüber 1954 |
| | | | | Einla- dungen | Kohle | | |
| | | | | vH | | | |
| I. Elbegebiet ¹⁾ | 7 174,2 | 8 685,9 | 10 345,8 | 51,1 | 19,7 | 5,7 | + 19,1 |
| dar.: Hamburg | 4 621,6 | 5 157,0 | 6 194,0 | 48,9 | 20,4 | 3,4 | + 20,1 |
| II. Wesergebiet | 7 697,5 | 9 095,4 | 10 761,0 | 45,1 | 22,3 | 5,9 | + 18,3 |
| dar.: Unterwesergebiet | 5 089,2 | 6 215,4 | 7 391,7 | 41,2 | 25,4 | 4,1 | + 18,9 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 6 914,7 | 6 835,0 | 8 001,3 | 36,2 | 48,1 | 4,4 | + 17,1 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 33 364,5 | 36 767,9 | 37 389,3 | 59,7 | 45,3 | 20,7 | + 1,7 |
| dar.: Emden | 3 965,0 | 4 262,3 | 4 077,0 | 64,3 | 29,1 | 2,3 | - 4,4 |
| Ruhrgebiet ²⁾ | 27 278,0 | 29 405,6 | 29 972,5 | 60,8 | 51,3 | 16,5 | + 1,9 |
| V. Rheingebiet | 88 316,1 | 98 510,2 | 111 647,3 | 43,3 | 23,8 | 61,6 | + 13,3 |
| davon: Niederrhein | 48 063,9 | 54 878,1 | 60 798,4 | 50,3 | 20,0 | 33,5 | + 10,8 |
| Mittelrhein | 12 571,4 | 13 546,3 | 15 876,8 | 53,2 | 15,5 | 8,8 | + 17,2 |
| Main | 9 252,8 | 9 424,0 | 10 821,7 | 24,7 | 34,7 | 6,0 | + 14,8 |
| Oberrhein | 14 404,4 | 15 920,1 | 18 059,0 | 29,1 | 33,6 | 10,0 | + 13,4 |
| Neckar | 4 023,7 | 4 741,6 | 6 091,3 | 22,4 | 34,9 | 3,3 | + 28,5 |
| VI. Donauebiet | 2 642,9 | 2 561,0 | 2 976,4 | 65,3 | 40,5 | 1,7 | + 16,2 |
| Güterumschlag insgesamt | 146 109,9 | 162 455,3 | 181 121,2 | 47,3 | 29,3 | 100 | + 11,5 |

1) 1953 ohne den Güterumschlag in zwei Läscher- und Ladestellen, die erst ab 1954 vollständige Anschreibungen über den Schiffs- und Güterverkehr vornehmen.- 2) Rhein-Herne-Kanal (einschl. Ruhrkanal und Abstiegkanal nach Dortmund), Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal.

Übersicht 4: Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahre 1955

a) Gesamtverkehr

(Mengen in 1 000 t)

