

STATISTISCHE BERICHTE



Herausgeber: Statistisches Bundesamt / Wiesbaden

Arb.-Nr. V/3/56

Erschienen am 13. 3. 1953

Die Binnenschifffahrt des Bundesgebietes im Jahre 1952

1. Gesamtüberblick

Die nach dem Kriege zu verzeichnende Zunahme des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstrassen des Bundesgebietes hat sich im Jahre 1952 - allerdings verlangsamt - fortgesetzt. Insgesamt sind im Berichtsjahr in der Binnenschifffahrt 95,2 Mill. t Güter befördert worden, oder rund 8 vH mehr als im Vorjahr, während von 1949 zu 1950 und von 1950 zu 1951 die Gütermenge jeweils um etwa ein Viertel angestiegen war. Die Tragfähigkeit der zur Güterbeförderung eingesetzten, vollkommen oder teilweise beladenen Schiffe¹⁾, belief sich im Jahre 1952 auf 134,4 Mill. t (1951: 126,3 Mill. t), so dass der Anteil der Beförderungsmenge am beladenen Schiffsraum - etwa wie 1951 - durchschnittlich rund 71 vH ausmachte. Die tonnenkilometrischen Leistungen, die in den Vorjahren jeweils um etwa 20 bis 30 vH zugenommen haben, erhöhten sich von 1951 zu 1952 nur noch um 6 vH auf 22,3 Mrd.

Beförderungsmengen und Tonnenkilometer-Leistungen auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes¹⁾

| Gegenstand der Nachweisung | Einheit | 1936 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 |
|--|----------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Beförderte Güter | 1 000 t | 100 253 | 50 564 | 57 849 | 71 855 | 88 111 | 95 242 |
| | vH | 100 | 50,4 | 57,7 | 71,7 | 87,9 | 95,0 |
| davon: | | | | | | | |
| auf deutschen Schiffen | 1 000 t | . | . | . | 44 981 | 56 942 | 61 436 |
| auf ausländischen Schiffen | " | . | . | . | 26 874 | 31 169 | 33 806 |
| Tonnenkilometrische Leistungen ²⁾ | Mill.tkm | 20 103 | 10 738 | 12 853 | 16 752 | 21 047 | 22 317 |
| | vH | 100 | 53,4 | 63,9 | 83,3 | 104,7 | 111,0 |
| davon: | | | | | | | |
| auf deutschen Schiffen | 1 000 t | 11 682 | 5 896 | 7 089 | 10 079 | 12 879 | 13 641 |
| auf ausländischen Schiffen | " | 8 421 | 4 842 | 5 764 | 6 673 | 8 168 | 8 676 |
| Mittlere Transportweite | km | 200,5 | 212,3 | 222,2 | 233,1 | 238,9 | 234,3 |

(2770)

1) Einschl. des Durchgangsverkehres und des Seeverkehres der Binnenhäfen, jedoch ohne den Verkehr zwischen französischen Oberrheinhäfen und dieser Häfen mit Basel.- 2) Ohne die jenseits der Seegrenzen geleisteten Tonnenkilometer.

1) Gemessen an den Ankünften in den Häfen und den Ausgängen an den Auslands-grenzstellen und den Übergangsstellen zur sowjetischen Besatzungszone.

Im Vergleich zur Vorkriegszeit (gemessen an 1956) erreichte die Beförderungsmenge im Berichtsjahr 95 vH des damaligen Standes, die Tonnenkilometer dagegen lagen, wegen der gegenüber der Vorkriegszeit erheblich grösseren Transportweite, um 11 vH über jenem Ergebnis. Eine Gegenüberstellung dieser Ziffern mit denen des Eisenbahn- und Seeverkehres gibt folgendes Bild: Im Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn wurden 1952 ebenfalls rund 95 vH der Mengenleistungen des Jahres 1956 erzielt, obgleich von 1951 zu 1952 nur eine Steigerung um 3,3 vH auf 263,5 Mill. t eingetreten ist. Im gleichen Zeitabschnitt sind die Netto-Tonnenkilometer im Bahnverkehr um 0,3 vH auf 55,3 Mrd. gestiegen, das waren rund 20 vH mehr als im betreffenden Vorkriegsjahr. Demgegenüber war im Berichtsjahr die Menge der im Verkehr des Bundesgebietes über See beförderten Güter um 13 vH höher als 1951, sie lag jedoch noch um ein Zehntel unter der des Jahres 1956.

2. Güterverkehr nach Monaten

Abgesehen vom Monat Dezember 1952, in dem die arbeitstäglich beförderte Gütermenge um etwa 10 vH niedriger als im Dezember 1951 gewesen war, hat sich der Güterverkehr in allen Monaten des Berichtsjahres im Vergleich zu den entsprechenden Zeitabschnitten des Jahres 1951 belebt. Relativ am grössten war die Steigerung im Januar 1952 gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres (+ 40 vH), in dem Eis und Hochwasser die Binnenschifffahrt erheblich behindert hatten. Aber auch in den übrigen Monaten des ersten Halbjahres 1952 hat sich die Beförderungsmenge gegenüber den jeweiligen Vergleichsmonaten starker gehoben als es dem Jahresdurchschnitt entsprach (10 bis 15 vH). Ab Juli dagegen war der Verkehrsanstieg nur verhältnismässig gering.

Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Monaten
(arbeitstäglich)

| Monat | Beförderte Güter | | Tonnenkilometer | |
|-----------|------------------|-------|-----------------|------|
| | 1952 | 1951 | 1952 | 1951 |
| | 1 000 t | | Mill.tkm | |
| Januar | 288,0 | 207,7 | 70,0 | 48,3 |
| Februar | 285,8 | 253,4 | 70,8 | 58,8 |
| März | 300,3 | 264,6 | 74,4 | 63,2 |
| April | 306,2 | 282,2 | 75,2 | 70,2 |
| Mai | 328,8 | 295,7 | 75,7 | 74,3 |
| Juni | 342,1 | 297,3 | 76,8 | 73,2 |
| Juli | 323,1 | 318,8 | 74,7 | 77,7 |
| August | 321,4 | 307,2 | 73,8 | 72,7 |
| September | 333,6 | 323,5 | 77,6 | 76,3 |
| Oktober | 329,8 | 307,2 | 73,7 | 70,2 |
| November | 323,1 | 319,2 | 74,9 | 72,5 |
| Dezember | 276,1 | 310,4 | 63,4 | 72,2 |

3. Güterverkehr nach Verkehrsbeziehungen und Gütergruppen

Wie in den Vorjahren ist auch 1952 im Güterverkehr auf den Binnenwasserstrassen etwas mehr als die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge in westdeutschen Häfen sowohl ein- als auch ausgeladen worden (51,9 Mill. t). Weitere 40 vH entfielen auf den grenzüberschreitenden Verkehr (37,8 Mill. t) und knapp 6 vH auf den unmittelbaren Durchgangsverkehr von Ausland zu Ausland (5,5 Mill. t). 1956 betragen die relativen Anteile - wie die

folgende Tabelle erkennen lässt - in den entsprechenden Verkehrsbeziehungen 43 vH, 54 vH und 3 vH.

Der Zuwachs des Güterverkehrs zwischen den Häfen des Bundesgebietes gegenüber dem Vorjahr (+ 9 vH) war auf das erhöhte Verkehrsaufkommen fast aller Massengüter, von denen sich z.B. Erze, Kohlen, Mineralöle sowie Kalk und Zement, Roh- und Alteisen überdurchschnittlich entwickelt haben, zurückzuführen. Lediglich von Zucker und Salz, Düngemitteln und Holz sind 1952 geringere Mengen als 1951 im Binnenverkehr des Bundesgebietes befördert worden.

Am grenzüberschreitenden Verkehr machte der Verkehr mit deutschen Häfen aussorhalb des Bundesgebietes, der sich zu 70 vH mit westberliner Häfen abspielte und hauptsächlich dem Kohle- und Getreideversand nach dort diente, mit rd. 2 Mill. t nur etwa 5 vH aus (1951: 3,5 vH; 1936: 14 vH). Im Verkehr mit ausländischen Häfen (insgesamt 35,8 Mill. t) war der Güterempfang mit 19,3 Mill. t und der Güterversand mit 16,5 Mill. t beteiligt.

Somit überwog erstmals im Berichtsjahr der Empfangsstrom aus dem Ausland den des Versandes (+ 17 vH), während 1951 die Versandmenge noch um 7 vH, 1950 sogar um rund 100 vH und 1936 beispielsweise um ein Drittel grösser gewesen war. Die beträchtliche Steigerung des Auslandsempfanges im Jahre 1952 (+ 18 vH gegenüber dem Vorjahr) ist vor allem auf die weitere Zunahme der Erz- und Kohlezufuhren über die Rheinmündungshäfen zurückzuführen, sind doch allein im gebrochenen Binnen-See-Verkehr über diese Häfen 25 vH mehr Erze (9 Mill. t statt 7,1 Mill. t) und 12 vH mehr Kohle (3,3 Mill. t statt 2,9 Mill. t) als 1951 in das Bundesgebiet eingegangen. Aber auch den westdeutschen Seehäfen ist der verstärkte Erz- und Kohleempfang über See zugute gekommen, der sich gleichzeitig im Anstieg der binnenseitigen Güterbeförderung zwischen den Häfen des Bundesgebietes ausdrückt (vgl. auch Anlage 1).

Dennoch lag die im Erz- und Kohleverkehr beförderte Gütermenge noch um 12 vH niedriger als im Jahre 1936, zumal der Erzempfang aus ausländischen Häfen, besonders aber der Versand von Ruhrkohle nach dem Ausland, das damalige Ergebnis bei weitem noch nicht erreicht hat. Relativ mehr noch ist der Holzverkehr - bei allerdings wesentlich geringerem Mengenanteil - hinter dem Vorkriegsstand zurückgeblieben. Andererseits

haben der Mineralöl- und Sandverkehr sowie die Beförderung von Getreide, Kalk und Zement, Salz- Roh- und Alteisen das Verkehrsaufkommen des Jahres 1936 zum Teil nicht unerheblich überschritten.

