

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **H**

VERKEHR

Reihe 1

Binnenschifffahrt

1961

Vorbericht

Hinweis

Die bisher in der Serie „Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland“ veröffentlichten Ergebnisse der Binnenschifffahrtsstatistik erscheinen nunmehr in der
Reihe 1: „Binnenschifffahrt“
innerhalb der neuen Fachserie H „Verkehr“.



Bestellnummer: H 1 - j / 61 V

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Einführung	3
1. Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen	13
2. Tonnenkilometrische Leistungen	14
3. Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten	15
4. Güterumschlag in den Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen	
a) Gesamtverkehr	16
b) Verkehr von Schiffen fremder Flaggen	17
5. Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen	18
6. Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen	
a) Gesamtverkehr	20
b) Verkehr von deutschen Schiffen	21
7. Güterverkehr der wichtigeren Schleusen	22

Der Gebietsstand umfaßt, falls nicht anders vermerkt, das Bundesgebiet einschl. Saarland, ohne Berlin.

Erschienen im März 1962

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe gestattet.

Weitere Ergebnisse, z.T. in tieferer regionaler Gliederung, in den Veröffentlichungen aller Statistischen Landesämter unter der Nr. H II 1.

Einzelpreis DM 1,--; Jahresbezugspreis DM 6,--

Die Binnenschifffahrt im Jahre 1960

I. Gesamtüberblick

Der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes, der im Vorjahre mit 171,4 Mill.t beförderten Gütern eine besonders hohe Zuwachsrate, und zwar von 20,5 %, erreicht hatte, hat im Jahre 1961 nur noch geringfügig zugenommen. Die Güterbeförderung betrug im Berichtsjahr 1961 172,2 Mill.t und lag damit nur um 0,5 % über dem Ergebnis von 1960. Gemessen an den tonnenkilometrischen Leistungen, ergibt sich sogar ein geringfügiger Verkehrsrückgang. Mit 40,2 Mrd. geleisteten Tonnenkilometern wurde das Vorjahresergebnis um 0,2 Mrd.tkm oder um 0,5 % unterschritten. In diesen Zahlen und in der um 1 % verminderten mittleren Transportweite spiegelt sich die etwas rückläufige Entwicklung bei den sich über lange Entfernungen vollziehenden Verkehrsströmen, insbesondere beim internationalen Durchgangsverkehr, sichtbar wider.

Beförderte Güter und geleistete Tonnenkilometer auf den Binnenwasserstraßen ¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	1936	1954	1958	1959	1960	1961
Beförderte Güter							
im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes	1 000 t	97 457	103 453	130 429	136 253	164 419	165 613
	%	94,2	100	126,1	131,7	158,9	160,1
im Durchgangsverkehr	1 000 t	2 795	5 932	6 571	5 888	6 943	6 550
	%	47,1	100	110,8	99,3	117,0	110,4
Insgesamt	1 000 t	100 253	109 385	137 000	142 141	171 362	172 163
	%	91,7	100	125,2	129,9	156,7	157,4
davon:							
auf deutschen Schiffen ²⁾	1 000 t	.	70 319	85 203	89 436	103 514	105 733
auf ausländischen Schiffen	1 000 t	.	39 066	51 798	52 705	67 848	66 430
Tonnenkilometrische Leistungen ³⁾							
im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes	Mill.tkm	18 616	21 343	28 624	29 655	35 946	36 029
	%	87,2	100	134,1	138,9	168,4	168,8
im Durchgangsverkehr	Mill.tkm	1 487	3 711	4 144	3 734	4 444	4 155
	%	40,1	100	111,7	100,6	119,8	112,0
Insgesamt	Mill.tkm	20 103	25 054	32 768	33 390	40 390	40 185
	%	80,2	100	130,8	133,3	161,3	160,4
davon:							
auf deutschen Schiffen	Mill.tkm	11 682	15 714	20 038	20 651	24 278	24 432
auf ausländischen Schiffen	Mill.tkm	8 421	9 340	12 730	12 739	16 112	15 752
Mittlere Transportweite							
im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes	km	191,0	206,3	219,5	217,6	218,6	217,6
im Durchgangsverkehr	km	532,0	625,6	630,6	634,2	640,6	634,3
im Gesamtverkehr	km	200,5	229,0	239,2	234,9	235,7	233,4

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 zur Beförderung der 172,2 Mill.t Güter eingesetzten Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von 244,9 Mill.t. Das sind 2,6 % mehr Schiffsraum als im Jahre 1960. Die durchschnittliche Ausnutzung des Frachtraumes aller voll oder teilweise beladen eingesetzten Schiffe ging dadurch von 71,8 % im Vorjahre auf 70,3 % zurück.