| Wasserstraßengebiet | Alle Güter | Getreide | Mehl | Zucker | Eisen- erze | Ancere Erze | Stein- kohle | Braun- kohle | Mineral- öle | Steine | Sand | Kalk und Zement | Salz | Dünge- mittel | Holz | Roheisen/ Rohstahl | Alt- eisen | Übrige Güter | |
|-------------------------------|------------|----------|-------|--------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------|----------|--------------------|---------|------------------|---------|-----------------------|---------------|-----------------|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | |
| Ankünfte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 5 052,1 | 221,7 | 40,1 | 65,8 | 13,2 | 11,6 | 796,1 | 24,5 | 481,2 | 227,2 | 359,7 | 739,2 | 26,9 | 555,4 | 74,2 | 5,8 | 26,9 | 392,7 | |
| dar.: Hamburg | 3 166,0 | 43,4 | 33,3 | 42,3 | - | 1,7 | 92,9 | 23,3 | 31,5 | 212,6 | 1 215,5 | 654,8 | 9,0 | 547,2 | 32,2 | 5,0 | 9,5 | 211,8 | |
| II. Wesergebiet | 5 905,4 | 365,8 | 72,4 | 21,2 | 1,4 | 29,4 | 1 631,4 | 46,0 | 451,4 | 380,3 | 1 837,8 | 225,1 | 1,7 | 306,7 | 49,8 | 37,4 | 1,4 | 445,2 | |
| dar.: Unterwesergebiet | 4 347,4 | 211,6 | 40,3 | 1,1 | 1,3 | 9,4 | 1 160,2 | 9,6 | 447,3 | 328,7 | 1 296,0 | 225,1 | 1,4 | 300,0 | 9,3 | 37,4 | 1,4 | 267,2 | |
| III. Mittellandkanalgebiet | 5 018,2 | 191,6 | 15,8 | 54,9 | 3,7 | 14,2 | 3 685,0 | 3,6 | 41,3 | 52,1 | 100,9 | 54,1 | - | 32,3 | 33,6 | 33,6 | 120,8 | 575,5 | |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 15 081,1 | 290,4 | 59,1 | 2,1 | 3 653,4 | 475,0 | 2 196,9 | 6,4 | 926,7 | 571,4 | 3 874,5 | 22,2 | 9,3 | 25,5 | 857,4 | 89,3 | 456,3 | 1 565,2 | |
| dar.: Emden | 1 457,4 | 2,4 | 2,8 | - | 0,2 | 13,0 | 1 123,8 | - | 39,1 | 40,8 | 192,5 | - | 6,0 | 13,0 | 0,4 | - | 0,0 | 15,3 | |
| Ruhrgebiet 1) | 11 742,6 | 192,7 | 26,3 | 1,9 | 3 653,0 | 462,0 | 825,6 | - | 749,9 | 284,9 | 2 874,2 | 8,2 | - | 1,1 | 790,6 | 85,1 | 456,3 | 1 330,9 | |
| V. Rheingebiet | 63 299,9 | 2 357,6 | 132,9 | 141,5 | 9 137,4 | 3 444,7 | 13 408,8 | 2 603,9 | 5 620,9 | 2 312,5 | 9 637,1 | 764,7 | 1 239,6 | 354,7 | 987,5 | 699,4 | 1 400,3 | 9 056,4 | |
| davon: Niederrhein | 30 188,5 | 1 211,2 | 45,1 | 80,6 | 9 126,1 | 2 821,1 | 1 890,2 | 59,8 | 3 335,3 | 360,3 | 3 933,3 | 42,9 | 1 000,5 | 325,1 | 601,4 | 282,1 | 1 366,6 | 3 686,9 | |
| Mittelrhein | 7 425,8 | 163,3 | 19,6 | 0,9 | 3,4 | 82,1 | 2 001,9 | 351,2 | 214,8 | 1 564,3 | 1 858,5 | 223,3 | - | 7,9 | 72,2 | 160,4 | 6,9 | 685,1 | |
| Main | 8 150,7 | 153,9 | 37,2 | 12,1 | 0,6 | 149,9 | 3 039,8 | 647,8 | 545,0 | 125,1 | 1 549,3 | 136,0 | 102,5 | 0,2 | 125,3 | 124,1 | 8,2 | 1 328,7 | |
| Oberrhein | 12 809,1 | 654,4 | 18,0 | 35,1 | 7,3 | 375,8 | 4 783,1 | 1 148,3 | 1 296,4 | 194,8 | 1 329,6 | 172,5 | 136,5 | 21,5 | 164,5 | 64,1 | 12,7 | 2 394,4 | |
| Neckar | 4 725,8 | 169,8 | 13,0 | 12,8 | 0,1 | 15,7 | 1 693,7 | 396,7 | 229,4 | 48,0 | 956,4 | 130,1 | - | - | 24,0 | 68,7 | 5,9 | 961,5 | |
| VI. Donaugebiet | 1 033,8 | 14,2 | - | 1,9 | 20,9 | 34,9 | 0,6 | - | 86,8 | 9,3 | 107,8 | 39,5 | - | - | 103,2 | 207,0 | 0,0 | 407,5 | |
| Insgesamt | 95 400,6 | 3 441,3 | 320,4 | 287,4 | 12 835,0 | 4 009,7 | 21 718,9 | 2 684,4 | 7 608,3 | 3 552,8 | 16 917,8 | 1 844,9 | 1 277,4 | 1 274,6 | 2 105,7 | 1 072,5 | 2 005,7 | 12 443,6 | |
| Anteil in vH | 100 | 3,6 | 0,4 | 0,3 | 13,5 | 4,2 | 22,8 | 2,8 | 8,0 | 3,7 | 17,7 | 2,0 | 1,3 | 1,3 | 2,2 | 1,1 | 2,1 | 13,0 | |
| Abgänge | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 5 283,7 | 506,4 | 13,6 | 58,4 | 106,7 | 15,6 | 1 214,5 | 0,1 | 620,3 | 143,5 | 1 342,1 | 502,2 | 44,0 | 14,2 | 43,2 | 52,0 | 26,4 | 580,6 | |
| dar.: Hamburg | 3 028,0 | 430,2 | 13,4 | 57,9 | 106,7 | 15,2 | 1 149,5 | - | 613,3 | 1,1 | 25,4 | - | 0,0 | 7,1 | 35,6 | 14,9 | 12,1 | 545,8 | |
| II. Wesergebiet | 4 855,7 | 816,3 | 87,0 | 118,6 | 148,1 | 79,4 | 726,6 | - | 516,0 | 281,6 | 1 350,6 | 30,9 | - | 53,9 | 241,1 | 2,4 | 82,8 | 320,3 | |
| dar.: Unterwesergebiet | 3 044,3 | 766,8 | 64,3 | 112,2 | 147,7 | 64,2 | 708,7 | - | 489,6 | 5,8 | 73,0 | 4,6 | - | 1,4 | 216,5 | 2,4 | 80,4 | 306,7 | |
| III. Mittellandkanalgebiet | 2 983,1 | 170,3 | 6,1 | 30,8 | 359,8 | 27,0 | 143,0 | 18,7 | 51,5 | 322,0 | 54,0 | 464,4 | 61,1 | 788,2 | 8,3 | 128,1 | 112,3 | 237,5 | |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 22 308,2 | 506,4 | 1,8 | 66,9 | 1 671,2 | 140,8 | 14 731,8 | - | 2 065,7 | 520,1 | 685,1 | 507,0 | - | 66,9 | 85,6 | 107,4 | 72,6 | 1 079,0 | |
| dar.: Emden | 2 519,6 | 445,1 | - | 66,9 | 1 654,7 | 117,2 | 64,4 | - | 1,0 | 1,0 | 1,7 | 0,0 | - | 15,5 | 20,6 | - | 16,0 | 215,5 | |
| Ruhrgebiet 1) | 18 229,9 | 31,9 | 1,7 | - | 11,7 | 21,9 | 14 499,3 | - | 1 398,4 | 334,7 | 666,6 | 352,7 | - | 34,4 | 0,5 | 107,4 | 43,5 | 725,1 | |
| V. Rheingebiet | 48 347,4 | 470,3 | 268,4 | 3,5 | 2 143,6 | 1 056,2 | 7 564,0 | 3 000,9 | 809,5 | 3 765,6 | 15 909,6 | 701,8 | 1 666,8 | 990,6 | 169,1 | 482,6 | 554,0 | 8 790,7 | |
| davon: Niederrhein | 30 609,9 | 202,0 | 114,0 | 3,1 | 1 876,8 | 569,8 | 7 223,7 | 3 000,3 | 707,7 | 545,3 | 10 984,8 | 86,1 | 934,3 | 445,5 | 18,5 | 471,2 | 41,2 | 3 385,4 | |
| Mittelrhein | 8 451,1 | 82,1 | 20,2 | 0,3 | 75,3 | 73,0 | 100,6 | - | 61,4 | 2 824,6 | 534,6 | 403,2 | 0,4 | 13,0 | 20,2 | 6,6 | 54,6 | 4 181,0 | |
| Main | 2 670,9 | 145,7 | 10,2 | 0,2 | 2,0 | 107,1 | 62,4 | - | 10,5 | 215,5 | 1 126,3 | 104,5 | - | 105,4 | 64,1 | 2,6 | 161,2 | 553,3 | |
| Oberrhein | 5 249,9 | 32,5 | 121,7 | 0,0 | 189,4 | 305,9 | 142,0 | 0,6 | 29,8 | 106,5 | 3 042,2 | 27,4 | 0,0 | 419,5 | 50,9 | 2,0 | 163,3 | 616,2 | |
| Neckar | 1 365,5 | 7,9 | 2,3 | - | - | 0,5 | 35,3 | - | 0,0 | 73,7 | 221,7 | 80,6 | 732,1 | 7,3 | 15,4 | 0,2 | 133,8 | 54,7 | |
| VI. Donaugebiet | 1 942,6 | 254,0 | 14,7 | 2,2 | 250,1 | 22,0 | 1 266,0 | - | 1,3 | 9,4 | 76,6 | - | - | 0,2 | 5,6 | 6,1 | 0,0 | 94,2 | |
| Insgesamt | 85 720,6 | 2 723,7 | 391,7 | 280,3 | 4 679,4 | 1 341,1 | 25 586,0 | 3 019,7 | 4 064,2 | 5 042,2 | 19 418,1 | 2 206,2 | 1 771,9 | 1 914,0 | 553,0 | 778,5 | 848,2 | 11 102,4 | |
| Anteil in vH | 100 | 3,2 | 0,5 | 0,3 | 5,5 | 1,6 | 29,8 | 3,5 | 4,7 | 5,9 | 22,7 | 2,3 | 2,1 | 2,3 | 0,7 | 0,9 | 1,0 | 13,0 | |

1) Rhein-Herne-Kanal (einschl. Ruhrkanal und Abstiegkanal nach Dortmund), Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal.