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

| Gütergruppe | Jahr | Beförderte Güter | | | | | | im Durchgangsverkehr |
|---------------------|------|---|---|--|-------|-------------------------|--------|----------------------|
| | | im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes | | | | | | |
| | | insgesamt ¹⁾ | untereinander ²⁾ = E ³⁾ | mit deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes | | mit ausländischen Häfen | | |
| | | | | V | E | V | E | |
| Mehl und Getraide | 1936 | 3 993 | 1 320 | 248 | 608 | 109 | 1 213 | 494 |
| | 1951 | 4 562 | 2 551 | 191 | 21 | 86 | 1 110 | 603 |
| | 1952 | 4 453 | 2 614 | 161 | 24 | 73 | 938 | 642 |
| Zucker | 1936 | 657 | 190 | 8 | 153 | 7 | 261 | 34 |
| | 1951 | 521 | 181 | 29 | 19 | 3 | 185 | 104 |
| | 1952 | 442 | 164 | 5 | 62 | 1 | 110 | 100 |
| Erze | 1936 | 16 574 | 5 266 | 181 | 83 | 77 | 10 912 | 54 |
| | 1951 | 11 408 | 4 102 | 39 | 7 | 65 | 7 125 | 71 |
| | 1952 | 14 527 | 5 189 | 55 | 0 | 252 | 8 970 | 60 |
| Kohlen | 1936 | 37 857 | 15 493 | 819 | 506 | 18 915 | 1 249 | 865 |
| | 1951 | 30 389 | 17 419 | 364 | 0 | 7 996 | 2 937 | 1 668 |
| | 1952 | 33 408 | 19 495 | 1 062 | - | 8 113 | 3 273 | 1 460 |
| Mineralöle | 1936 | 2 932 | 558 | 562 | 9 | 214 | 1 245 | 344 |
| | 1951 | 4 793 | 1 974 | 2 | 0 | 291 | 1 625 | 902 |
| | 1952 | 5 201 | 2 254 | 13 | 5 | 277 | 1 678 | 974 |
| Steine | 1936 | 4 193 | 2 771 | 74 | 388 | 911 | 46 | 3 |
| | 1951 | 3 139 | 2 631 | 2 | 14 | 468 | 20 | 5 |
| | 1952 | 3 403 | 2 870 | 1 | 5 | 496 | 24 | 6 |
| Sand | 1936 | 10 873 | 9 429 | 11 | 138 | 1 222 | 45 | 11 |
| | 1951 | 14 088 | 11 327 | 9 | - | 2 692 | 42 | 18 |
| | 1952 | 14 413 | 11 477 | 21 | 5 | 2 795 | 80 | 35 |
| Kalk und Zement | 1936 | 1 354 | 849 | 23 | 24 | 431 | 0 | 27 |
| | 1951 | 1 536 | 881 | 1 | - | 625 | 27 | 2 |
| | 1952 | 1 523 | 992 | 13 | 25 | 451 | 39 | 2 |
| Salz | 1936 | 1 092 | 702 | 2 | 79 | 299 | 0 | 10 |
| | 1951 | 1 423 | 983 | - | 4 | 434 | 0 | 2 |
| | 1952 | 1 284 | 909 | - | 1 | 370 | 0 | 4 |
| Düngemittel | 1936 | 2 488 | 626 | 93 | 379 | 808 | 172 | 410 |
| | 1951 | 2 494 | 480 | 5 | 153 | 968 | 164 | 724 |
| | 1952 | 2 467 | 332 | 1 | 292 | 850 | 128 | 864 |
| Holz | 1936 | 2 378 | 1 129 | 295 | 53 | 68 | 808 | 25 |
| | 1951 | 1 141 | 254 | 0 | - | 80 | 655 | 152 |
| | 1952 | 1 344 | 223 | - | 1 | 21 | 917 | 183 |
| Roheisen und -stahl | 1936 | 963 | 591 | 35 | 2 | 245 | 80 | 9 |
| | 1951 | 941 | 248 | 4 | - | 407 | 193 | 89 |
| | 1952 | 1 090 | 352 | - | 0 | 248 | 434 | 56 |
| Alteisen | 1936 | 729 | 395 | 47 | 4 | 1 | 258 | 22 |
| | 1951 | 1 161 | 671 | - | 243 | 238 | 4 | 5 |
| | 1952 | 1 052 | 798 | - | 44 | 186 | 17 | 7 |
| Übrige Güter | 1936 | 14 172 | 4 035 | 1 811 | 954 | 3 608 | 3 276 | 487 |
| | 1951 | 10 515 | 3 938 | 110 | 26 | 2 876 | 2 136 | 1 428 |
| | 1952 | 10 637 | 4 270 | 176 | 30 | 2 347 | 2 684 | 1 130 |
| Zusammen | 1936 | 100 253 | 43 354 | 4 207 | 3 381 | 26 916 | 19 565 | 2 795 |
| | 1951 | 88 111 | 47 640 | 756 | 488 | 17 229 | 16 222 | 5 773 |
| | 1952 | 95 242 | 51 936 | 1 509 | 494 | 16 481 | 19 292 | 5 525 |

1) Darunter im Verkehr mit dem Sarrgebiet: 1936 = 22 650 t Versand und 11 622 t Empfang; 1951 = 3 565 t Empfang; 1952 = 4 953 t Empfang.- 2) V = Versand.- 3) E = Empfang.

4. Güterverkehr nach Flaggen

Das Flaggenbild im Güterverkehr auf den Binnenwasserstrassen hat sich 1952 gegenüber dem Vorjahr kaum geändert. 61 Mill. t oder wiederum fast zwei Drittel der gesamten Gütermenge sind von deutschen Schiffen befördert worden, weitere 22 vH von Schiffen unter niederländischer Flagge. Daneben traten insbesondere belgische, französische und schweizerische Schiffe hervor. An den Tonnenkilometern dagegen waren die beiden letztgenannten Flaggen in stärkerer Masse als an der Beförderungsmenge beteiligt, weil sie vorwiegend den über grosse Entfernungen sich vollziehenden Durchgangsverkehr zwischen den Beneluxhäfen einerseits und Strassburg und Basel andererseits bewältigten (vgl. auch Anlage 2)

Flaggenanteile im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes

| Flagge (Heimatstaat der Schiffe) | Beförderte Güter | | Tonnenkilo- meter | |
|--|---------------------|------|----------------------|------|
| | 1952 | 1951 | 1952 | 1951 |
| | vH | | | |
| Deutschland | | | | |
| im Bundesgebiet beheimatete Schiffe | 64,1 | 64,6 | 60,8 | 61,2 |
| in der SBZ beheimatete Schiffe | 0,4 | 0,1 | 0,3 | 0,1 |
| Belgien | 4,1 | 4,4 | 3,5 | 3,8 |
| Frankreich | 4,3 | 3,9 | 7,7 | 7,0 |
| Niederlande | 22,3 | 22,3 | 19,9 | 20,3 |
| Österreich | 1,4 | 1,2 | 1,1 | 0,9 |
| Schweiz | 2,5 | 2,6 | 6,1 | 6,1 |
| Tschechoslowakei | 0,4 | 0,5 | 0,3 | 0,3 |
| übrige | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,3 |
| Insgesamt | 100 | 100 | 100 | 100 |

5. Güterverkehr in den Wasserstrassengebieten und Häfen

Die Ein- und Ausladungen in den Binnenhäfen des Bundesgebietes betragen im Berichtsjahr 138 Mill. t (1951: 126 Mill. t), von denen allein die Hälfte in den Häfen des Niederrhein- und Ruhrgebietes umgeschlagen worden ist. Abgesehen vom Neckargebiet, in dem rund 5 vH weniger Güter als 1951 mit Binnenschiffen angekommen und abgegangen sind, war in allen Wasserstrassengebieten - je nach der Zusammensetzung des Güterverkehrs - ein mehr oder weniger grosser Verkehrszuwachs zu verzeichnen. Am günstigsten haben sich die Umschläge in den Donauhäfen (+ 40 vH) - hier vor allem die Ausladungen (+ 78,8 vH) - entwickelt, ebenso die Ankünfte in den Rhein-Ruhr-Häfen und in den Häfen des mittleren und oberen Wesergebietes. Andererseits waren in Emden und Hamburg die Ausladungen niedriger als im Vorjahr, während gleichzeitig wegen der höheren Erz- und Kohleingänge über See die aus jenen Häfen mit Binnenschiffen weitertransportierte Gütermenge überdurchschnittlich zugenommen hat (vgl. auch Anlagen 3 und 4).

Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten im Jahre 1952

| Wasserstraßengebiet | Güterumschlag | | davon | | | |
|---------------------------|---------------|----------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|----------------------------------|
| | 1 000 t | Veränderung gegenüber 1951 in vH | Einladungen | | Ausladungen | |
| | | | 1 000 t | Veränderung gegenüber 1951 in vH | 1 000 t | Veränderung gegenüber 1951 in vH |
| Elbegebiet | 7 186 | + 6,8 | 3 881 | + 8,4 | 3 305 | + 5,0 |
| dar.: Hamburg | 4 738 | + 8,8 | 2 888 | + 15,7 | 1 850 | - 0,5 |
| Wesergebiet | 8 401 | + 13,1 | 3 884 | + 10,8 | 4 516 | + 15,2 |
| dar.: Unterwesergebiet | 6 014 | + 7,4 | 2 942 | + 8,6 | 3 071 | + 6,1 |
| Mittellandkanalgebiet | 6 766 | + 10,4 | 2 810 | + 10,3 | 3 955 | + 10,4 |
| Westdeutsches Kanalgebiet | 32 261 | + 14,1 | 20 100 | + 11,0 | 12 161 | + 19,6 |
| dar.: Emden | 4 668 | + 16,4 | 3 103 | + 33,8 | 1 566 | - 7,5 |
| Ruhrgebiet ¹⁾ | 25 926 | + 13,7 | 16 348 | + 6,7 | 9 578 | + 27,9 |
| Rheingebiet | 80 773 | + 6,9 | 34 252 | + 4,1 | 46 522 | + 9,0 |
| davon:Niederrhein | 44 145 | + 8,3 | 22 356 | + 3,2 | 21 789 | + 14,0 |
| Mittelrhein | 10 941 | + 3,3 | 5 232 | + 3,6 | 5 709 | + 3,0 |
| Main | 8 496 | + 5,8 | 1 968 | + 20,1 | 6 528 | + 2,1 |
| Oberrhein | 13 463 | + 10,0 | 3 689 | + 6,9 | 9 774 | + 11,2 |
| Neckar | 3 729 | - 4,8 | 1 007 | - 7,7 | 2 722 | - 3,7 |
| Donaugebiet | 2 574 | + 39,6 | 1 816 | + 27,9 | 758 | + 78,8 |
| Insgesamt | 137 960 | + 9,6 | 66 744 | + 7,6 | 71 217 | + 11,4 |

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

In der Reihenfolge der wichtigeren westdeutschen Binnenhäfen nahm nach Duisburg mit einem Umschlag von insgesamt 18,4 Mill.t wiederum Gelsenkirchen (5,3 Mill.t) den zweiten und Mannheim (4,9 Mill.t) den dritten Platz ein. Dortmund ist auf die vierte Stelle vor Hamburg, Emden und Wesseling aufgerückt. Relativ am stärksten haben sich die Umschlagleistungen im Donauhafen Regensburg und in Bleckenstedt-Beddingen, dem Kohle- und Erzhafen im Salzgittener Gebiet, erhöht (+ 33 vH bzw. + 30 vH). In Emden und Ludwigshafen sind rund 17 vH mehr Güter als 1951 ein- und ausgeladen worden. Auffallend ist der ausserordentliche Verkehrsanstieg im Hafen von Kehl (von 68 000 t auf fast 500 000 t), der erst seit Beginn des Berichtsjahres wieder deutscher Verwaltung untersteht. Demgegenüber hat sich der Güterumschlag in dem Oberrheinhafen Karlsruhe vermindert (- 16 vH) und auch in Frankfurt und Heilbronn, den Haupthäfen am Main und Neckar, war der Güterverkehr rückläufig (vgl. auch Anlage 5).

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

| Hafen | 1936 | 1951 | 1952 | Hafen | 1936 | 1951 | 1952 |
|------------------------|-------|-------|-------|------------------------|--------|--------|--------|
| Hamburg | 9 021 | 4 355 | 4 738 | Duisburg (Gesamthäfen) | 27 720 | 16 599 | 18 383 |
| Bremische Häfen | 3 083 | 3 815 | 4 251 | Düsseldorf | 2 389 | 1 792 | 1 896 |
| Bleckenstedt-Beddingen | . | 1 643 | 2 139 | Köln | 3 267 | 2 316 | 2 389 |
| Emden | 6 284 | 4 011 | 4 668 | Wesseling | 2 609 | 4 316 | 4 459 |
| Dortmund | 4 453 | 3 950 | 4 817 | Frankfurt/M. | 2 358 | 3 152 | 3 106 |
| Wanne-Eickel | 2 646 | 2 874 | 2 992 | Aschaffenburg | 811 | 788 | 858 |
| Gelsenkirchen | 5 262 | 4 993 | 5 261 | Würzburg | 110 | 1 874 | 1 943 |
| Bottrop | 2 230 | 2 209 | 2 473 | Ludwigshafen | 4 624 | 3 111 | 3 642 |
| Essen | 2 049 | 1 794 | 2 031 | Mannheim | 1 138 | 4 449 | 4 978 |
| Walsum | 2 182 | 3 054 | 3 458 | Karlsruhe | 2 592 | 1 925 | 1 612 |
| Homburg | 1 924 | 1 865 | 1 973 | Heilbronn | 905 | 3 221 | 3 139 |
| Rheinhausen | 2 822 | 1 654 | 1 946 | Regensburg | 706 | 1 780 | 2 370 |

6. Güterverkehr an den Grenzstellen und Schleusen

Umfang und Struktur des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transitverkehrs trafen sich in den Zahlen über die Güterdurchgänge an den Grenzübergängen des Bundesgebietes aus, unter denen der Durchgangsstelle Emmerich die weitaus größte Bedeutung zukommt.