II. Güterverkehr nach Monaten

Arbeitstäglich wurden nur in den ersten 9 Monaten des Jahres mehr Güter befördert und mehr Tonnenkilometer geleistet als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. In den Monaten März bis Mai wurden dabei die arbeitstäglichen Leistungen des Vorjahres am stärksten übertroffen. In dem letzten Quartal des Vorjahres konnten dagegen die entsprechenden Vorjahreszahlen infolge schlechter Wasserstände und ungünstiger Witterungsverhältnisse nicht erreicht werden. Im monatlichen Durchschnitt war der Verkehrsrückgang im 4. Quartal 1961 jedoch stärker als die durchschnittliche Verkehrszunahme in den ersten 9 Monaten des Jahres.

Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen nach Monaten

(arbeitstäglich)

Monat	Beförderte Güter		Tonnenkilometer	
	1960	1961	1960	1961
	1 000 t		Mill.tkm	
Januar	488,9	507,7	114,3	117,8
Februar	505,2	507,6	119,9	120,2
März	567,0	603,6	133,3	142,6
April	596,7	642,3	137,9	152,9
Mai	612,6	648,3	146,1	152,2
Juni	642,7	661,8	155,6	157,8
Juli	617,2	630,2	148,5	149,5
August	592,1	623,4	137,7	149,4
September	587,7	605,6	136,8	142,8
Oktober	591,0	548,8	137,2	121,2
November	600,0	566,7	141,4	122,0
Dezember	554,8	527,8	126,9	122,7

III. Güterverkehr nach Verkehrsbeziehungen und Gütergruppen

Der für das Jahr 1961 ermittelte Verkehrszuwachs im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes wurde nahezu ausschließlich im Binnenverkehr zwischen Häfen des Bundesgebietes (+ 4,0 Mill.t) und im Versand nach dem Ausland (+ 0,8 Mill.t) erzielt. Die Verkehrszunahmen im Empfang aus Berlin (West) und aus der sowjetischen Besatzungszone sind mengenmäßig ohne Bedeutung. Der Empfang aus dem Ausland, der von 1959 zu 1960 um 10,7 Mill.t oder um mehr als 31 % zugenommen hatte, ist dagegen im Berichtsjahr um 3,1 Mill.t oder um 7 % zurückgegangen. Außerdem verloren noch der internationale Durchgangsverkehr (- 0,4 Mill.t), der Versand nach Berlin (West) und der Versand nach der sowjetischen Besatzungszone (je - 0,2 Mill.t) gegenüber ihren vorjährigen Transportmengen. Der Versand nach der sowjetischen Besatzungszone war damit gegenüber dem Vorjahr um 25 % rückläufig.

Am erhöhten Binnenverkehr waren mit Ausnahme der Gütergruppen Kohle (- 2,0 Mill.t), Erz (- 0,7 Mill.t) und Alteisen (- 0,1 Mill.t) alle übrigen wichtigen Massengüter beteiligt. Die Transporte von Mineralöl-erzeugnissen (+ 3,1 Mill.t), Sand und Steinen (+ 1,5 Mill.t), Getreide (+ 0,5 Mill.t), Kalk und Zement (+ 0,4 Mill.t) sowie rohem Erdöl (+ 0,3 Mill.t) erhöhten sich am stärksten. Dagegen resultiert der erhöhte Versand nach dem Ausland zum größten Teil aus vermehrten Verladungen von Roheisen und Rohstahl (+ 0,7 Mill.t). Außerdem haben in dieser Verkehrsbeziehung noch die Einladungen von Mineralölerzeugnissen (+ 0,4 Mill.t), Getreide (+ 0,25 Mill.t) und Düngemitteln (+ 0,2 Mill.t) beträchtlich zugenommen. Rückläufig war dagegen der Auslandsversand von Kohle (- 0,3 Mill.t), Sand und Steinen (- 0,3 Mill.t) und Erz (- 0,1 Mill.t).