noch Übersicht 4: Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahre 1955

b) Verkehr von Schiffen fremder Flaggen

(Mengen in 1 000 t)

| Wasserstraßengebiet | Alle Güter | Getreide | Mehl | Zucker | Eisen- erze | Andere Erze | Stein- kohle | Braun- kohle | Mineral- öle | Steine | Sand | Kalk und Zement | Salz | Dünge- mittel | Holz | Roh-eisen, Rohstahl | Alt- eisen | Ubrige Güter |
|-------------------------------|------------|----------|------|--------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------|---------|--------------------|-------|------------------|---------|------------------------|---------------|-----------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| Ankünfte | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 323,8 | 5,4 | - | 25,1 | - | 0,2 | 0,5 | 10,5 | 3,4 | 11,5 | - | 94,6 | - | 0,9 | 29,9 | 0,2 | - | 141,6 |
| II. Wesergebiet | 77,7 | 9,8 | 0,7 | - | - | - | 16,0 | 0,3 | - | 0,2 | 10,1 | 0,5 | - | 0,3 | 3,0 | - | - | 36,7 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 107,6 | 18,9 | - | - | 1,0 | 1,1 | 20,8 | 0,3 | 4,2 | 0,3 | 0,3 | - | - | - | 2,7 | 1,5 | 14,4 | 42,2 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 2 420,9 | 55,9 | 0,6 | 0,4 | 1 009,5 | 181,1 | 138,0 | - | 87,3 | 10,2 | 185,7 | 9,6 | 0,1 | 0,3 | 294,2 | 13,9 | 112,7 | 321,4 |
| V. Rheingebiet | 18 205,7 | 664,8 | 18,1 | 8,9 | 4 620,5 | 1 721,4 | 2 666,9 | 65,7 | 2 072,4 | 820,4 | 187,2 | 103,9 | 42,1 | 155,3 | 621,3 | 329,4 | 612,0 | 3 495,3 |
| davon: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niederrhein | 11 850,5 | 408,6 | 3,4 | 5,6 | 4 612,4 | 1 286,5 | 449,1 | 3,8 | 1 482,7 | 106,4 | 101,4 | 0,6 | 16,9 | 150,3 | 341,3 | 196,0 | 602,3 | 2 083,1 |
| Mittelrhein | 2 018,8 | 50,3 | 1,8 | 0,7 | 1,2 | 182,6 | 463,9 | 3,4 | 110,2 | 675,8 | 47,6 | 30,7 | 4,9 | 0,4 | 50,2 | 94,6 | 5,1 | 374,5 |
| Main | 1 101,0 | 35,3 | 6,8 | 1,1 | 0,5 | 132,5 | 474,9 | 9,3 | 87,0 | 4,4 | 27,9 | 28,4 | 6,4 | 0,0 | 88,3 | 23,7 | 0,6 | 173,7 |
| Oberrhein | 2 742,7 | 144,7 | 5,9 | 0,7 | 6,4 | 193,5 | 966,5 | 45,7 | 380,0 | 24,5 | 4,3 | 40,6 | 13,9 | 4,6 | 124,9 | 11,1 | 3,8 | 771,4 |
| Neckar | 492,6 | 25,8 | 0,1 | 0,7 | - | 6,2 | 312,4 | 3,6 | 12,6 | 8,4 | 5,9 | 3,6 | - | - | 16,6 | 4,0 | 0,2 | 92,6 |
| VI. Donaugebiet | 758,3 | 8,8 | - | 1,9 | 10,1 | 45,8 | 0,6 | - | 56,1 | 1,0 | 17,9 | 39,5 | - | - | 99,4 | 139,0 | - | 338,3 |
| Insgesamt | 21 894,0 | 763,6 | 19,4 | 36,2 | 5 641,2 | 1 949,6 | 2 842,8 | 76,8 | 2 223,4 | 843,6 | 401,1 | 248,1 | 42,3 | 156,8 | 1 050,4 | 484,1 | 739,1 | 4 375,4 |
| Anteil in vH | 100 | 3,5 | 0,1 | 0,2 | 25,8 | 8,9 | 13,0 | 0,3 | 10,2 | 3,8 | 1,8 | 1,1 | 0,2 | 0,7 | 4,8 | 2,2 | 3,4 | 20,0 |
| Abgänge | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 382,6 | 72,3 | - | 12,5 | 95,9 | 2,1 | 39,4 | - | 2,4 | - | - | 4,8 | - | - | 2,4 | 7,3 | - | 143,3 |
| II. Wesergebiet | 29,5 | 3,3 | 0,3 | - | 0,7 | 0,9 | 5,7 | - | 1,2 | 1,2 | - | 2,8 | - | 0,1 | 2,3 | - | 1,7 | 9,3 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 161,8 | 2,6 | - | - | - | 0,7 | 0,5 | - | 3,4 | 23,8 | - | 17,2 | 20,2 | 64,8 | 0,2 | 12,5 | 1,3 | 14,7 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 3 600,8 | 12,7 | 2,7 | - | 27,5 | 5,7 | 2 711,1 | 2,6 | 101,5 | 13,6 | 27,9 | 285,7 | - | 31,7 | 0,9 | 50,4 | 6,9 | 320,0 |
| V. Rheingebiet | 12 559,4 | 77,3 | 45,2 | 0,6 | 68,4 | 161,6 | 2 751,3 | 420,8 | 184,9 | 1 436,1 | 3 320,2 | 375,7 | 392,0 | 642,4 | 47,4 | 256,2 | 40,6 | 2 338,7 |
| davon: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niederrhein | 9 256,8 | 57,1 | 23,7 | 0,2 | 54,0 | 103,0 | 2 688,4 | 420,8 | 174,2 | 151,8 | 3 247,7 | 83,6 | 257,0 | 306,7 | 3,6 | 248,4 | 10,4 | 1 426,2 |
| Mittelrhein | 2 024,0 | 8,7 | 3,2 | 0,3 | 0,8 | 15,4 | 22,1 | - | 1,0 | 1 177,6 | 5,5 | 247,8 | 0,0 | 23,0 | 8,7 | 6,5 | 4,2 | 499,1 |
| Main | 324,7 | 4,1 | 0,5 | 0,2 | - | 8,6 | 19,4 | - | 0,8 | 26,6 | 0,3 | 31,2 | - | 73,6 | 5,3 | 0,2 | 1,8 | 152,1 |
| Oberrhein | 782,4 | 7,3 | 17,6 | - | 13,5 | 34,6 | 20,8 | - | 8,9 | 73,4 | 65,8 | 1,3 | - | 238,7 | 28,7 | 1,0 | 18,6 | 262,1 |
| Neckar | 171,4 | - | 0,2 | - | - | - | 0,6 | - | - | 6,6 | 1,0 | 11,8 | 135,0 | 0,5 | 1,1 | - | 5,5 | 9,2 |
| VI. Donaugebiet | 1 352,0 | 220,3 | 13,5 | 2,2 | 191,2 | 1,9 | 837,3 | 4,1 | 1,3 | 0,9 | - | - | - | 0,1 | 5,1 | 5,5 | - | 68,6 |
| Insgesamt | 18 086,0 | 388,5 | 61,7 | 15,3 | 383,7 | 173,0 | 6 345,2 | 427,5 | 294,8 | 1 475,6 | 3 348,1 | 686,1 | 412,2 | 739,1 | 58,3 | 331,9 | 50,4 | 2 894,7 |
| Anteil in vH | 100 | 2,1 | 0,3 | 0,1 | 2,1 | 1,0 | 35,1 | 2,4 | 1,6 | 8,2 | 18,5 | 3,8 | 2,3 | 4,1 | 0,3 | 1,8 | 0,3 | 16,0 |