Der Güterverkehr an der Grenzstelle Emmerich umfasste im Berichtsjahr insgesamt 36,5 Mill. t (1951: 35,2 Mill.t), das waren 20 vH weniger als 1936. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Grenzeingänge, die zu 60 vH aus Erzen und Kohle bestanden, um 14 vH auf 22,2 Mill.t ausgeweitet (1936: 20,7 Mill.t), während die in der umgekehrten Richtung beförderte Gütermenge, die zu einem Drittel Kohle und daneben vorwiegend Sand (19 vH) und Düngemittel (12 vH) zum Gegenstand hatte, mit 14,3 Mill. t um 9 vH niedriger war (1936: 25,3 Mill.t). Im Bergverkehr sind allein die Erzzufuhren um 1,7 Mill. t auf 8,8 Mill. t und die Eingänge von Holz um 350 000 t auf 1,1 Mill. t gestiegen. Dagegen wurden im Kohleingang etwas weniger als 1951 befördert, doch hat der in den Häfen des Bundesgebietes ausgeladene Mengenanteil auf Kosten des unmittelbaren Durchgangsverkehres nach den französischen und schweizerischen Rheinhäfen im Vergleich zum Vorjahr um 150 000 t oder rund 5 vH zugenommen (vgl. auch Anlage 6).

Güterverkehr an den Auslandsgrenzstellen und den Übergangsstellen zur sowjetischen Besatzungszone
in 1 000 t

| Richtung | 1936 | 1951 | 1952 |
|--|--------|--------|--------|
| Grenzstelle Emmerich (Niederrhein) | | | |
| Eingang | 20 662 | 19 550 | 22 236 |
| Ausgang | 25 291 | 15 629 | 14 272 |
| Gesamtverkehr | 45 953 | 35 179 | 36 508 |
| darunter: | | | |
| auf deutschen Schiffen | 12 080 | 8 466 | 8 355 |
| Anteil des Ausganges in vH | 55,0 | 44,4 | 39,1 |
| Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein) | | | |
| Eingang | 1 668 | 3 164 | 2 913 |
| Ausgang | 3 844 | 5 781 | 6 136 |
| Gesamtverkehr | 5 512 | 8 945 | 9 049 |
| darunter: | | | |
| auf deutschen Schiffen | 1 403 | 1 392 | 1 056 |
| Anteil des Ausganges in vH | 69,7 | 64,6 | 67,8 |
| Grenzstelle Passau (Donau) | | | |
| Eingang | 338 | 383 | 633 |
| Ausgang | 429 | 1 389 | 1 702 |
| Gesamtverkehr | 767 | 1 772 | 2 335 |
| darunter: | | | |
| auf deutschen Schiffen | 283 | 476 | 586 |
| Anteil des Ausganges in vH | 55,9 | 78,4 | 72,9 |
| Zonenübergangsstelle Schnackenburg (Elbe) | | | |
| Eingang | - | 604 | 596 |
| Ausgang | - | 927 | 1 345 |
| Gesamtverkehr | - | 1 531 | 1 941 |
| darunter: | | | |
| auf deutschen Schiffen | - | 1 146 | 1 139 |
| Anteil des Ausganges in vH | - | 60,5 | 69,3 |
| Zonenübergangsstelle Rügen (Mittellandkanal) | | | |
| Eingang | - | 60 | 146 |
| Ausgang | - | 56 | 417 |
| Gesamtverkehr | - | 117 | 563 |
| darunter: | | | |
| auf deutschen Schiffen | - | 117 | 563 |
| Anteil des Ausganges in vH | - | 47,9 | 74,1 |

Neben den Durchgangszahlen der Grenzstellen vermitteln die Ziffern über den Güterverkehr an den Schleusen einen allgemeinen Überblick über den Verkehrsablauf. So zeigt sich z.B. der Anstieg der Erzverladungen aus Emden nach dem Ruhrgebiet in den höheren Durchgangszahlen der Schleuse Münster aus dieser Richtung, wie andererseits die Ausdehnung des Kohlestromes nach dem Mittellandkanalgebiet in den Durchgängen bei den Schleusen Münster und Anderten zum Ausdruck kommt. Der Durchgangsverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld, der sich bereits von 1950 zu 1951 um rund 30 vH gehoben hatte und so die zunehmende Belastung des Wesel-Datteln-Kanales erkennen ließ, hat im Berichtsjahr eine weitere Steigerung um 18 vH erfahren, während der Verkehrszuwachs an der Schleuse I und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal) nur knapp 2 vH ausmachte (vgl. die besonderen Verhältnisse in den Gütergruppen an den einzelnen Schleusen gem. Anlage 7).

Güterverkehr an den wichtigeren Schleusen
in 1 000 t

| Schleuse | Verkehrsrichtung | 1936 | 1951 | 1952 |
|-----------------------------|--------------------------------|-------|--------|--------|
| Anderten | nach Osten | 1 178 | 2 148 | 2 820 |
| | nach Westen | 1 198 | 1 725 | 1 781 |
| Minden | zur Weser | 803 | 846 | 987 |
| | von der Weser | 386 | 293 | 413 |
| Bremen | zu Berg | 375 | 584 | 792 |
| | zu Tal | 2 241 | 1 342 | 1 472 |
| Oldenburg | zur Weser | . | 1 256 | 1 230 |
| | von der Weser | . | 1 539 | 1 486 |
| Herbrum | zu Berg | 3 210 | 2 474 | 3 295 |
| | zu Tal | 3 886 | 2 243 | 2 120 |
| Münster | aus Richtung Emden vom MLK 1) | 4 467 | 3 397 | 4 114 |
| | nach Richtung Emden zum MLK 1) | 6 649 | 3 488 | 3 276 |
| | | | 1 973 | 2 163 |
| Datteln | nach Osten | . | 3 833 | 4 537 |
| | nach Westen | . | 1 853 | 1 795 |
| Friedrichsfeld | vom Rhein | 920 | 3 253 | 4 132 |
| | zum Rhein | 986 | 2 176 | 2 221 |
| Schleuse VII | nach Osten | . | 3 455 | 3 716 |
| | nach Westen | . | 3 144 | 3 675 |
| Schleuse I und Ruhrschleuse | vom Rhein | 4 495 | 3 569 | 3 594 |
| | zum Rhein | 9 604 | 10 338 | 10 553 |
| Kostheim | vom Rhein | . | 5 942 | 5 854 |
| | zum Rhein | . | 1 362 | 1 294 |
| Feudenheim | vom Rhein | . | 2 735 | 2 644 |
| | zum Rhein | . | 891 | 859 |

1) MLK = Mittellandkanal

Anlagen:

Seite

| | |
|--|----|
| Übersicht 1: Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes | |
| nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen | 9 |
| " 2: Tonnenkilometrische Leistungen | 10 |
| " 3: Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten | 11 |
| " 4: Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen | |
| a) Gesamtverkehr | 12 |
| b) Verkehr von Schiffen fremder Flaggen | 13 |
| " 5: Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen des Bundesgebietes | 14 |
| " 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen | |
| a) Gesamtverkehr | 16 |
| b) Verkehr von im Bundesgebiet beheimateten Schiffen | 17 |
| " 7: Güterverkehr der wichtigeren Schleusen | 18 |

Übersicht 1: Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen im Jahr 1952
1 000 Tonnen

| Gütergruppe | Im Verkehr mit Binnenhäfen des Bundesgebietes beförderte Güter | | | | | | | | | | | | | außerdem internationaler Durchgangsverkehr | |
|-----------------|--|-----------------|--|-----------------|-----------|------------------|---|------------------|----------------------------|--------------------------|-----------|---------------------------|------------------------|--|---------------------------------------|
| | Empfang 1) | | | | | Versand 2) | | | Seeverkehr der Binnenhäfen | | | | insgesamt 3) | | darunter auf Schiffen fremder Flaggen |
| | aus dem Bundesgebiet | aus West-Berlin | aus der sowj. Bes.-Zone und Ost-Berlin | aus dem Ausland | insgesamt | nach West-Berlin | nach der sowj. Bes.-Zone und Ost-Berlin | nach dem Ausland | Empfang | | Versand | | | | |
| | | | | | | | | | insgesamt | darunter aus dem Ausland | insgesamt | darunter nach dem Ausland | | | |
| Getreide | 2 372,2 | 0,8 | 4,0 | 903,8 | 3 280,9 | 156,0 | - | 30,9 | 87,5 | 30,4 | 1,4 | - | 3 556,6 | 573,5 | 632,9 |
| Mehl | 178,4 | 19,4 | 0,3 | 3,7 | 201,7 | 5,1 | - | 42,5 | 2,8 | - | 1,9 | - | 253,9 | 47,5 | 9,4 |
| Zucker | 144,3 | - | 61,6 | 108,6 | 314,5 | 5,1 | - | 0,9 | 20,7 | 1,0 | - | - | 341,2 | 145,5 | 100,4 |
| Eisenerze | 3 937,3 | - | - | 5 666,7 | 9 603,9 | - | - | 180,4 | 18,4 | 16,3 | 0,1 | - | 9 802,8 | 4 629,7 | 7,3 |
| Andere Erze | 1 242,2 | 0,5 | - | 3 283,5 | 4 526,2 | 0,4 | 54,6 | 70,9 | 8,3 | 3,0 | 3,4 | 1,1 | 4 663,7 | 2 902,9 | 53,1 |
| Steinkohle | 15 897,8 | - | - | 3 244,0 | 19 141,8 | 1 053,9 | - | 7 753,6 | 10,9 | - | 288,5 | 0,4 | 28 253,6 ^{a)} | 8 005,8 | 1 458,1 |
| Braunkohle | 3 289,1 | - | - | 29,2 | 3 318,3 | 8,0 | - | 359,4 | - | - | 8,7 | - | 3 694,2 | 378,8 | 1,7 |
| Mineralöle | 2 196,6 | 2,1 | 2,9 | 1 677,7 | 3 881,2 | 13,1 | 0,3 | 275,8 | 36,5 | 0,1 | 19,4 | 0,8 | 4 226,3 | 1 293,2 | 974,4 |
| Steine | 2 831,1 | 0,4 | 5,0 | 24,0 | 2 860,5 | 0,9 | - | 489,4 | 0,6 | 0,4 | 45,3 | 6,8 | 3 396,7 | 1 030,3 | 6,1 |
| Sand | 11 455,0 | 4,0 | 0,9 | 80,3 | 11 540,2 | 21,5 | - | 2 794,4 | 0,2 | - | 22,3 | 0,6 | 14 378,6 | 2 991,9 | 34,8 |
| Kalk und Zement | 991,9 | - | 25,3 | 38,8 | 1 056,1 | 13,3 | - | 450,7 | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 1 520,5 | 516,3 | 2,4 |
| Salz | 908,5 | - | 0,9 | 0,1 | 909,5 | - | - | 362,0 | - | - | 8,1 | 8,1 | 1 279,6 | 290,7 | 4,3 |
| Düngemittel | 322,8 | 2,2 | 289,6 | 128,4 | 743,0 | - | 1,3 | 849,4 | - | - | 9,9 | 0,9 | 1 603,5 | 817,5 | 863,5 |
| Holz | 213,9 | 0,6 | - | 834,0 | 1 048,5 | - | - | 20,1 | 90,1 | 83,1 | 2,7 | 1,0 | 1 161,4 | 531,0 | 182,5 |
| Roheisen,-stahl | 312,4 | 0,2 | - | 433,4 | 746,0 | - | - | 247,6 | 37,6 | 0,7 | 2,4 | - | 1 033,6 | 525,6 | 56,0 |
| Alteisen | 668,3 | 43,5 | 0,3 | 16,9 | 729,0 | - | - | 184,9 | 129,4 | 0,1 | 1,3 | 0,8 | 1 044,6 | 128,9 | 7,4 |
| Übrige Güter | 4 113,9 | 14,8 | 14,8 | 2 629,9 | 6 773,5 | 47,4 | 128,6 | 2 254,8 | 99,1 | 53,8 | 202,9 | 92,6 | 9 506,2 | 4 108,8 | 1 130,3 |
| Insgesamt 1952 | 51 077,7 | 88,3 | 405,6 | 19 103,0 | 70 674,5 | 1 324,5 | 184,7 | 16 367,4 | 542,2 | 188,9 | 618,6 | 113,2 | 89 716,9 ^{a)} | 28 917,9 | 5 524,6 |
| Dagegen 1951 | 46 836,3 | 273,1 | 211,7 | 16 127,1 | 63 448,2 | 625,9 | 129,4 | 17 101,6 | 455,9 | 95,0 | 573,9 | 127,7 | 82 338,5 ^{b)} | 25 793,0 | 5 772,9 |
| " 1950 | 37 261,5 | 528,6 | 75,9 | 8 987,7 | 46 853,7 | 942,3 | 21,8 | 18 023,3 | 322,0 | 59,9 | 554,2 | 60,6 | 66 726,1 ^{c)} | 22 309,2 | 5 128,4 |