Der Verkehrsrückgang im Auslandsempfang betraf in der Hauptsache die Gütergruppen rohes Erdöl (- 1,3 Mill.t), Erz (- 1,2 Mill.t) und Mineralölerzeugnisse (- 0,35 Mill.t). Bei der Gütergruppe "Rohes Erdöl" hat sich somit die bereits 1958 als Folge der Inbetriebnahme der Rohrleitungen von den Seehäfen nach dem Rheingebiet begonnene rückläufige Entwicklung fortgesetzt. Dagegen ist der Auslandsempfang von Mineralölerzeugnissen zum ersten Male zurückgegangen. Dieser letztere Rückgang dürfte darauf zurückzuführen sein, daß der Inlandsbedarf an Mineralölerzeugnissen mehr und mehr von den in den letzten Jahren im Bundesgebiet errichteten Raffinerien gedeckt wird. Die starke Zunahme des Binnenverkehrs an Mineralölerzeugnissen (von 8,3 Mill.t im Vorjahre auf 11,4 Mill.t im Jahre 1960) und der erhöhte Auslandsversand an diesen Derivaten lassen diese veränderten Verhältnisse deutlich erkennen. Der restliche Verkehrsverlust im Auslands-empfang entfiel vor allem auf die Gütergruppen Kohle (- 0,2 Mill.t), Düngemittel, Holz, Alteisen und Roheisen/Rohstahl (je - 0,1 Mill.t). Angestiegen sind in dieser Verkehrsrichtung lediglich die Auslandsankünfte von Sand, Getreide und industriellen Halb- und Fertigwaren.

Der Verkehrsrückgang im internationalen Durchgangsverkehr in Höhe von 0,4 Mill.t ist zum größten Teil auf die verminderten Transporte von Kohle und Mineralölerzeugnissen (je 0,3 Mill.t) von den Rheinmündungshäfen nach der Schweiz zurückzuführen. Nennenswert zugenommen haben beim internationalen Durchgangsverkehr nur die Transporte von industriellen Halb- und Fertigwaren (+ 0,2 Mill.t).

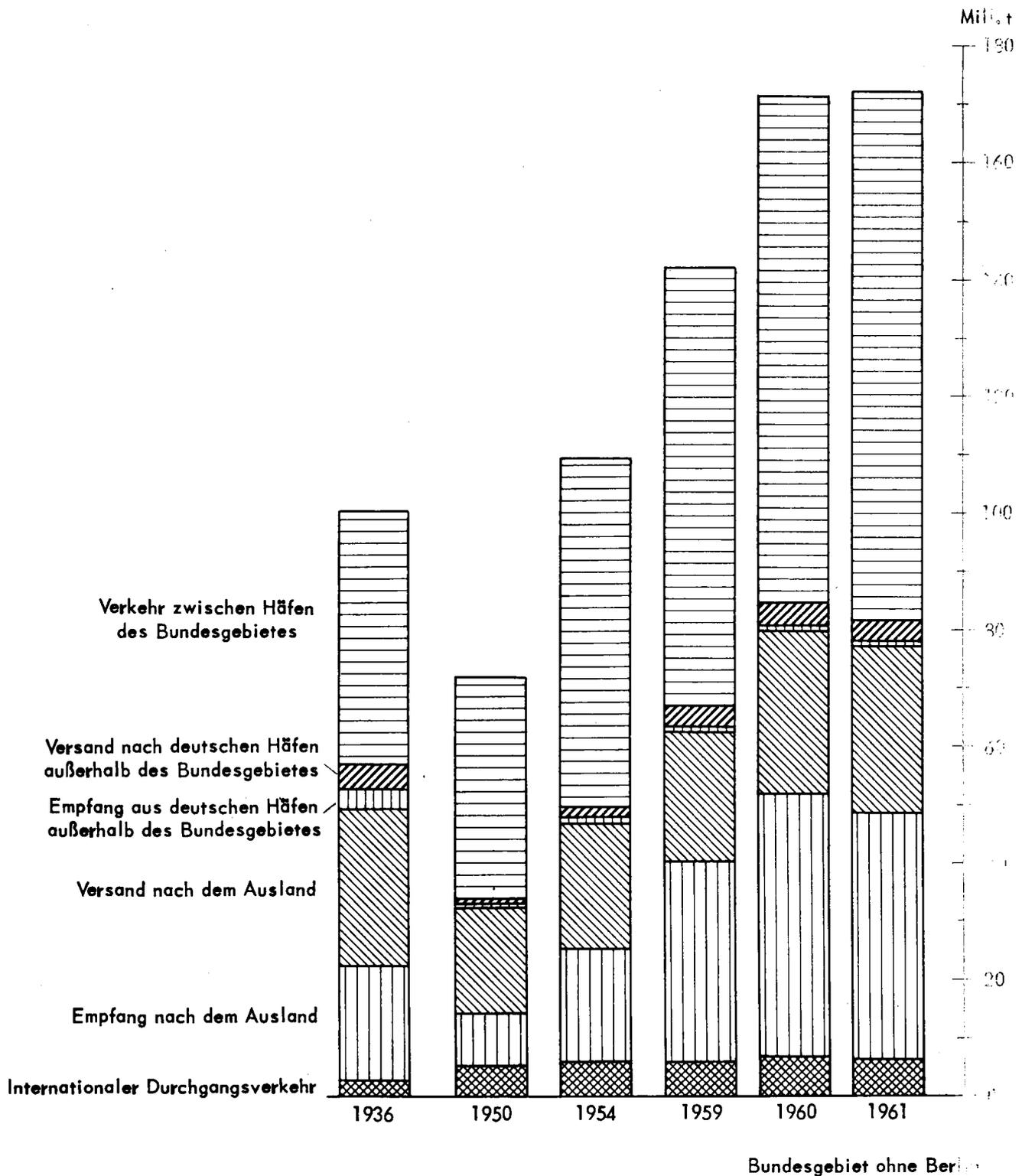
Im Versand nach Berlin (West), nach den Häfen der sowjetischen Besatzungszone und den unter fremder Verwaltung befindlichen deutschen Ostgebieten schließlich blieben die Kohleverladungen (- 0,3 Mill.t) am stärksten unter dem Vorjahresergebnis.