Übersicht 5: Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen des Bundesgebietes in den Jahren 1936 und 1953 bis 1955

| Häfen | 1936 | 1953 | 1954 | 1955 | | |
|----------------------------|---------|---------|---------|-----------|------------------|---------|
| | | | | Insgesamt | davon | |
| | | | | | Ein- ladungen | Aus- |
| 1 000 t | | | | | | |
| Elbegebiet | | | | | | |
| Lübeck | 83,4 | 291,9 | 309,3 | 455,1 | 91,4 | 364,6 |
| Kiel | 67,6 | 67,6 | 65,3 | 55,4 | 24,8 | 30,6 |
| Rendsburg | 75,4 | 94,6 | 79,3 | 94,1 | 4,5 | 89,6 |
| Hamburg | 9 020,6 | 4 621,6 | 5 157,0 | 6 194,0 | 3 028,0 | 3 166,0 |
| Stade-Stadersand | . | 10,7 | 8,5 | 55,5 | 15,5 | 39,9 |
| Uetersen | 139,9 | 35,6 | 59,4 | 80,2 | 1,2 | 78,9 |
| Elmshorn | 74,3 | 20,2 | 47,9 | 57,1 | 1,8 | 55,4 |
| Itzehoe 1) | 386,4 | (45,7) | 431,2 | 469,2 | 250,3 | 218,9 |
| Hesergebiet | | | | | | |
| Bremische Häfen | | | | | | |
| Bremen Stadt | 2 751,3 | 3 033,7 | 3 631,8 | 4 361,7 | 1 289,6 | 3 072,1 |
| Bremerhaven | 331,2 | 803,8 | 800,3 | 1 032,7 | 252,9 | 779,8 |
| Brake | 97,8 | 609,9 | 954,0 | 1 006,4 | 757,1 | 249,3 |
| Nordenham | 256,7 | 579,2 | 727,5 | 856,8 | 683,6 | 173,2 |
| Oldenburg | 271,4 | 285,1 | 310,6 | 367,9 | 5,6 | 362,3 |
| Minden | 213,3 | 245,2 | 238,4 | 224,0 | 25,5 | 198,5 |
| Hamelu | 36,6 | 82,9 | 124,6 | 173,5 | 30,1 | 143,4 |
| Hann.-Münden | 216,6 | 80,4 | 29,0 | 84,6 | 80,1 | 4,6 |
| Kassel | 31,7 | 187,1 | 172,9 | 200,6 | 17,1 | 183,5 |
| Mittellandkanalgebiet | | | | | | |
| Braunschweig | 471,3 | 601,0 | 498,2 | 605,6 | 232,8 | 372,8 |
| Bleckenstedt-Beddingen | - | 1 539,5 | 1 473,3 | 1 916,0 | 559,2 | 1 356,7 |
| Hannover | 657,2 | 836,4 | 812,2 | 991,2 | 191,1 | 800,0 |
| Nisburg | 522,2 | 915,9 | 1 014,7 | 1 064,4 | 713,1 | 351,4 |
| Peine | 1 314,7 | 729,7 | 798,4 | 793,5 | 87,3 | 706,2 |
| Hildesheim | 411,5 | 540,3 | 635,2 | 731,9 | 357,6 | 374,3 |
| Osnabrück | 365,2 | 362,6 | 335,0 | 443,1 | 46,6 | 396,5 |
| Wesideutsches Kanalgebiet | | | | | | |
| Emden | 6 283,7 | 3 965,0 | 4 262,3 | 4 077,0 | 2 619,6 | 1 457,4 |
| Dörenthe (Saerbeck) | 86,2 | 209,6 | 163,8 | 198,9 | 72,7 | 126,3 |
| Münster | 625,2 | 600,9 | 699,1 | 783,3 | 104,9 | 678,4 |
| Brassert (Hafen der Zeche) | - | 220,8 | 202,4 | 278,3 | 278,3 | - |
| Dorsten (Hervest) | 122,1 | 218,2 | 315,3 | 856,3 | 551,5 | 304,8 |
| Hamm-Bossendorf | 563,7 | 827,4 | 922,5 | 998,6 | 998,6 | - |
| Flaesheim | 456,6 | 144,4 | 156,1 | 155,5 | 155,5 | - |
| Lünen | 348,0 | 626,8 | 847,4 | 702,8 | 256,3 | 446,5 |
| Hamm | 779,9 | 969,5 | 1 251,5 | 1 416,1 | 358,8 | 1 057,3 |
| Ahlen | 322,3 | 280,9 | 301,8 | 283,8 | 283,8 | - |
| Dortmund | 4 453,0 | 4 864,2 | 5 064,9 | 5 096,7 | 1 291,6 | 3 805,2 |
| Datteln | 561,7 | 239,8 | 295,5 | 386,6 | 240,2 | 146,3 |
| Castrop-Rauxel | 937,0 | 1 245,8 | 1 436,7 | 1 097,5 | 770,8 | 326,7 |
| Herne | 1 692,1 | 792,7 | 931,7 | 998,7 | 917,9 | 80,8 |
| Recklinghausen | 21,5 | 1 015,2 | 1 148,2 | 1 313,8 | 1 056,4 | 257,4 |
| Hanne-Eickel | 2 646,0 | 3 188,2 | 3 712,5 | 3 081,6 | 2 488,0 | 593,7 |
| Geisenkirchen | 5 262,6 | 5 449,1 | 5 705,9 | 6 465,4 | 4 097,3 | 2 368,1 |
| Bottrop | 2 230,2 | 2 490,6 | 2 666,6 | 2 503,0 | 2 430,9 | 72,1 |
| Essen | 2 049,3 | 2 171,0 | 1 990,3 | 1 968,4 | 1 340,4 | 628,0 |
| Oberhausen | 488,3 | 251,8 | 347,8 | 229,2 | 162,5 | 66,8 |
| Mülheim-Ruhr | 718,7 | 1 309,1 | 1 090,4 | 1 385,1 | 154,2 | 1 230,9 |

1) Die Angaben für 1955 sind mit denen für 1953 nicht vergleichbar (s. Fußnote 1) in Übersicht 3).

noch Übersicht 5:

| H a f e n | 1936 | 1953 | 1954 | 1955 | | |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|
| | | | | Insgesamt | davon | |
| | | | | | Ein- | Aus- |
| ladungen | | | | | | |
| † 000 t | | | | | | |
| Rheingebiet | | | | | | |
| Kleve | 159,4 | 147,6 | 169,4 | 199,7 | 11,2 | 188,4 |
| Spyck | 215,7 | 180,3 | 203,2 | 304,7 | 118,5 | 186,2 |
| Emmerich | 271,0 | 325,6 | 363,2 | 343,1 | 169,9 | 173,3 |
| Wesel | 262,7 | 1 024,0 | 1 068,1 | 1 322,0 | 60,4 | 1 261,6 |
| Rheinberg-Ossenberg | 459,0 | 1 146,9 | 1 308,3 | 1 318,9 | 1 032,5 | 286,4 |
| Orsoy | 654,6 | 653,9 | 560,2 | 519,1 | 477,6 | 41,5 |
| Walsum | 2 182,5 | 3 377,4 | 3 391,8 | 3 477,0 | 1 738,6 | 1 738,4 |
| Hoiberg | 1 923,7 | 1 907,2 | 1 980,4 | 2 199,7 | 1 987,3 | 212,4 |
| Rheinhausen | 2 822,3 | 1 831,7 | 2 129,9 | 2 447,3 | 384,9 | 2 062,4 |
| Duisburg (Gesamthäfen) | 27 719,9 | 20 530,1 | 22 119,0 | 25 424,2 | 9 359,7 | 16 064,5 |
| dar.: Häfen AG. | (17 232,6) | (11 360,3) | (12 983,3) | (14 710,1) | (5 945,3) | (8 764,8) |
| Krafeld-Uerdingen | 724,4 | 644,6 | 870,9 | 1 091,9 | 201,5 | 890,4 |
| Düsseldorf | 2 389,1 | 1 937,8 | 2 375,3 | 2 751,2 | 1 005,3 | 1 745,9 |
| Neuß | 1 106,3 | 937,0 | 963,9 | 1 229,0 | 290,5 | 938,4 |
| Lavarkusen-Monheim | 770,6 | 1 252,3 | 1 428,6 | 1 604,4 | 487,7 | 1 116,7 |
| Köln | 3 267,1 | 2 258,2 | 2 642,4 | 2 783,7 | 680,1 | 2 103,6 |
| Wesseling | 2 608,7 | 4 598,9 | 4 322,8 | 4 443,8 | 3 564,2 | 879,5 |
| Bonn | 111,2 | 88,3 | 85,3 | 103,5 | 23,9 | 79,6 |
| Beuel | 612,9 | 193,3 | 217,0 | 210,5 | 208,1 | 2,4 |
| Oberkassel | . | 662,0 | 681,7 | 810,7 | 28,2 | 782,5 |
| Linz-Linzhausen | 177,1 | 294,4 | 261,5 | 215,2 | 215,2 | - |
| Brohl | 175,4 | 271,6 | 457,0 | 632,0 | 613,6 | 18,4 |
| Andernach | 181,4 | 1 271,8 | 1 429,5 | 2 039,4 | 1 798,5 | 240,9 |
| Neuwied | 796,2 | 1 333,1 | 1 316,5 | 1 553,4 | 675,4 | 878,1 |
| Engers | 269,9 | 185,8 | 201,9 | 226,4 | 226,2 | 0,2 |
| Bendorf | 234,7 | 308,8 | 297,9 | 272,3 | 247,7 | 24,5 |
| Koblenz | 114,6 | 430,3 | 478,7 | 521,7 | 170,9 | 350,9 |
| Oberlahnstein | 590,7 | 762,3 | 765,0 | 787,0 | 368,3 | 418,7 |
| Braubach | 115,1 | 83,3 | 111,6 | 126,8 | 46,9 | 79,9 |
| Bingen | 197,0 | 205,7 | 202,2 | 210,9 | 22,9 | 187,9 |
| Budenheim | 452,1 | 584,3 | 655,4 | 728,0 | 629,8 | 99,2 |
| Wiesbaden | 119,6 | 1 134,4 | 1 346,6 | 1 377,2 | 335,7 | 1 041,5 |
| Mainz | 2 058,0 | 1 133,8 | 1 227,1 | 1 582,3 | 200,3 | 1 381,9 |
| Gustavsburg | . | 293,4 | 292,5 | 384,5 | 101,6 | 282,9 |
| Gernsheim | 224,1 | 381,7 | 448,7 | 514,6 | 63,9 | 451,6 |
| Morms | 467,0 | 302,3 | 332,4 | 432,1 | 66,4 | 365,7 |
| Frankfurt | 2 357,6 | 3 416,5 | 3 804,8 | 4 311,2 | 552,7 | 3 758,5 |
| Offenbach | 138,0 | 188,0 | 159,2 | 200,8 | 5,6 | 195,2 |
| Hanau | 447,7 | 479,9 | 495,0 | 536,8 | 149,2 | 387,6 |
| Aschaffenburg | 810,8 | 818,5 | 728,7 | 818,0 | 122,0 | 696,0 |
| Hürzburg | 110,3 | 1 950,1 | 1 491,1 | 1 577,7 | 307,3 | 1 270,4 |
| Bamberg | 93,4 | 115,2 | 162,4 | 190,5 | 7,2 | 183,3 |
| Schweinfurt | . | 191,7 | 245,4 | 246,3 | 14,4 | 231,9 |
| Kitzingen | . | 89,3 | 127,6 | 173,2 | 28,0 | 145,2 |
| Ludwigshafen | 4 623,3 | 4 137,4 | 4 497,0 | 5 386,4 | 1 172,0 | 4 214,4 |
| Mannheim | 5 137,9 | 4 982,7 | 5 552,1 | 5 880,5 | 526,3 | 5 354,3 |
| Karlsruhe | 2 592,6 | 1 586,7 | 1 768,4 | 2 182,2 | 102,5 | 2 079,7 |
| Kehl | 1 777,4 | 730,0 | 813,7 | 815,4 | 260,0 | 547,4 |
| Weil | . | 203,3 | 251,8 | 364,8 | 133,0 | 231,8 |
| Rheinfelden | . | 84,9 | 138,8 | 159,2 | 53,0 | 106,2 |
| Heilbronn | 904,8 | 3 327,6 | 3 955,1 | 4 869,8 | 989,5 | 3 880,3 |
| Donaugebiet | | | | | | |
| Regensburg | 706,4 | 2 323,6 | 2 176,0 | 2 654,2 | 1 736,4 | 917,8 |
| Passau | 54,8 | 141,4 | 181,5 | 145,2 | 117,0 | 28,2 |
| Wichtige Häfen insgesamt | 123 394,6 | 125 143,6 | 135 481,6 | 151 293,9 | 63 273,8 | 88 020,1 |

Übersicht 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahre 1955

a) Gesamtverkehr

(1 000 t)