1) Ohne den Empfang aus Häfen jenseits der Seegrenzen.- 2) Ohne den Versand nach Häfen jenseits der Seegrenzen.- 3) Darunter Empfang aus dem Saargebiet: a) 4 953 t, b) 3 565 t, c) 8 733 t.

Übersicht 2: Tonnenkilometrische Leistungen in den Jahren 1951 und 1952

| Heimatstaat der Schiffe | 1952 | | | 1951 | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| | 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 Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes ³⁾ | | | | | | |
| Deutschland ⁴⁾ | 61 017,3 | 13 580,9 | 222,6 | 56 812,7 | 12 859,9 | 226,4 |
| Belgien | 3 888,2 | 793,4 | 204,1 | 3 907,4 | 805,8 | 206,2 |
| Frankreich | 4 046,7 | 1 709,2 | 422,4 | 3 460,8 | 1 482,9 | 428,5 |
| Niederlande | 21 277,1 | 4 431,7 | 208,3 | 19 746,2 | 4 280,5 | 216,8 |
| Schweiz | 2 415,2 | 1 364,0 | 564,7 | 2 307,9 | 1 291,8 | 559,7 |
| Österreich | 1 358,1 | 241,3 | 177,7 | 1 016,3 | 180,4 | 177,5 |
| Tschechoslowakei | 390,9 | 57,1 | 146,1 | 398,2 | 58,1 ^{b)} | 145,9 |
| Übrige | 848,1 ^{a)} | 139,5 ^{a)} | 164,5 | 461,9 ^{b)} | 87,5 ^{b)} | 189,4 |
| Insgesamt | 95 241,5 | 22 317,1 | 234,3 | 88 111,4 | 21 046,9 | 238,9 |
| b) Internationaler Durchgangsverkehr auf dem Rhein | | | | | | |
| Deutschland ⁴⁾ | 216,7 | 136,4 | 629,3 | 397,2 | 238,4 | 600,2 |
| Belgien | 389,0 | 250,9 | 645,0 | 442,4 | 284,4 | 642,9 |
| Frankreich | 1 701,0 | 975,0 | 573,2 | 1 601,2 | 928,4 | 579,9 |
| Niederlande | 1 987,8 | 1 288,9 | 648,4 | 2 127,1 | 1 388,0 | 652,5 |
| Schweiz | 1 221,9 | 828,1 | 677,7 | 1 185,8 | 803,5 | 677,6 |
| Übrige | 6,7 | 4,4 | 650,3 | 19,2 | 12,7 | 661,5 |
| Insgesamt | 5 522,1 | 3 483,6 | 630,7 | 5 772,9 | 3 655,4 | 633,2 |

c) Auf Binnenwasserstraßen außerhalb des Bundesgebietes nur von Schiffen des Bundesgebietes

| Vorgang | Einheit | 1952 | 1951 |
|--------------------------------|---------|--------------------------|-------------------------|
| Beförderte Güter ⁶⁾ | t | 10 074 827 ^{a)} | 9 520 907 ^{b)} |
| Geleistete tkm | Mill. | 1 511,6 | 1 453,9 |
| Mittlere Transportweite | km | 150,0 | 152,7 |

1) Einschl. des Seeverkehrs der Binnenhäfen.- 2) Ohne die jenseits der Seegrenzen geleisteten tkm.- 3) Einschl. des internationalen Durchgangsverkehrs.- 4) Nur Schiffe des Bundesgebietes.- 5) Darunter in der sowjetischen Besatzungszone beheimatete Schiffe:
a) 420 200 t und 50,9 Mill. tkm; b) 130 000 t und 10,0 Mill. tkm.- 6) Darunter im Verkehr mit den Rheinmündungshäfen: a) 8 355 328 t, b) 8 465 670 t.

Übersicht 3: Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten in den Jahren 1950 bis 1952

| Wasserstraßengebiet | 1950 | 1951 | 1952 | | | | |
|-------------------------------|---------------|-----------|-----------|-------------|-------|---------------------------------|---|
| | Güterumschlag | | | darunter | | Anteil der Wasserstraßengebiete | Veränderungen des Gesamtumschlages gegenüber 1951 |
| | | | | Einladungen | Kohle | | |
| | 1 000 t | | | vH | | | |
| I. Elbegebiet | 5 224,6 | 6 729,1 | 7 185,6 | 54,0 | 31,3 | 5,2 | + 6,8 |
| dar.: Hamburg | 3 266,2 | 4 355,0 | 4 738,5 | 60,9 | 32,1 | 3,4 | + 8,8 |
| II. Wesergebiet | 5 436,0 | 7 427,6 | 8 400,5 | 46,2 | 26,5 | 6,1 | + 13,1 |
| dar.: Unterwesergebiet | 4 016,4 | 5 577,0 | 6 013,5 | 48,9 | 27,6 | 4,4 | + 7,8 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 4 164,5 | 6 130,5 | 6 765,5 | 41,5 | 47,1 | 4,9 | + 10,4 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 23 925,8 | 28 269,7 | 32 261,1 | 62,3 | 53,3 | 23,4 | + 14,1 |
| dar.: Emden | 3 344,8 | 4 011,4 | 4 667,4 | 66,5 | 40,0 | 3,4 | + 16,4 |
| Ruhrgebiet ¹⁾ | 19 563,2 | 22 802,9 | 25 925,9 | 63,1 | 58,3 | 18,8 | + 13,7 |
| V. Rheingebiet | 61 047,5 | 75 560,7 | 80 773,4 | 42,4 | 31,7 | 58,5 | + 6,9 |
| davon: Niederrhein | 34 253,9 | 40 776,2 | 44 144,9 | 50,6 | 28,6 | 31,9 | + 8,3 |
| Mittelrhein | 8 340,1 | 10 594,5 | 10 940,7 | 47,8 | 18,0 | 7,9 | + 3,3 |
| Main | 5 782,6 | 8 033,2 | 8 495,5 | 23,2 | 45,5 | 6,2 | + 5,6 |
| Oberrhein | 9 566,9 | 12 237,8 | 13 463,0 | 27,4 | 41,7 | 9,8 | + 10,0 |
| Neckar | 3 104,1 | 3 918,9 | 3 729,3 | 27,0 | 40,8 | 2,7 | - 4,8 |
| VI. Donaugebiet | 1 364,5 | 1 844,1 | 2 574,0 | 70,6 | 59,9 | 1,9 | + 39,6 |
| Güterumschlag insgesamt | 101 162,9 | 125 961,7 | 137 960,2 | 48,4 | 37,7 | 100 | + 9,5 |