| Verkehrsrichtung | Alle Güter | Getreide | Mehl | Zucker | Eisen- erze | Andere Erze | Stein- kohle | Braun- kohle | Mineral- öle | Steine | Sand | Kalk und Zement | Salz | Dünge- mittel | Holz | Roheisen, Rohstahl | Alt- eisen | Übrige Güter |
|--|------------|----------|------|--------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|---------|--------------------|-------|------------------|---------|-----------------------|---------------|-----------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| Grenzstelle Emmerich (Niederrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 32 117,2 | 1 601,0 | 1,6 | 116,8 | 8 364,1 | 2 735,8 | 5 559,9 | 18,7 | 5 250,0 | 131,0 | 2,7 | 5,8 | 0,3 | 134,4 | 1 694,9 | 257,2 | 981,7 | 5 261,3 |
| dar.: aus dem Ausland ¹⁾ | 28 459,0 | 966,4 | 0,1 | 9,4 | 8 334,8 | 2 714,8 | 5 092,3 | 18,5 | 4 033,3 | 82,1 | 2,6 | 4,1 | 0,2 | 130,2 | 1 409,4 | 216,7 | 966,0 | 4 478,0 |
| int. Durchgangsverkehr | 3 533,1 | 592,7 | 1,4 | 107,4 | 24,6 | 16,2 | 466,9 | 0,2 | 1 188,8 | 48,9 | 0,1 | 1,7 | 0,0 | 4,2 | 284,8 | 30,1 | 3,8 | 781,3 |
| Ausgang insgesamt | 18 033,5 | 100,5 | 86,5 | 0,0 | 4,9 | 79,6 | 5 549,8 | 19,3 | 218,0 | 682,0 | 3 697,3 | 580,8 | 463,7 | 2 209,6 | 68,5 | 323,2 | 17,2 | 3 932,7 |
| dar.: nach dem Ausland ²⁾ | 14 477,9 | 58,6 | 54,6 | 0,0 | 4,8 | 64,7 | 4 258,9 | 14,4 | 198,1 | 629,9 | 3 565,1 | 557,5 | 459,5 | 1 318,5 | 51,1 | 293,4 | 16,8 | 2 932,1 |
| int. Durchgangsverkehr | 3 260,9 | 41,2 | 31,4 | 0,0 | 0,1 | 14,0 | 1 247,6 | - | 1,6 | 41,8 | 19,0 | 23,3 | 3,7 | 884,3 | 15,8 | 27,6 | 0,2 | 907,8 |
| Gesamtverkehr | 50 150,7 | 1 701,5 | 88,1 | 116,8 | 8 369,0 | 2 815,4 | 11 109,7 | 38,0 | 5 468,0 | 813,0 | 3 700,0 | 586,6 | 464,0 | 2 344,0 | 1 763,4 | 580,4 | 998,9 | 9 194,0 |
| Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt ³⁾ | 5 244,5 | 303,3 | 30,1 | 0,8 | 278,2 | 122,7 | 1 251,8 | 0,4 | 6,4 | 137,5 | 523,2 | 1,5 | 1,5 | 827,9 | 54,9 | 128,3 | 33,2 | 1 542,7 |
| dar.: aus dem Ausland ¹⁾ | 1 089,6 | 249,9 | 0,9 | 0,7 | 102,7 | 92,3 | 20,4 | - | 1,5 | 2,1 | 18,9 | 0,9 | - | 2,4 | 23,2 | 60,9 | 15,8 | 497,0 |
| int. Durchgangsverkehr | 3 082,6 | 46,3 | 27,3 | 0,0 | 1,2 | 15,3 | 1 183,9 | - | 4,7 | 34,3 | 24,7 | 0,4 | 1,3 | 796,0 | 14,2 | 65,2 | 0,9 | 866,9 |
| Ausgang insgesamt ⁴⁾ | 7 054,2 | 618,3 | 23,9 | 114,7 | 26,0 | 24,7 | 2 615,8 | 523,8 | 1 236,0 | 3,1 | 59,9 | 75,4 | 0,0 | 2,5 | 301,3 | 106,5 | 69,6 | 1 252,9 |
| dar.: nach dem Ausland ²⁾ | 2 655,1 | 7,0 | 17,2 | 0,8 | 3,6 | 4,6 | 1 886,8 | 391,5 | 40,5 | 0,8 | 1,3 | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 4,1 | 68,1 | 66,0 | 162,2 |
| int. Durchgangsverkehr | 3 410,1 | 581,1 | 0,9 | 112,3 | 12,2 | 13,5 | 437,4 | 2,8 | 1 135,9 | 2,2 | 54,1 | 48,8 | 0,0 | 2,4 | 270,8 | 36,6 | 2,9 | 696,3 |
| Gesamtverkehr | 12 298,7 | 921,6 | 54,0 | 115,5 | 304,2 | 147,4 | 3 867,6 | 524,2 | 1 242,4 | 140,6 | 583,1 | 76,9 | 1,5 | 830,4 | 356,2 | 234,8 | 102,8 | 2 795,6 |
| Grenzstelle Passau (Donau) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang | 939,8 | 10,4 | - | 1,9 | 11,4 | 51,2 | 0,6 | - | 87,3 | - | 31,4 | 39,5 | - | - | 101,9 | 201,6 | - | 402,6 |
| Ausgang | 1 846,1 | 260,2 | 14,9 | 2,2 | 257,4 | 13,5 | 1 205,5 | - | 1,5 | 0,9 | 0,1 | 0,0 | - | 1,8 | 5,1 | 5,9 | 0,0 | 87,3 |
| Gesamtverkehr | 2 785,9 | 260,6 | 14,9 | 4,1 | 268,8 | 64,7 | 1 206,1 | - | 88,8 | 0,9 | 31,5 | 39,5 | - | 1,8 | 107,0 | 207,5 | 0,0 | 489,9 |
| Zonengrenzstelle Schnackenburg (Elbe) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 1 304,2 | 18,3 | 22,3 | 31,1 | - | 2,0 | 73,8 | 15,1 | 9,6 | 28,3 | 21,6 | 243,0 | 5,9 | 523,5 | 28,3 | 2,9 | 8,7 | 269,8 |
| dar.: aus West-Berlin | 85,8 | 5,1 | 14,9 | 0,8 | - | - | 5,8 | - | 1,4 | 0,9 | 0,8 | 0,6 | - | 5,8 | 0,6 | 0,3 | 8,5 | 40,4 |
| aus der sowj. Bes.-Zone ⁵⁾ | 509,6 | 6,1 | 4,6 | 14,5 | - | 2,0 | - | 12,6 | 0,4 | 21,4 | 3,8 | 145,3 | 5,4 | 263,5 | - | - | 0,2 | 29,7 |
| Ausgang insgesamt | 1 542,3 | 307,3 | 8,2 | 43,1 | 95,7 | 12,8 | 446,6 | 2,2 | 90,7 | 1,0 | 4,6 | 26,0 | - | 4,3 | 13,2 | 37,4 | 5,1 | 444,2 |
| dar.: nach West-Berlin | 541,9 | 84,4 | 8,0 | - | - | - | 277,8 | 0,9 | 84,4 | 1,0 | 4,6 | 25,2 | - | - | 0,1 | 0,8 | - | 54,9 |
| nach der sowj. Bes.-Zone ⁵⁾ | 347,6 | 67,4 | 0,2 | 30,4 | - | 6,6 | - | - | 0,6 | - | - | - | - | 3,8 | 2,9 | 9,3 | - | 226,4 |
| Gesamtverkehr | 2 846,5 | 325,6 | 30,5 | 74,2 | 95,7 | 14,8 | 520,4 | 17,3 | 100,3 | 29,3 | 26,2 | 269,0 | 5,9 | 527,8 | 41,5 | 40,3 | 13,8 | 714,0 |
| Zonengrenzstelle Rügen (Mittellandkanal) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 772,0 | 112,6 | 0,2 | 4,1 | - | 10,4 | 285,4 | 0,4 | 9,4 | 3,1 | 1,4 | 25,8 | 0,7 | 230,7 | 13,1 | 33,5 | 16,2 | 26,0 |
| dar.: aus West-Berlin | 63,4 | 23,1 | 0,1 | - | - | 4,5 | 1,4 | - | 4,2 | 1,1 | 0,6 | 0,3 | - | 1,1 | 4,2 | 7,0 | 10,7 | 5,0 |
| aus der sowj. Bes.-Zone ⁵⁾ | 375,4 | 15,8 | - | 3,1 | - | 1,8 | 99,1 | 0,4 | - | 1,4 | - | 22,8 | 0,7 | 197,6 | 0,6 | 1,4 | 0,5 | 30,2 |
| Ausgang insgesamt | 1 828,4 | 86,2 | 15,0 | - | - | 2,7 | 1 139,9 | - | 22,0 | 53,1 | 65,1 | 33,6 | - | 258,4 | 1,5 | 17,4 | 0,5 | 133,1 |
| dar.: nach West-Berlin | 1 139,9 | 76,5 | 12,0 | - | - | 0,2 | 923,8 | - | 12,2 | 46,4 | 48,2 | 6,4 | - | 0,7 | - | 11,1 | 0,5 | 101,8 |
| nach der sowj. Bes.-Zone ⁵⁾ | 282,8 | 5,1 | - | - | - | 2,5 | 260,3 | - | 0,7 | - | 0,7 | - | - | 0,4 | - | 5,1 | - | 8,1 |
| Gesamtverkehr | 2 600,4 | 198,8 | 15,2 | 4,1 | - | 13,1 | 1 425,3 | 0,4 | 31,4 | 56,2 | 66,5 | 59,4 | 0,7 | 489,1 | 14,6 | 50,9 | 16,7 | 159,1 |

1) In das Bundesgebiet. - 2) Aus dem Bundesgebiet. - 3) Darunter aus Häfen des Bundesgebietes nach Häfen des Bundesgebietes 899 527 t und nach ausländischen Häfen 172 627 t. - 4) Darunter nach Häfen des Bundesgebietes aus Häfen des Bundesgebietes 732 276 t und aus ausländischen Häfen 256 713 t. - 5) Einschließlich des Verkehrs mit Ost-Berlin.

Übersicht 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahre 1955

b) Verkehr von deutschen Schiffen

(1 000 t)

| Verkehrsrichtung | Alle Güter | Getroide | Mehl | Zucker | Eisen- erze | Andere Erze | Stein- kohle | Braun- kohle | Mineral- öle | Steine | Sand | Kalk und Zement | Salz | Dünge- mittel | Holz | Roheisen, Rohstahl | Alt- eisen | Übrige Güter | |
|--|------------|----------|------|--------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|-------|--------------------|------|------------------|-------|-----------------------|---------------|-----------------|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | |
| Grenzstelle Emmerich (Niederrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 10 381,0 | 427,0 | 0,1 | 9,8 | 2 769,5 | 634,7 | 2 733,9 | 0,5 | 1 971,5 | 17,1 | - | 0,2 | 0,0 | 1,6 | 462,2 | 49,2 | 293,7 | 1 010,1 | |
| dar.: aus dem Ausland 1) | 9 943,4 | 331,2 | 0,0 | 0,9 | 2 763,1 | 627,3 | 2 680,1 | 0,5 | 1 886,2 | 2,9 | - | 0,1 | - | 1,6 | 445,6 | 38,1 | 281,6 | 884,3 | |
| int. Durchgangsverkehr | 314,8 | 53,9 | - | 8,9 | 1,6 | 2,5 | 53,1 | - | 59,7 | 14,2 | - | 0,0 | 0,0 | - | 15,9 | 0,7 | 0,2 | 103,9 | |
| Ausgang insgesamt | 3 267,6 | 7,3 | 26,7 | 0,0 | 0,1 | 14,5 | 1 394,6 | 5,0 | 99,5 | 30,2 | 138,7 | 78,2 | 94,3 | 603,1 | 9,6 | 37,3 | 7,2 | 721,5 | |
| dar.: nach dem Ausland 2) | 2 271,7 | 3,1 | 25,2 | - | - | 7,1 | 862,0 | - | 82,8 | 16,4 | 37,3 | 55,0 | 91,2 | 480,2 | 8,3 | 33,5 | 7,0 | 562,8 | |
| int. Durchgangsverkehr | 716,0 | 3,8 | 1,0 | 0,0 | - | 6,6 | 489,3 | - | 0,0 | 3,6 | 0,4 | 23,2 | 2,7 | 116,6 | 0,8 | 1,7 | - | 66,5 | |
| Gesamtverkehr | 13 648,7 | 434,3 | 26,8 | 9,8 | 2 769,6 | 649,2 | 4 128,5 | 5,5 | 2 071,0 | 47,3 | 138,7 | 78,4 | 94,3 | 604,7 | 471,8 | 86,5 | 300,9 | 1 731,6 | |
| Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt 3) | 1 780,7 | 173,1 | 2,7 | 0,0 | 182,4 | 26,9 | 474,5 | 0,4 | 0,3 | 38,9 | 405,3 | 0,4 | 1,0 | 58,6 | 10,7 | 27,1 | 14,4 | 364,3 | |
| dar. aus dem Ausland 1) | 433,7 | 162,9 | - | - | 22,6 | 15,3 | 3,0 | - | 0,0 | - | 8,0 | 0,2 | - | 0,6 | 3,1 | 23,6 | 1,9 | 192,5 | |
| int. Durchgangsverkehr | 580,0 | 5,5 | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 7,7 | 446,3 | - | 0,3 | 1,4 | 0,2 | - | 0,8 | 54,1 | 0,9 | 2,7 | - | 59,3 | |
| Ausgang insgesamt 4) | 1 577,2 | 77,8 | 13,1 | 12,9 | 5,4 | 5,5 | 626,7 | 161,0 | 76,5 | 0,9 | 24,5 | 32,1 | 0,0 | 0,0 | 15,0 | 34,1 | 40,2 | 451,3 | |
| dar.: nach dem Ausland 2) | 598,1 | 1,5 | 8,9 | - | 3,6 | 0,5 | 375,7 | 52,9 | 13,1 | 0,8 | 0,0 | 0,7 | - | 0,0 | 0,8 | 31,9 | 40,1 | 67,7 | |
| int. Durchgangsverkehr | 313,0 | 52,2 | - | 12,4 | 0,1 | 3,2 | 55,4 | 1,9 | 58,9 | 0,1 | 20,2 | 15,6 | 0,0 | - | 10,8 | 1,3 | 0,1 | 80,9 | |
| Gesamtverkehr | 3 357,9 | 250,9 | 15,8 | 12,9 | 187,8 | 32,5 | 1 101,2 | 161,4 | 76,8 | 39,8 | 429,8 | 32,5 | 1,0 | 58,6 | 25,7 | 61,2 | 54,6 | 815,5 | |
| Grenzstelle Passau (Donau) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang | 181,9 | 1,6 | - | - | 3,5 | 3,5 | - | - | 29,1 | - | 14,2 | - | - | - | 2,9 | 57,0 | - | 70,1 | |
| Ausgang | 497,7 | 30,4 | 2,1 | - | 68,2 | 10,6 | 365,0 | - | 0,1 | - | 0,1 | - | - | 0,8 | 0,4 | 1,5 | - | 18,5 | |
| Gesamtverkehr | 679,6 | 32,0 | 2,1 | - | 71,7 | 14,1 | 365,0 | - | 29,2 | - | 14,3 | - | - | 0,8 | 3,3 | 58,5 | - | 88,6 | |
| Zonengrenzstelle Schnackenburg (Elbe) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 997,7 | 14,1 | 22,3 | 15,3 | - | 2,0 | 63,3 | 15,1 | 9,6 | 27,4 | 21,6 | 175,6 | 5,9 | 522,6 | 1,6 | 0,8 | 8,7 | 91,7 | |
| dar.: aus West-Berlin | 85,8 | 5,1 | 14,9 | 0,8 | - | - | 5,8 | - | 1,4 | 0,9 | 0,8 | 0,6 | - | 5,8 | 0,6 | 0,3 | 8,5 | 40,4 | |
| aus der sowj. Bes.-Zone 5) | 508,2 | 6,1 | 4,6 | 14,5 | - | 2,0 | - | 12,6 | 0,4 | 21,4 | 3,8 | 145,3 | 5,4 | 262,5 | - | - | 0,2 | 29,3 | |
| Ausgang insgesamt | 1 198,4 | 240,2 | 8,2 | 31,5 | - | 10,7 | 446,6 | 2,2 | 90,3 | 1,0 | 4,6 | 25,5 | - | 4,3 | 11,2 | 30,8 | 5,1 | 286,4 | |
| dar.: nach West-Berlin | 541,9 | 84,4 | 8,0 | - | - | - | 277,8 | 0,9 | 84,4 | 1,0 | 4,6 | 25,0 | - | - | 0,1 | 0,8 | - | 54,9 | |
| nach der sowj. Bes.-Zone 5) | 337,3 | 64,4 | 0,2 | 30,4 | - | 6,6 | - | - | 0,6 | - | - | - | - | 3,8 | 2,9 | 8,8 | - | 219,6 | |
| Gesamtverkehr | 2 196,1 | 254,3 | 30,5 | 46,8 | - | 12,7 | 509,9 | 17,3 | 99,9 | 28,4 | 26,2 | 201,1 | 5,9 | 526,9 | 12,8 | 31,6 | 13,8 | 378,1 | |
| Zonengrenzstelle Rühn (Mittelstandkanal) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 772,0 | 112,6 | 0,2 | 4,1 | - | 10,4 | 285,4 | 0,4 | 9,4 | 3,1 | 1,4 | 25,8 | 0,7 | 230,7 | 13,1 | 33,5 | 16,2 | 25,0 | |
| dar.: aus West-Berlin | 63,4 | 23,1 | 0,1 | - | - | 4,5 | 7,4 | - | 4,2 | 1,1 | 0,6 | 0,3 | - | 1,1 | 4,2 | 7,0 | 10,7 | 5,0 | |
| aus der sowj. Bes.-Zone 5) | 375,4 | 15,8 | - | 3,1 | - | 7,8 | 99,1 | 0,4 | - | 1,4 | - | 22,8 | 0,7 | 197,6 | 0,6 | 1,4 | 0,5 | 30,2 | |
| Ausgang insgesamt | 1 828,4 | 86,2 | 15,0 | - | - | 2,7 | 1 139,9 | - | 22,0 | 53,1 | 65,1 | 33,6 | - | 258,4 | 1,5 | 17,4 | 0,5 | 133,1 | |
| dar.: nach West-Berlin | 1 139,9 | 76,5 | 12,0 | - | - | 0,2 | 823,8 | - | 12,2 | 46,4 | 48,2 | 6,4 | - | 0,7 | - | 11,1 | 0,5 | 101,8 | |
| nach der sowj. Bes.-Zone 5) | 282,8 | 5,1 | - | - | - | 2,5 | 260,3 | - | 0,7 | - | 0,7 | - | - | 0,4 | - | 5,1 | - | 8,1 | |
| Gesamtverkehr | 2 600,4 | 198,8 | 15,2 | 4,1 | - | 13,1 | 1 425,3 | 0,4 | 31,4 | 56,2 | 66,5 | 59,4 | 0,7 | 489,1 | 14,6 | 50,9 | 16,7 | 158,1 | |