1) 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 Jahr 1952

a) Gesamtverkehr

(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 | 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 | 3 304,5 | 255,8 | 21,6 | 108,8 | - | 4,5 | 710,0 | 5,4 | 246,9 | 132,5 | 715,2 | 529,2 | 10,4 | 271,3 | 40,0 | 1,9 | 28,0 | 222,9 |
| dar.: Hamburg | 1 850,4 | 28,0 | 17,7 | 101,6 | - | 3,3 | 2,3 | 5,4 | 34,8 | 112,7 | 617,6 | 493,3 | 4,5 | 269,4 | 29,3 | 0,9 | 22,6 | 107,1 |
| II. Wesergebiet | 4 516,4 | 259,2 | 49,4 | 9,8 | - | 127,3 | 1 445,0 | 5,2 | 378,2 | 368,6 | 1 107,5 | 270,2 | 0,6 | 175,5 | 12,1 | 4,6 | 2,9 | 300,4 |
| dar.: Unterwesergebiet | 3 071,2 | 69,6 | 18,3 | 0,3 | - | 112,2 | 925,2 | 1,7 | 377,4 | 339,9 | 630,4 | 269,0 | 0,6 | 172,9 | 4,5 | 4,6 | 2,9 | 141,8 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 3 955,4 | 279,0 | 13,9 | 42,2 | 65,4 | 43,5 | 3 003,5 | 6,3 | 48,3 | 61,0 | 31,0 | 2,5 | 0,3 | 1,6 | 13,0 | 3,4 | 52,3 | 288,1 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 12 161,3 | 396,4 | 40,9 | 9,7 | 2 744,8 | 609,0 | 2 574,0 | 5,4 | 764,5 | 316,2 | 2 815,8 | 14,3 | 9,3 | 26,2 | 437,4 | 97,1 | 185,1 | 1 115,2 |
| dar.: Emden | 1 566,6 | 0,5 | 4,1 | 1,4 | - | 1,2 | 1 404,9 | - | 10,9 | 39,2 | 75,9 | 0,1 | 5,7 | 16,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 5,6 |
| Ruhrgebiet ¹⁾ | 9 578,2 | 254,6 | 18,0 | 4,3 | 2 744,1 | 607,8 | 1 081,0 | 4,0 | 753,4 | 80,1 | 2 314,6 | 9,9 | - | 3,3 | 410,7 | 97,1 | 183,6 | 1 011,5 |
| V. Rheingebiet | 46 521,6 | 2 138,6 | 78,6 | 164,6 | 6 812,2 | 3 593,1 | 11 420,0 | 3 290,0 | 2 429,3 | 1 976,3 | 6 753,1 | 240,0 | 889,0 | 268,4 | 628,4 | 358,6 | 590,2 | 4 891,3 |
| davon: Niederrhein | 21 789,3 | 1 046,5 | 42,5 | 62,2 | 6 811,2 | 3 183,8 | 1 848,4 | 94,4 | 1 227,5 | 296,7 | 2 966,4 | 56,3 | 753,7 | 236,6 | 315,0 | 253,0 | 581,3 | 2 013,8 |
| Mittelrhein | 5 708,8 | 194,6 | 8,9 | 7,5 | 0,3 | 53,9 | 1 528,4 | 385,1 | 127,3 | 1 463,0 | 1 385,6 | 28,0 | 0,8 | 0,7 | 31,5 | 25,0 | 3,5 | 464,4 |
| Main | 6 527,9 | 182,8 | 11,6 | 41,0 | 0,5 | 102,0 | 2 839,3 | 976,6 | 283,1 | 77,6 | 1 039,0 | 86,1 | 52,7 | 11,9 | 52,3 | 15,0 | 3,6 | 742,9 |
| Oberrhein | 9 773,6 | 565,7 | 9,3 | 29,9 | 0,2 | 247,5 | 4 164,5 | 1 352,0 | 749,5 | 126,6 | 861,5 | 46,0 | 71,8 | 17,6 | 215,7 | 37,3 | 1,7 | 1 277,0 |
| Neckar | 2 721,9 | 149,0 | 6,4 | 24,1 | - | 5,9 | 1 039,4 | 481,8 | 41,9 | 12,4 | 500,5 | 23,5 | - | 1,6 | 13,9 | 28,3 | 0,1 | 393,2 |
| VI. Donaugebiet | 757,6 | 39,3 | - | - | - | 157,0 | 0,3 | 6,1 | 50,5 | 6,5 | 117,7 | - | - | - | 7,6 | 318,0 | - | 54,5 |
| Insgesamt | 71 216,7 | 3 368,3 | 204,4 | 335,2 | 9 622,3 | 4 534,5 | 19 152,7 | 3 318,3 | 3 917,8 | 2 861,0 | 11 540,4 | 1 056,3 | 909,5 | 743,0 | 1 138,6 | 783,6 | 858,4 | 6 872,5 |
| Anteil in vH | 100 | 4,7 | 0,3 | 0,5 | 13,5 | 6,4 | 26,9 | 4,7 | 5,5 | 4,0 | 16,2 | 1,5 | 1,3 | 1,0 | 1,6 | 1,1 | 1,2 | 9,6 |
| Abgänge | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 3 881,2 | 431,3 | 8,7 | 11,9 | 73,7 | 101,8 | 1 530,9 | 0,5 | 349,2 | 64,8 | 715,1 | 127,4 | 20,2 | 5,9 | 16,4 | 2,9 | 35,1 | 385,4 |
| dar.: Hamburg | 2 888,1 | 372,9 | 8,2 | 10,2 | 73,7 | 400,8 | 1 514,2 | 0,5 | 348,0 | 0,4 | 71,0 | 17,1 | 0,0 | 0,1 | 9,4 | 0,8 | 5,0 | 355,6 |
| II. Wesergebiet | 3 884,2 | 935,0 | 74,9 | 79,5 | 125,7 | 47,0 | 778,1 | 0,7 | 499,9 | 318,0 | 693,9 | 22,1 | 2,1 | 52,5 | 30,6 | - | 19,1 | 205,0 |
| dar.: Unterwesergebiet | 2 942,3 | 903,5 | 53,3 | 79,5 | 125,7 | 28,5 | 729,9 | 0,7 | 498,6 | 28,1 | 254,9 | 4,9 | 1,5 | 1,5 | 19,2 | - | 18,5 | 193,9 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 2 810,1 | 156,9 | 2,5 | 14,1 | 862,5 | 34,5 | 177,1 | 2,6 | 13,3 | 375,4 | 18,7 | 240,1 | 49,0 | 555,9 | 0,6 | 227,8 | 49,2 | 29,8 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 20 099,8 | 599,4 | 0,8 | 48,5 | 1 664,6 | 352,6 | 14 613,0 | - | 1 131,8 | 150,4 | 550,6 | 233,7 | - | 202,9 | 25,3 | 53,5 | 39,7 | 433,1 |
| dar.: Emden | 3 102,5 | 571,1 | - | 47,9 | 1 658,5 | 301,4 | 460,3 | - | 0,0 | 0,4 | 3,5 | 0,1 | - | 3,0 | 16,2 | - | 0,1 | 40,1 |
| Ruhrgebiet ¹⁾ | 16 347,7 | 13,0 | 0,8 | 0,1 | 5,5 | 51,3 | 14 018,8 | - | 851,7 | 57,3 | 545,9 | 164,1 | - | 199,3 | 3,8 | 53,5 | 36,7 | 345,8 |
| V. Rheingebiet | 34 251,8 | 407,0 | 120,9 | 4,2 | 1 413,2 | 973,1 | 7 153,3 | 3 748,9 | 613,6 | 2 913,7 | 8 309,5 | 513,2 | 1 230,4 | 625,0 | 115,8 | 271,6 | 709,3 | 5 129,1 |
| davon: Niederrhein | 22 355,5 | 167,4 | 33,3 | 3,4 | 1 178,1 | 493,4 | 6 958,7 | 3 742,0 | 593,2 | 251,7 | 5 006,8 | 53,9 | 723,9 | 280,0 | 5,7 | 254,6 | 182,8 | 2 426,7 |
| Mittelrhein | 5 231,9 | 32,0 | 10,8 | 0,2 | 91,4 | 26,6 | 58,4 | - | 2,8 | 2 444,3 | 159,2 | 296,0 | - | 14,2 | 19,2 | 1,3 | 39,4 | 2 036,0 |
| Main | 1 967,6 | 159,9 | 12,8 | 0,4 | - | 141,2 | 45,8 | 3,0 | 2,1 | 160,9 | 668,6 | 94,4 | - | 122,2 | 53,3 | 14,4 | 174,0 | 314,6 |
| Oberrhein | 3 689,3 | 45,7 | 63,0 | 0,2 | 143,8 | 311,2 | 90,4 | 3,9 | 15,4 | 5,2 | 2 301,9 | 0,8 | 0,0 | 206,5 | 23,9 | 1,3 | 170,2 | 305,8 |
| Neckar | 1 007,4 | 2,1 | 0,9 | - | - | 0,7 | - | - | - | 51,5 | 173,0 | 68,2 | 506,5 | 2,0 | 13,7 | - | 142,9 | 46,0 |
| VI. Donaugebiet | 1 816,4 | 4,0 | 30,1 | 0,3 | 92,1 | - | 1 534,2 | 0,3 | 2,9 | 6,5 | 107,1 | 0,1 | 2,0 | 1,0 | 0,7 | 5,0 | 2,7 | 27,5 |
| Insgesamt | 66 743,5 | 2 533,6 | 237,8 | 158,5 | 4 231,9 | 1 509,0 | 25 786,7 | 3 752,9 | 2 610,7 | 3 828,8 | 10 394,9 | 1 136,6 | 1 303,7 | 1 443,1 | 189,5 | 560,8 | 855,1 | 6 209,9 |
| Anteil in vH | 100 | 3,8 | 0,4 | 0,2 | 6,3 | 2,3 | 38,6 | 5,6 | 3,9 | 5,7 | 15,6 | 1,7 | 2,0 | 2,2 | 0,3 | 0,8 | 1,3 | 9,3 |

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

noch Übersicht 4: Güterumschlag in den Binnanhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahr 1952

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 | Roheisen, Rohstahl | Alt- eisen | Übrige Güter |
|-------------------------------|------------|----------|------|--------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------|---------|--------------------|-------|------------------|-------|-----------------------|---------------|-----------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| A n k ü n f t e | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 451,9 | 6,3 | - | 89,4 | - | - | 0,2 | 5,9 | 9,4 | 15,9 | 0,1 | 49,1 | 0,9 | 189,8 | 28,8 | - | 0,1 | 55,9 |
| II. Wesergebiet | 29,2 | 5,6 | 0,1 | 0,3 | - | 1,1 | 3,2 | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | - | - | 18,4 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 39,5 | 4,6 | 0,0 | 0,5 | 0,7 | 0,1 | 16,9 | - | - | 0,2 | - | - | - | 0,6 | 0,1 | 0,4 | - | 15,3 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 2 435,9 | 35,4 | 1,0 | 2,3 | 575,7 | 998,0 | 201,8 | 0,7 | 105,9 | 1,5 | 103,9 | 1,0 | - | - | 92,8 | 5,7 | 1,5 | 304,9 |
| V. Rheingebiet | 11 670,9 | 453,1 | 8,1 | 52,3 | 3 899,4 | 1 631,8 | 1 650,3 | 38,8 | 874,0 | 531,2 | 155,8 | 15,8 | 17,7 | 115,3 | 384,6 | 102,7 | 22,0 | 1 718,0 |
| davon: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niederrhein | 7 950,2 | 222,4 | 2,2 | 18,2 | 3 898,9 | 1 361,2 | 437,2 | 0,5 | 567,1 | 22,6 | 92,0 | 1,9 | 9,1 | 112,4 | 151,7 | 97,4 | 21,8 | 933,6 |
| Mittelrhein | 1 041,3 | 45,9 | 1,5 | 3,2 | 0,2 | 30,8 | 160,1 | 1,5 | 54,6 | 488,8 | 45,6 | 0,2 | - | 0,1 | 10,4 | - | - | 198,4 |
| Main | 700,5 | 53,3 | 1,5 | 13,9 | 0,2 | 89,8 | 302,9 | 15,3 | 47,6 | 0,6 | 11,0 | - | 5,3 | 1,1 | 45,9 | 2,7 | 0,2 | 109,3 |
| Oberrhein | 1 667,4 | 105,7 | 2,9 | 15,5 | 0,2 | 148,3 | 504,2 | 20,5 | 204,4 | 18,5 | 6,8 | 13,7 | 3,3 | 1,7 | 173,2 | 2,2 | - | 446,3 |
| Neckar | 311,5 | 25,8 | - | 1,5 | - | 1,8 | 245,7 | 1,1 | 0,2 | 0,7 | 0,5 | - | - | - | 3,4 | 0,4 | - | 30,3 |
| VI. Donauebiet | 522,3 | 39,3 | - | - | - | 157,0 | 0,3 | 6,1 | 48,4 | 2,1 | 0,5 | - | - | - | 7,0 | 213,0 | - | 42,1 |
| Insgesamt | 15 149,7 | 544,4 | 9,1 | 144,7 | 4 479,8 | 2 788,1 | 1 872,6 | 51,5 | 1 037,7 | 551,0 | 260,3 | 65,9 | 18,6 | 305,7 | 513,7 | 328,4 | 23,7 | 2 154,5 |
| Anteil in vH | 100 | 3,6 | 0,1 | 1,0 | 29,6 | 18,4 | 12,4 | 0,3 | 6,8 | 3,6 | 1,7 | 0,4 | 0,1 | 2,0 | 3,4 | 2,2 | 0,2 | 14,2 |
| A b g ä n g e | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Elbegebiet | 386,3 | 2,0 | - | 0,0 | 73,7 | 89,0 | 39,1 | - | - | 0,0 | 0,5 | - | - | - | 3,1 | 0,8 | - | 178,2 |
| II. Wesergebiet | 10,3 | 0,9 | - | 0,2 | - | - | 0,6 | - | 0,0 | 0,5 | 0,3 | 1,2 | - | 0,2 | - | - | 0,1 | 6,3 |
| III. Mittellandkanalgebiet | 197,9 | - | - | - | 0,5 | 1,0 | - | - | 3,7 | - | 0,3 | 5,6 | 15,2 | 143,6 | - | 21,8 | - | 6,3 |
| IV. Westdeutsches Kanalgebiet | 4 134,9 | 0,8 | - | - | 27,3 | 30,7 | 3 231,1 | - | 203,6 | 20,1 | 33,6 | 196,6 | - | 82,4 | - | 101,7 | 20,1 | 186,8 |
| V. Rheingebiet | 9 279,4 | 23,2 | 14,2 | 0,5 | 100,5 | 85,5 | 2 054,0 | 407,6 | 206,9 | 1 128,1 | 2 532,2 | 280,0 | 282,7 | 366,7 | 23,6 | 86,3 | 92,9 | 1 594,5 |
| davon: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niederrhein | 6 862,0 | 13,7 | 5,1 | 0,2 | 39,8 | 35,5 | 2 005,9 | 407,6 | 196,6 | 207,2 | 2 289,7 | 53,2 | 199,2 | 189,8 | 1,4 | 74,5 | 82,0 | 1 060,5 |
| Mittelrhein | 1 499,3 | 2,3 | 1,5 | 0,1 | 17,2 | 1,4 | 6,3 | - | 1,1 | 898,8 | 8,3 | 191,1 | - | 11,4 | 2,2 | - | 1,7 | 355,7 |
| Main | 195,2 | 2,9 | 0,1 | 0,0 | - | 9,2 | 0,9 | - | 0,0 | 10,8 | 2,7 | 29,0 | - | 80,9 | 1,8 | 11,1 | 3,4 | 42,2 |
| Oberrhein | 618,3 | 4,3 | 7,5 | 0,1 | 43,4 | 39,0 | 40,8 | - | 9,2 | 5,0 | 231,4 | - | 0,3 | 84,6 | 18,0 | 0,6 | 2,9 | 131,0 |
| Neckar | 104,6 | - | - | - | - | 0,4 | - | - | - | 6,3 | - | 6,7 | 83,2 | - | 0,2 | - | 2,9 | 5,0 |
| VI. Donauebiet | 1 226,5 | 3,7 | 29,6 | 0,3 | 64,4 | - | 1 092,6 | - | 2,7 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 2,0 | - | 0,2 | 5,0 | 2,7 | 23,1 |
| Insgesamt | 15 235,4 | 30,7 | 43,8 | 1,0 | 266,3 | 206,2 | 6 417,4 | 407,6 | 416,9 | 1 148,7 | 2 567,0 | 483,5 | 299,9 | 592,9 | 26,9 | 215,5 | 115,8 | 1 995,2 |
| Anteil in vH | 100 | 0,2 | 0,3 | 0,0 | 1,7 | 1,4 | 42,1 | 2,7 | 2,7 | 7,5 | 16,8 | 3,2 | 2,0 | 3,9 | 0,2 | 1,4 | 0,8 | 13,1 |