1) In das Bundesgebiet.- 2) Aus dem Bundesgebiet.- 3) Darunter aus Häfen des Bundesgebietes nach Häfen des Bundesgebietes 726 751 t und nach ausländischen Häfen 40 264 t.- 4) Darunter nach Häfen des Bundesgebietes aus Häfen des Bundesgebietes 612 637 t und aus ausländischen Häfen 53 413 t.- 5) Einschl. des Verkehrs mit Ost-Berlin.

Übersicht 7: Güterverkehr der wichtigsten Schleusen im Jahre 1955.

| Schleuse | Verkehrs- Richtung | Durchgegangene Güter in Tonnen | | | |
|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|----------|-----------|-----------|
| | | Insgesamt | darunter | | |
| | | | Getreide | Erze | Kohle |
| Lauenburg | von der Elbe | 307 236 | 47 381 | 23 013 | 63 524 |
| | zur Elbe | 1 471 503 | 50 998 | - | 454 |
| | Insgesamt | 1 778 739 | 98 379 | 23 013 | 63 978 |
| Anderten | nach Osten | 4 190 087 | 115 182 | 24 330 | 3 402 890 |
| | " Westen | 1 602 146 | 180 258 | 207 682 | 96 381 |
| | Insgesamt | 5 792 233 | 295 440 | 232 012 | 3 499 271 |
| Minden | von der Weser | 578 065 | 141 050 | 26 837 | 108 124 |
| | zur Weser | 1 208 844 | 76 870 | 26 010 | 510 551 |
| | Insgesamt | 1 786 909 | 217 920 | 52 847 | 618 675 |
| Bremen | zu Berg | 1 063 125 | 190 720 | 31 377 | 379 577 |
| | " Tal | 1 938 516 | 39 395 | 3 972 | 144 883 |
| | Insgesamt | 3 001 641 | 230 115 | 35 349 | 524 460 |
| Oldenburg | von der Weser | 1 622 708 | 437 532 | 198 032 | 214 487 |
| | zur Weser | 1 785 302 | 51 262 | 16 462 | 965 500 |
| | Insgesamt | 3 408 010 | 488 794 | 214 494 | 1 179 987 |
| Herbrue | zu Berg | 2 839 162 | 428 634 | 1 978 912 | 84 087 |
| | " Tal | 1 891 475 | 5 984 | 1 815 | 1 272 800 |
| | Insgesamt | 4 730 637 | 434 618 | 1 980 627 | 1 356 887 |
| Münster | aus Richtung Emden | 4 418 451 | 744 784 | 2 167 868 | 101 663 |
| | nach Richtung Emden | 3 712 334 | 16 010 | 10 352 | 2 355 816 |
| | vom Mittellandkanal | 2 014 450 | 179 868 | 429 230 | 74 939 |
| | Zum Mittellandkanal | 5 512 928 | 44 028 | 10 363 | 4 518 194 |
| | Insgesamt | 15 658 163 | 984 690 | 2 617 833 | 7 050 612 |
| Datteln | nach Osten | 6 127 141 | 127 854 | 469 592 | 837 788 |
| | " Westen | 2 836 048 | 551 574 | 41 861 | 282 143 |
| | Insgesamt | 8 963 189 | 679 428 | 511 453 | 1 119 931 |
| Friedrichsfeld | vom Rhein: aus Richtung Berg | 3 264 876 | 37 734 | 37 974 | 313 141 |
| | " " Tal | 2 755 273 | 76 242 | 408 561 | 218 961 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 3 157 977 | 537 771 | 67 526 | 1 264 711 |
| | " " Tal | 1 016 925 | 10 302 | 8 657 | 171 719 |
| | Insgesamt | 10 195 051 | 662 049 | 522 718 | 1 968 532 |
| Schleuse VII | nach Osten | 5 218 870 | 21 579 | 189 862 | 4 008 485 |
| | " Westen | 3 293 376 | 275 296 | 859 355 | 755 757 |
| | Insgesamt | 8 512 246 | 296 875 | 1 049 217 | 4 764 242 |
| Schleuse I und Ruhrschaule | vom Rhein: aus Richtung Berg | 1 621 479 | 25 435 | 387 424 | 83 258 |
| | " " Tal | 3 004 752 | 14 163 | 1 313 592 | 54 803 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 6 194 936 | 241 877 | 392 567 | 3 847 319 |
| | " " Tal | 3 321 943 | 3 860 | 183 519 | 2 760 512 |
| | Insgesamt | 14 143 110 | 285 335 | 2 277 102 | 6 745 892 |
| Niederlahnstein | vom Rhein: aus Richtung Berg | 12 844 | - | - | 6 071 |
| | " " Tal | 18 274 | - | - | 15 317 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 320 009 | 272 | - | - |
| | " " Tal | 45 705 | - | - | - |
| Insgesamt | 396 832 | 272 | - | 21 388 | |
| Kostheim | vom Rhein: aus Richtung Berg | 672 021 | 18 870 | 7 684 | 2 672 |
| | " " Tal | 6 603 078 | 161 995 | 127 853 | 3 677 321 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 143 396 | 36 698 | - | 6 520 |
| | " " Tal | 1 470 500 | 142 499 | 112 932 | 12 746 |
| | Insgesamt | 8 888 995 | 360 062 | 248 469 | 3 699 259 |
| Feudenheim | vom Rhein: aus Richtung Berg | 784 827 | 43 108 | - | 31 677 |
| | " " Tal | 3 819 709 | 128 912 | 13 278 | 2 042 022 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 103 598 | 2 152 | - | 331 |
| | " " Tal | 1 002 938 | 8 387 | 119 | 2 098 |
| Insgesamt | 5 711 072 | 182 559 | 13 397 | 2 076 128 | |