Übersicht 5: Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen des Bundesgebietes in den Jahren
1936 und 1950 bis 1952

| Häfen | 1936 | 1950 | 1951 | 1952 | | |
|----------------------------|---------|---------|---------|-----------|------------------|------------------|
| | | | | Insgesamt | davon | |
| | | | | | Ein- ladungen | Aus- ladungen |
| 1 000 t | | | | | | |
| Elbegebiet | | | | | | |
| Lübeck | 834,4 | 166,4 | 419,8 | 450,9 | 29,6 | 421,4 |
| Kiel | 67,6 | 47,6 | 77,4 | 103,3 | 49,3 | 54,0 |
| Rendsburg | 75,4 | 39,6 | 46,1 | 76,4 | 2,6 | 73,8 |
| Hamburg | 9 020,6 | 3 266,2 | 4 355,0 | 4 738,5 | 2 868,1 | 1 850,4 |
| Stade-Stadersand | . | 8,6 | 9,9 | 13,2 | 7,3 | 5,9 |
| Uetersen | 139,9 | 46,7 | 89,2 | 58,6 | 3,7 | 54,9 |
| Elmshorn | 74,3 | 41,7 | 35,9 | 44,4 | 1,1 | 43,4 |
| Itzehoe | 386,4 | 260,1 | 148,9 | 41,2 | 15,4 | 25,8 |
| Wesergebiet | | | | | | |
| Bremische Häfen | | | | | | |
| Bremen Stadt | 2 751,3 | 2 697,2 | 3 237,5 | 3 550,5 | 1 464,6 | 2 085,9 |
| Bremerhaven | 331,2 | 415,4 | 577,1 | 700,9 | 128,7 | 572,1 |
| Brake | 97,8 | 429,7 | 991,7 | 950,9 | 725,5 | 225,3 |
| Nordenham | 256,7 | 444,3 | 765,1 | 803,7 | 623,4 | 180,4 |
| Oldenburg | 271,4 | 209,5 | 310,7 | 397,6 | 6,6 | 391,0 |
| Minden | 213,3 | 174,6 | 232,1 | 239,5 | 57,8 | 181,7 |
| Hamel | 36,6 | 58,7 | 85,2 | 101,6 | 24,6 | 77,0 |
| Hann.-Münden | 216,6 | 98,1 | 94,2 | 75,9 | 72,3 | 3,6 |
| Kassel | 31,7 | 106,2 | 135,5 | 146,9 | 6,4 | 140,5 |
| Mittellandkanalgebiet | | | | | | |
| Braunschweig | 471,3 | 383,4 | 681,4 | 534,8 | 267,8 | 267,0 |
| Bleckenstedt-Beddingen | . | 901,4 | 1 643,1 | 2 138,9 | 1 004,8 | 1 134,0 |
| Hannover | 657,2 | 535,1 | 681,8 | 763,6 | 141,8 | 621,8 |
| Misburg | 522,2 | 553,5 | 675,2 | 826,3 | 520,9 | 305,4 |
| Peine | 1 314,7 | 582,7 | 798,1 | 696,1 | 82,4 | 613,7 |
| Hildesheim | 411,5 | 273,1 | 430,0 | 453,6 | 233,5 | 220,1 |
| Osnabrück | 365,2 | 311,2 | 382,7 | 358,9 | 28,8 | 330,1 |
| Westdeutsches Kanalgebiet | | | | | | |
| Emden | 6 283,7 | 3 344,8 | 4 011,4 | 4 668,1 | 3 102,5 | 1 565,6 |
| Saerbeck | 86,2 | 183,8 | 183,0 | 185,0 | 153,3 | 31,7 |
| Münster | 625,2 | 470,3 | 621,1 | 536,2 | 47,5 | 488,6 |
| Brassert (Hafen der Zeche) | . | 259,3 | 258,8 | 242,5 | 242,5 | - |
| Hervest | 122,1 | 208,9 | 204,0 | 226,9 | 224,4 | 2,5 |
| Hamm-Bossendorf | 563,7 | 374,0 | 326,7 | 411,5 | 340,1 | 63,4 |
| Flaesheim | 456,6 | 142,4 | 135,3 | 160,9 | 160,9 | - |
| Lünen | 348,0 | 347,3 | 533,1 | 632,2 | 171,0 | 461,1 |
| Hamm | 779,7 | 689,1 | 910,4 | 997,9 | 278,0 | 719,9 |
| Ahlen | 322,3 | 212,1 | 266,8 | 247,1 | 247,1 | - |
| Dortmund | 4 453,0 | 2 751,6 | 3 949,7 | 4 816,8 | 1 088,8 | 3 728,0 |
| Datteln | 561,7 | 155,5 | 264,0 | 433,1 | 155,9 | 277,2 |
| Castrop-Rauxel | 937,0 | 938,0 | 1 032,1 | 1 222,5 | 987,5 | 235,0 |
| Herne | 1 692,1 | 611,2 | 595,6 | 705,9 | 684,0 | 21,9 |
| Recklinghausen | 21,5 | 801,1 | 912,8 | 1 002,8 | 743,1 | 259,7 |
| Wanne-Eickel | 2 646,0 | 2 576,3 | 2 874,1 | 2 991,9 | 2 584,1 | 407,9 |
| Gelsenkirchen | 5 262,6 | 4 596,4 | 4 993,3 | 5 260,6 | 3 465,7 | 1 794,8 |
| Bottrop | 2 230,2 | 2 161,6 | 2 208,8 | 2 473,3 | 2 384,0 | 89,3 |
| Essen | 2 049,3 | 1 439,1 | 1 794,2 | 2 030,8 | 1 677,1 | 353,7 |
| Oberhausen | 488,3 | 536,0 | 552,5 | 672,5 | 530,2 | 142,3 |
| Mülheim-Ruhr | 718,7 | 495,7 | 729,3 | 1 004,0 | 92,7 | 911,2 |

noch Übersicht 5:

| H a f e n | 1936 | 1950 | 1951 | 1952 | | |
|--------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | Insgesamt | davon | |
| | | | | | Ein- | Aus- |
| ladungen | | | | | | |
| 1 000 t | | | | | | |
| Rheingebiet | | | | | | |
| Kleve | 159,4 | 138,9 | 147,0 | 120,3 | 2,7 | 117,6 |
| Spyck | 215,7 | 109,1 | 137,4 | 124,8 | 33,2 | 91,6 |
| Emmerich | 271,0 | 28,1 | 40,8 | 50,2 | 29,6 | 20,6 |
| Wesel | 262,7 | 520,4 | 602,6 | 822,1 | 6,4 | 815,7 |
| Rheinberg-Ossenberg | 469,0 | 917,1 | 978,0 | 910,0 | 757,5 | 152,5 |
| Orsoy | 654,6 | 513,4 | 434,8 | 815,6 | 806,6 | 9,0 |
| Walsum | 2 182,5 | 2 355,4 | 3 033,6 | 3 457,7 | 1 561,4 | 1 896,4 |
| Homberg | 1 923,7 | 1 788,1 | 1 865,3 | 1 973,2 | 1 818,3 | 155,0 |
| Rheinhausen | 2 822,3 | 1 282,8 | 1 654,3 | 1 946,2 | 214,0 | 1 732,2 |
| Duisburg (Gesamthäfen) | 27 719,9 | 14 529,6 | 16 598,9 | 18 383,5 | 6 917,4 | 11 466,1 |
| dar.: Häfen AG. | (17 232,6) | (9 883,6) | (9 888,5) | (9 941,9) | (4 321,2) | (5 620,7) |
| Krefeld-Uerdingen | 724,4 | 526,0 | 632,9 | 631,2 | 83,2 | 547,9 |
| Düsseldorf | 2 389,1 | 1 360,4 | 1 791,7 | 1 895,6 | 490,0 | 1 405,6 |
| Neuss | 1 106,3 | 560,6 | 923,0 | 925,7 | 307,2 | 618,5 |
| Leverkusen-Monheim | 770,6 | 971,8 | 1 171,6 | 1 151,3 | 396,9 | 754,4 |
| Köln | 3 267,1 | 1 766,6 | 2 315,6 | 2 389,0 | 983,6 | 1 405,3 |
| Wesseling | 2 608,7 | 3 605,3 | 4 316,1 | 4 458,7 | 4 073,2 | 335,4 |
| Bonn | 111,2 | 63,1 | 95,2 | 126,6 | 11,1 | 115,5 |
| Beuel | 612,9 | 153,6 | 203,1 | 184,1 | 184,1 | - |
| Oberkassel | . | 527,9 | 555,5 | 627,7 | 20,9 | 606,8 |
| Linz-Linzhausen | 177,1 | 239,8 | 281,6 | 220,7 | 220,7 | - |
| Brohl | 175,4 | 73,2 | 148,6 | 124,9 | 97,0 | 27,9 |
| Andernach | 181,4 | 484,9 | 634,8 | 930,0 | 810,7 | 119,6 |
| Neuwied | 796,2 | 1 117,4 | 1 328,5 | 1 305,7 | 382,2 | 923,6 |
| Engers | 269,9 | 39,4 | 51,4 | 83,2 | 83,2 | - |
| Bendorf | 234,7 | 162,7 | 272,5 | 270,3 | 179,5 | 90,8 |
| Koblenz | 114,6 | 283,1 | 352,7 | 287,8 | 82,1 | 205,7 |
| Oberlahnstein | 590,7 | 393,8 | 577,5 | 684,8 | 297,2 | 387,6 |
| Braubach | 115,1 | 49,1 | 56,3 | 66,8 | 11,8 | 55,0 |
| Bingen | 197,0 | 171,3 | 315,1 | 178,8 | 9,0 | 169,8 |
| Budenheim | 452,1 | 557,8 | 571,7 | 574,9 | 510,2 | 64,7 |
| Wiesbaden | 119,6 | 865,1 | 1 120,8 | 1 034,9 | 246,6 | 788,3 |
| Mainz | 2 058,0 | 740,5 | 917,1 | 1 001,9 | 134,1 | 867,8 |
| Gustavsburg | . | 161,5 | 313,9 | 308,7 | 58,9 | 249,8 |
| Gernsheim | 224,1 | 309,3 | 407,6 | 375,8 | 0,8 | 375,1 |
| Worms | 467,0 | 248,9 | 294,9 | 261,8 | 71,6 | 190,2 |
| Frankfurt | 2 357,6 | 2 422,8 | 3 152,1 | 3 106,3 | 362,4 | 2 743,9 |
| Offenbach | 138,0 | 130,2 | 121,3 | 144,3 | 3,0 | 141,3 |
| Hanau | 447,7 | 295,6 | 437,1 | 458,1 | 133,8 | 324,3 |
| Aschaffenburg | 810,8 | 452,4 | 787,9 | 858,3 | 82,2 | 776,1 |
| Würzburg | 110,3 | 1 220,1 | 1 874,1 | 1 942,9 | 483,7 | 1 459,2 |
| Bamberg | 93,4 | 3,7 | 51,2 | 95,4 | 7,3 | 88,1 |
| Schweinfurt | . | 145,0 | 165,5 | 140,7 | 9,1 | 131,6 |
| Kitzingen | . | 63,9 | 100,3 | 96,5 | 59,6 | 36,9 |
| Ludwigshafen | 4 623,3 | 2 771,1 | 3 111,5 | 3 642,4 | 574,8 | 3 067,6 |
| Mannheim | 5 137,9 | 3 342,0 | 4 448,9 | 4 977,8 | 392,8 | 4 585,0 |
| Karlsruhe | 2 592,6 | 1 510,3 | 1 924,6 | 1 611,6 | 111,0 | 1 500,6 |
| Kehl | 1 777,4 | 67,2 | 68,1 | 493,3 | 182,6 | 310,7 |
| Weil | . | 77,8 | 92,8 | 120,1 | 45,6 | 74,5 |
| Rheinfelden | . | 65,7 | 130,3 | 116,6 | 30,8 | 85,8 |
| Heilbronn | 904,8 | 2 475,8 | 3 221,3 | 3 139,1 | 701,5 | 2 437,6 |
| Donaugebiet | | | | | | |
| Regensburg | 706,4 | 1 321,7 | 1 779,8 | 2 370,2 | 1 699,4 | 670,8 |
| Passau | 54,8 | 39,9 | 13,5 | 11,6 | 2,8 | 8,8 |
| Wichtige Häfen insgesamt | 123 394,6 | 89 366,3 | 110 883,1 | 121 218,5 | 54 530,5 | 66 688,0 |

Übersicht 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahr 1952

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 | 22 236,3 | 1 553,3 | 3,8 | 173,1 | 5 559,7 | 3 202,3 | 4 450,5 | 19,3 | 2 774,2 | 2,5 | 13,3 | 4,1 | - | 77,5 | 1 078,3 | 150,1 | 21,4 | 3 152,8 |
| davon: in das Bundesgebiet | 18 531,0 | 879,6 | 0,4 | 64,2 | 5 542,9 | 3 163,2 | 3 349,2 | 19,3 | 1 733,1 | 2,2 | 12,4 | 3,7 | - | 75,0 | 917,6 | 119,6 | 15,3 | 2 633,6 |
| int. Durchgangsverkehr | 3 705,3 | 673,7 | 3,4 | 108,9 | 16,9 | 39,1 | 1 101,4 | - | 1 041,1 | 0,4 | 1,0 | 0,3 | - | 2,5 | 160,7 | 30,5 | 6,2 | 519,2 |
| Ausgang insgesamt | 14 271,8 | 14,5 | 16,3 | 0,0 | 1,6 | 55,5 | 4 907,6 | 19,2 | 280,2 | 502,8 | 2 720,6 | 428,6 | 369,2 | 1 694,7 | 29,5 | 237,0 | 172,4 | 2 621,9 |
| davon: aus dem Bundesgebiet | 12 247,9 | 7,2 | 11,3 | - | 1,6 | 35,5 | 4 499,2 | 19,2 | 267,1 | 497,2 | 2 719,6 | 426,6 | 365,6 | 831,6 | 15,4 | 218,3 | 171,2 | 2 160,7 |
| int. Durchgangsverkehr | 2 023,9 | 7,3 | 5,0 | 0,0 | - | 19,9 | 408,4 | - | 13,2 | 5,6 | 1,1 | 2,0 | 3,7 | 853,1 | 14,1 | 18,1 | 1,2 | 661,3 |
| Gesamtverkehr | 36 508,1 | 1 567,9 | 20,1 | 173,1 | 5 561,3 | 3 257,7 | 9 358,2 | 38,5 | 3 054,4 | 505,4 | 2 733,9 | 432,7 | 369,2 | 1 772,2 | 1 107,8 | 387,2 | 193,8 | 5 974,7 |
| Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 2 913,2 | 29,3 | 4,7 | 1,9 | 173,6 | 287,7 | 370,5 | 1,9 | 18,7 | 18,5 | 284,3 | 1,7 | - | 831,2 | 44,8 | 198,8 | 0,8 | 644,7 |
| davon: in das Bundesgebiet ¹⁾ | 1 099,5 | 22,3 | 0,6 | 1,5 | 172,9 | 261,7 | 9,7 | 1,4 | 3,0 | 15,4 | 280,6 | - | - | 40,0 | 10,4 | 38,3 | 0,8 | 241,0 |
| int. Durchgangsverkehr | 1 813,7 | 7,0 | 4,1 | 0,4 | 0,7 | 25,0 | 360,8 | 0,5 | 15,7 | 3,1 | 3,7 | 1,7 | - | 791,3 | 34,4 | 150,5 | 0,0 | 403,7 |
| Ausgang insgesamt | 6 135,7 | 693,2 | 7,9 | 102,9 | 22,8 | 38,1 | 2 020,3 | 431,4 | 993,1 | 3,3 | 40,7 | 4,0 | 0,0 | 0,4 | 172,8 | 62,4 | 18,4 | 724,3 |
| davon: aus dem Bundesgebiet ¹⁾ | 2 636,6 | 68,1 | 3,5 | 2,5 | 15,4 | 4,9 | 1 770,6 | 429,7 | 31,9 | 2,7 | 6,9 | 3,6 | - | 0,1 | 4,4 | 24,5 | 12,1 | 255,5 |
| int. Durchgangsverkehr | 3 499,2 | 625,1 | 4,4 | 100,4 | 7,3 | 33,1 | 1 049,7 | 1,7 | 961,2 | 0,5 | 33,8 | 0,4 | 0,0 | 0,3 | 168,4 | 37,9 | 6,2 | 468,8 |
| Gesamtverkehr | 9 048,9 | 722,5 | 12,5 | 104,8 | 196,4 | 325,8 | 3 190,2 | 433,3 | 1 011,7 | 21,8 | 325,0 | 5,8 | 0,0 | 831,6 | 217,7 | 261,2 | 19,2 | 1 369,0 |
| Grenzstelle Passau (Donau) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang | 633,0 | 39,3 | - | - | - | 158,2 | 0,3 | 6,1 | 40,3 | - | 2,0 | - | - | - | 7,1 | 318,2 | - | 52,5 |
| Ausgang | 1 702,0 | 4,0 | 30,1 | 0,3 | 90,8 | - | 1 535,4 | 0,3 | 2,9 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 2,0 | 1,0 | 0,2 | 5,6 | 2,7 | 27,1 |
| Gesamtverkehr | 2 334,9 | 43,4 | 30,1 | 0,3 | 90,8 | 158,2 | 1 535,6 | 6,3 | 52,2 | 0,1 | 2,1 | 0,1 | 2,0 | 1,0 | 7,2 | 323,2 | 2,7 | 79,6 |
| Zonengrenzstelle Schnackenburg (Elbe) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 595,5 | 6,6 | 17,0 | 98,1 | - | 4,1 | 5,6 | 0,6 | 9,2 | 12,4 | 4,1 | 60,1 | 0,9 | 260,8 | 24,9 | - | 3,3 | 87,9 |
| dar.: aus West-Berlin | 43,7 | 0,5 | 17,0 | 0,3 | - | 2,5 | - | - | 2,2 | 0,3 | 2,3 | - | - | 4,0 | 0,0 | - | 3,2 | 11,7 |
| aus der sowj. Bes. Zone ²⁾ | 336,5 | 4,0 | - | 58,1 | - | 1,6 | - | - | 1,2 | 8,5 | 0,8 | 25,9 | 0,9 | 220,4 | 0,4 | - | 0,1 | 14,4 |
| Ausgang insgesamt | 1 345,2 | 173,3 | 4,9 | 5,3 | 72,5 | 87,3 | 591,7 | 3,3 | 13,4 | 0,1 | 16,4 | 13,3 | - | 2,8 | 1,3 | 0,4 | - | 259,6 |
| dar.: nach West-Berlin | 946,1 | 156,0 | 4,8 | 5,1 | - | 0,4 | 591,7 | 3,3 | 13,1 | 0,1 | 16,4 | 13,3 | - | - | - | - | - | 42,1 |
| nach der sowj. Bes. Zone ²⁾ | 184,7 | - | - | - | - | 34,3 | - | - | 0,3 | - | - | - | - | 1,3 | - | - | - | 128,6 |
| Gesamtverkehr | 1 940,7 | 179,9 | 21,8 | 103,4 | 72,5 | 91,4 | 697,3 | 3,6 | 22,6 | 12,5 | 20,5 | 73,3 | 0,9 | 263,5 | 26,1 | 0,4 | 3,3 | 347,5 |
| Zonengrenzstelle Rügen (Mittellandkanal) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 145,9 | 17,6 | 0,5 | 2,7 | 0,4 | 0,5 | - | - | - | - | - | - | 7,4 | 76,2 | - | 0,2 | 37,9 | 2,5 |
| dar.: aus West-Berlin | 42,1 | - | 0,5 | - | 0,4 | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,7 | - | 0,2 | 37,8 | 2,5 |
| aus der sowj. Bes. Zone ²⁾ | 85,0 | - | - | 2,5 | - | 0,5 | - | - | - | - | - | - | 7,4 | 74,7 | - | - | 0,0 | - |
| Ausgang insgesamt | 417,4 | 0,5 | 0,3 | - | - | - | 362,7 | 4,7 | - | 0,8 | 6,0 | - | - | 37,0 | - | - | - | 5,4 |
| dar.: nach West-Berlin | 378,5 | - | 0,3 | - | - | - | 362,2 | 4,7 | - | 0,8 | 5,1 | - | - | - | - | - | - | 5,4 |
| nach der sowj. Bes. Zone ²⁾ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Gesamtverkehr | 563,3 | 18,1 | 0,8 | 2,7 | 0,4 | 0,5 | 362,7 | 4,7 | - | 0,8 | 6,0 | - | 7,4 | 113,3 | - | 0,2 | 37,9 | 7,9 |

1) Umfasst auch den Verkehr zwischen deutschen Rheinhäfen oberhalb Neuburgweier und ausländischen Häfen unterhalb Emmerich.- 2) Einschl. des Verkehrs mit Ost-Berlin.

noch Übersicht 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahr 1952

b) Verkehr von im Bundesgebiet beheimateten Schiffen

(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 (Wiederrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 6 048,3 | 403,6 | 0,2 | 14,6 | 1 348,1 | 484,6 | 1 653,1 | - | 938,3 | 0,4 | - | 0,0 | - | 4,2 | 395,8 | 18,6 | 3,6 | 783,1 | |
| davon: in das Bundesgebiet | 5 907,7 | 378,5 | 0,2 | 12,1 | 1 347,9 | 483,2 | 1 612,5 | - | 900,7 | 0,3 | - | - | - | 4,1 | 394,3 | 18,5 | 3,6 | 751,8 | |
| int. Durchgangsverkehr | 140,6 | 25,1 | - | 2,5 | 0,3 | 1,4 | 40,5 | - | 37,6 | 0,1 | - | 0,0 | - | 0,0 | 1,5 | 0,2 | - | 31,3 | |
| Ausgang insgesamt | 2 307,0 | 0,6 | 5,1 | - | 0,7 | 4,1 | 1 114,3 | 1,5 | 42,8 | 16,1 | 12,6 | 3,6 | 99,1 | 365,3 | 4,6 | 50,0 | 79,5 | 507,2 | |
| davon: aus dem Bundesgebiet | 2 242,1 | 0,4 | 5,1 | - | 0,7 | 2,0 | 1 102,0 | 1,5 | 42,8 | 16,1 | 12,6 | 3,0 | 96,1 | 340,1 | 3,1 | 48,6 | 79,5 | 488,7 | |
| int. Durchgangsverkehr | 64,9 | 0,3 | - | - | - | 2,1 | 12,3 | - | - | - | - | 0,6 | 3,1 | 25,2 | 1,6 | 1,4 | - | 18,5 | |
| Gesamtverkehr | 8 355,3 | 404,2 | 5,3 | 14,6 | 1 348,8 | 488,6 | 2 767,4 | 1,5 | 981,1 | 16,5 | 12,6 | 3,6 | 99,1 | 369,4 | 400,5 | 68,7 | 83,1 | 1 290,3 | |
| Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 396,4 | 17,7 | 0,1 | - | 92,2 | 41,8 | 22,6 | 1,9 | 0,3 | 0,7 | 96,8 | - | - | 22,4 | 3,3 | 8,9 | 0,3 | 87,4 | |
| davon: in das Bundesgebiet ¹⁾ | 344,0 | 17,5 | 0,1 | - | 92,2 | 39,9 | 12,7 | 1,4 | 0,3 | 0,7 | 96,8 | - | - | 3,8 | 1,4 | 2,6 | 0,3 | 74,4 | |
| int. Durchgangsverkehr | 52,3 | 0,2 | - | - | - | 1,9 | 9,9 | 0,5 | 0,0 | - | - | - | - | 18,7 | 1,9 | 6,3 | - | 13,1 | |
| Ausgang insgesamt | 659,8 | 60,9 | 0,5 | 3,5 | 3,2 | 1,6 | 220,5 | 118,0 | 45,0 | 2,5 | 4,1 | 3,7 | - | 0,1 | 2,1 | 3,3 | 1,4 | 189,5 | |
| davon: aus dem Bundesgebiet ¹⁾ | 522,9 | 42,4 | 0,5 | 0,2 | 3,2 | 0,5 | 182,3 | 118,0 | 6,1 | 2,5 | 3,5 | 3,6 | - | 0,1 | 0,3 | 2,2 | 1,4 | 156,1 | |
| int. Durchgangsverkehr | 136,9 | 18,5 | - | 3,3 | - | 1,1 | 38,3 | - | 38,9 | - | 0,6 | 0,0 | - | - | 1,7 | 1,1 | - | 33,4 | |
| Gesamtverkehr | 1 056,2 | 78,6 | 0,6 | 3,5 | 95,4 | 43,3 | 243,1 | 119,9 | 45,3 | 3,2 | 100,8 | 3,7 | - | 22,5 | 5,4 | 12,2 | 1,7 | 276,9 | |
| Grenzstelle Passau (Donau) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang | 110,7 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,5 | - | - | - | 0,2 | 98,2 | - | 10,9 | |
| Ausgang | 475,7 | 0,4 | - | - | 26,6 | - | 443,2 | 0,3 | - | - | - | - | - | 1,0 | - | - | - | 4,2 | |
| Gesamtverkehr | 586,4 | 0,4 | - | - | 26,6 | - | 443,2 | 0,3 | - | - | 1,5 | - | - | 1,0 | 0,2 | 98,2 | - | 15,1 | |
| Zonengrenzstelle Schnackenburg (Elbe) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 153,4 | 1,0 | 17,2 | 13,4 | - | 2,0 | 0,3 | - | 2,1 | 1,1 | 4,5 | 11,5 | - | 79,2 | 0,0 | - | 3,3 | 17,8 | |
| dar.: aus West-Berlin | 43,7 | 0,5 | 17,2 | 0,3 | - | 2,0 | 0,3 | - | 2,1 | 0,4 | 2,8 | - | - | 3,4 | 0,0 | - | 3,2 | 11,7 | |
| aus der sowj. Bes. Zone ²⁾ | 72,7 | - | - | 13,1 | - | - | - | - | - | 0,7 | 0,8 | 11,5 | - | 40,2 | - | - | 0,1 | 6,1 | |
| Ausgang insgesamt | 985,0 | 171,8 | 4,8 | 5,3 | - | 10,2 | 668,3 | 3,3 | 13,1 | 0,1 | 14,9 | 13,3 | - | - | - | - | - | 80,1 | |
| dar.: nach West-Berlin | 919,0 | 154,5 | 4,8 | 5,1 | - | - | 668,3 | 3,3 | 13,1 | 0,1 | 14,9 | 13,3 | - | - | - | - | - | 41,7 | |
| nach der sowj. Bes. Zone ²⁾ | 46,7 | - | - | - | - | 10,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 36,5 | |
| Gesamtverkehr | 1 138,5 | 172,7 | 22,0 | 18,7 | - | 12,2 | 668,6 | 3,3 | 15,2 | 1,2 | 19,5 | 24,8 | - | 79,2 | 0,0 | - | 3,3 | 97,9 | |
| Zonengrenzstelle Rügen (Mittellandkanal) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eingang insgesamt | 145,9 | 17,6 | 0,5 | 2,7 | 0,4 | 0,5 | - | - | - | - | - | - | 7,4 | 76,2 | - | 0,2 | 37,9 | 2,5 | |
| dar.: aus West-Berlin | 42,1 | - | 0,5 | - | 0,4 | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,7 | - | 0,2 | 37,8 | 2,5 | |
| aus der sowj. Bes. Zone ²⁾ | 85,0 | - | - | 2,5 | - | 0,5 | - | - | - | - | - | - | 7,4 | 74,7 | - | - | 0,0 | - | |
| Ausgang insgesamt | 416,6 | 0,5 | 0,3 | - | - | - | 362,1 | 4,7 | - | 0,8 | 6,0 | - | - | 36,8 | - | - | - | 5,4 | |
| dar.: nach West-Berlin | 377,9 | - | 0,3 | - | - | - | 361,6 | 4,7 | - | 0,8 | 5,1 | - | - | - | - | - | - | 5,4 | |
| nach der sowj. Bes. Zone ²⁾ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Gesamtverkehr | 562,5 | 18,1 | 0,8 | 2,7 | 0,4 | 0,5 | 362,1 | 4,7 | - | 0,8 | 6,0 | - | 7,4 | 113,0 | - | 0,2 | 37,9 | 7,9 | |

1) Umfasst auch den Verkehr zu deutschen Rheinhäfen oberhalb Neuburgweier und ausländischen Häfen unterhalb Emmerich.- 2) Einschl. des Verkehrs mit Ost-Berlin.

Übersicht 7: Güterverkehr der wichtigeren Schleusen im Jahr 1952

| Schleuse | Verkehrs- Richtung | Durchgegangene Güter in Tonnen | | | |
|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | Ins- gesamt | darunter | | |
| | | | Getreide | Erze | Kohle |
| Lauenburg | von der Elbe | 377 532 | 48 817 | 6 838 | 260 691 |
| | zur Elbe | 783 050 | 19 545 | 1 626 | 840 |
| | Insgesamt | 1 160 582 | 68 362 | 8 464 | 261 531 |
| Anderten | nach Osten | 2 820 314 | 85 270 | 66 803 | 2 483 637 |
| | " Westen | 1 781 257 | 122 210 | 724 767 | 117 128 |
| | Insgesamt | 4 601 571 | 207 480 | 791 570 | 2 600 765 |
| Minden | von der Weser | 412 544 | 154 769 | 28 568 | 74 565 |
| | zur Weser | 987 290 | 53 883 | 46 588 | 454 421 |
| | Insgesamt | 1 399 834 | 208 652 | 75 156 | 528 986 |
| Bremen | zu Berg | 792 199 | 262 180 | 22 885 | 335 656 |
| | " Tal | 1 471 785 | 4 985 | 6 484 | 134 058 |
| | Insgesamt | 2 263 984 | 267 165 | 29 369 | 469 714 |
| Oldenburg | von der Weser | 1 486 057 | 636 639 | 145 819 | 177 703 |
| | zur Weser | 1 230 041 | 16 338 | 3 829 | 679 772 |
| | Insgesamt | 2 716 098 | 652 977 | 149 648 | 857 475 |
| Herbrum | zu Berg | 3 295 303 | 603 352 | 1 954 634 | 464 320 |
| | " Tal | 2 119 968 | 1 784 | 1 116 | 1 607 810 |
| | Insgesamt | 5 415 271 | 605 136 | 1 955 750 | 2 072 530 |
| Münster | aus Richtung Emden | 4 113 531 | 1 023 898 | 2 024 596 | 142 862 |
| | nach Richtung Emden | 3 275 700 | 14 488 | 4 595 | 2 419 889 |
| | vom Mittellandkanal | 2 163 127 | 212 972 | 906 443 | 111 623 |
| | zum Mittellandkanal | 3 624 383 | 36 154 | 53 688 | 3 085 368 |
| | Insgesamt | 13 176 741 | 1 287 512 | 2 999 323 | 5 759 742 |
| Datteln | nach Osten | 4 536 503 | 104 514 | 397 564 | 894 241 |
| | " Westen | 1 794 975 | 550 320 | 37 490 | 140 298 |
| | Insgesamt | 6 331 478 | 655 334 | 435 054 | 1 034 539 |
| Friedrichsfeld | vom Rhein: aus Richtung Berg | 2 035 085 | 32 521 | 22 731 | 354 391 |
| | " " Tal | 2 096 714 | 62 925 | 336 239 | 219 118 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 1 323 109 | 522 154 | 40 219 | 350 442 |
| | " " Tal | 898 047 | 19 327 | 5 450 | 174 683 |
| | Insgesamt | 6 352 955 | 635 927 | 404 639 | 1 098 634 |
| Schleuse VII | nach Osten | 3 716 184 | 19 689 | 99 257 | 2 851 796 |
| | " Westen | 3 674 635 | 466 717 | 1 191 497 | 736 883 |
| | Insgesamt | 7 390 819 | 486 406 | 1 290 754 | 3 588 679 |
| Schleuse I und Ruhrsleuse | vom Rhein: aus Richtung Berg | 1 701 042 | 20 502 | 327 900 | 147 678 |
| | " " Tal | 1 893 077 | 11 920 | 732 528 | 71 664 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 6 479 086 | 391 221 | 495 997 | 4 608 042 |
| | " " Tal | 4 073 479 | 5 711 | 216 516 | 3 266 722 |
| | Insgesamt | 14 146 684 | 429 354 | 1 772 941 | 8 094 106 |
| Niederlahnstein | vom Rhein: aus Richtung Berg | 17 406 | - | - | 9 755 |
| | " " Tal | 8 283 | - | - | 5 748 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 282 215 | 730 | - | - |
| | " " Tal | 3 658 | - | - | - |
| Insgesamt | 311 562 | 730 | - | 15 503 | |
| Kostheim | vom Rhein: aus Richtung Berg | 367 039 | 2 567 | 1 110 | 1 874 |
| | " " Tal | 5 486 684 | 171 460 | 129 175 | 3 820 089 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 114 047 | 35 417 | 9 604 | 5 163 |
| | " " Tal | 1 179 474 | 128 308 | 128 977 | 11 853 |
| | Insgesamt | 7 147 244 | 337 752 | 268 866 | 3 838 979 |
| Feudenheim | vom Rhein: aus Richtung Berg | 367 938 | 4 512 | 546 | 1 487 |
| | " " Tal | 2 275 665 | 152 976 | 8 267 | 1 516 692 |
| | zum Rhein: in Richtung Berg | 23 609 | 185 | - | 178 |
| | " " Tal | 835 284 | 3 932 | 381 | 942 |
| | Insgesamt | 3 502 496 | 161 605 | 9 194 | 1 519 299 |