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

Gütergruppe	Jahr	Beförderte Güter						im Durchgangsverkehr
		insgesamt	im Verkehr der Häfen des Bundesgebietes					
			untereinander	mit deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes ³⁾		mit ausländischen Häfen		
				V ¹⁾ - E ²⁾	V	E	V	
Mehl und Getreide	1936	3 993	1 320	248	608	109	1 213	494
	1960	6 091	2 749	189	127	588	1 921	517
	1961	6 867	3 253	206	117	836	1 963	491
Zucker	1936	657	190	8	153	7	261	34
	1960	367	121	61	4	28	65	88
	1961	300	114	19	46	3	56	62
Erze	1936	16 574	5 266	181	83	77	10 912	54
	1960	29 082	7 176	101	5	421	21 337	41
	1961	26 996	6 482	54	10	302	20 107	40
Kohlen	1936	37 857	15 493	819	506	18 915	1 249	865
	1960	37 408	22 571	1 562	127	9 851	2 044	1 253
	1961	34 351	20 605	1 285	129	9 579	1 857	896
Rohes Erdöl, Stein- u. Braunkohlenteer	1936	255	162	5	-	1	52	35
	1960	3 525	1 597	26	0	2	1 753	148
	1961	2 427	1 867	0	0	13	446	101
Benzin, Benzol, Dieselöl, Heizöl u. andere Derivate	1936	2 677	396	557	9	214	1 192	309
	1960	17 715	8 294	482	2	2 094	5 402	1 441
	1961	20 658	11 375	600	6	2 439	5 052	1 185
Steine	1936	4 193	2 771	74	388	911	46	3
	1960	6 646	5 163	36	44	1 122	199	81
	1961	6 718	5 472	22	70	937	179	39
Sand	1936	10 873	9 429	11	138	1 222	45	11
	1960	28 126	22 081	400	4	4 437	1 091	112
	1961	29 295	23 320	306	3	4 303	1 216	146
Kalk und Zement	1936	1 354	849	23	24	431	0	27
	1960	3 181	2 271	207	44	584	72	4
	1961	3 622	2 702	225	31	555	30	80
Salz	1936	1 092	702	2	79	299	0	10
	1960	2 228	1 820	0	-	378	3	7
	1961	2 206	1 829	-	-	366	5	6
Düngemittel	1936	2 488	626	93	379	808	172	410
	1960	4 057	840	7	56	1 753	267	1 133
	1961	4 266	904	5	63	1 957	193	1 144
Holz	1936	2 378	1 129	295	53	68	808	25
	1960	1 962	568	11	0	60	1 184	140
	1961	2 001	626	16	1	46	1 116	196
Roheisen und -stahl	1936	963	591	35	2	245	80	9
	1960	2 447	613	74	109	878	721	52
	1961	2 933	604	47	71	1 562	573	76
Alteisen	1936	729	395	47	4	1	258	22
	1960	2 038	890	0	104	168	853	23
	1961	1 859	818	0	98	131	797	15
Übrige Güter	1936	14 172	4 035	1 811	954	3 608	3 276	487
	1960	26 488	10 042	738	187	5 497	8 121	1 904
	1961	27 662	10 803	665	183	5 632	8 306	2 073
Zusammen	1936	100 253 ^{a)}	43 354	4 207	3 381	26 916	19 565	2 795
	1960	171 362 ^{b)}	86 797	3 895	814	27 880	45 033	6 943
	1961	172 163 ^{b)}	90 775	3 451	829	28 662	41 896	6 550

1) V-Versand.- 2) E-Empfang.- 3) Einschl. Berlin (West).- a) Einschl. Verkehr des Saarlandes mit dem Bundesgebiet - 34 272 t, jedoch ohne Verkehr des Saarlandes mit dem Ausland.- b) Einschl. Verkehr des Saarlandes mit dem Bundesgebiet und mit dem Ausland.

GÜTERVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN



IV. Güterverkehr nach Flaggen

Der Anteil der deutschen Flagge am Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes ist 1961 gegenüber dem Vorjahr wieder etwas angestiegen, ohne jedoch den Stand von 1959 ganz zu erreichen. Er erhöhte sich, gemessen an den beförderten Gütern, von 60,4 % auf 61,4 %, gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern, von 60,1 % auf 60,8 %. Die Anteile der niederländischen, französischen und belgischen Schiffe waren dagegen geringfügig rückläufig. In dieser Entwicklung spiegelt sich der überdurchschnittliche Anstieg des vorwiegend von deutschen Schiffen durchgeführten Binnenverkehrs zwischen deutschen Häfen und der Rückgang im Auslandsversand und im internationalen Durchgangsverkehr, also in Verkehrsrelationen, an denen die ausländischen Flaggen stärker beteiligt sind als die deutsche, deutlich wider. Absolut gesehen lagen die Beförderungsmengen und die tonnenkilometrischen Leistungen von allen wichtigen Flaggen mit Ausnahme der schweizerischen Schiffe unter den Vorjahreszahlen, während die deutschen Schiffe ihre Beförderungsmenge um 2,1 %, ihre tonnenkilometrischen Leistungen um 0,6 % zu erhöhen vermochten.

Flaggenanteile im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen

Flagge (Heimatstaat der Schiffe)	Beförderte Güter		Tonnenkilo- meter	
	1960	1961	1960	1961
	%			
Deutschland	60,4	61,4	60,1	60,8
Belgien	5,7	5,5	4,9	4,9
Frankreich	4,2	3,9	5,8	5,7
Niederlande	25,0	24,6	21,8	21,2
Österreich	0,9	0,8	0,7	0,7
Schweiz	2,9	2,9	6,1	6,2
Tschechoslowakei	0,4	0,4	0,2	0,2
Übrige	0,5	0,5	0,4	0,3
insgesamt	100	100	100	100

V. Güterverkehr nach Wasserstraßengebieten und Häfen

Der Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes belief sich im Jahre 1961 auf 257,6 Mill.t; das waren 5,4 Mill.t oder 2,2 % mehr als im Vorjahre. Dabei betraf der Verkehrszuwachs die Einladungen (+ 4,6 Mill.t oder 3,9 %) stärker als die Ausladungen (+ 0,8 Mill.t oder + 0,6 %). Auch in diesen Zahlen kommt die unterschiedliche Entwicklung gegenüber dem Vorjahre deutlich zum Ausdruck. Der Verkehrszuwachs von 1959 zu 1960 war zum größeren Teil den Ausladungen zuzuschreiben.

Güterumschlag in den Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten im Jahre 1961

Wasserstraßengebiet	Güterumschlag		davon			
	1 000 t	Veränderung gegenüber 1960 in %	Einladungen		Ausladungen	
			1 000 t	Veränderung gegenüber 1960 in %	1 000 t	Veränderung gegenüber 1960 in %
Elbegebiet	12 506	+ 5,2	6 404	+ 0,7	6 102	+ 10,2
dar.: Hamburg	6 460	- 0,3	2 911	- 9,2	3 549	+ 8,5
Wesergebiet	14 339	+ 15,3	6 391	+ 22,5	7 948	+ 10,1
dar.: Untereswesergebiet	8 909	+ 12,1	3 498	+ 23,7	5 411	+ 5,8
Mittellandkanalgebiet	12 057	+ 2,0	5 143	+ 2,2	6 914	+ 1,9
Westdeutsches Kanalgebiet	53 003	+ 1,2	32 127	+ 2,6	20 876	- 0,9
dar.: Emden	5 595	+ 2,2	3 859	+ 7,2	1 736	- 7,4
Ruhrgebiet ¹⁾	41 410	- 1,1	25 341	+ 0,3	16 069	- 3,3
Rheingebiet	162 913	+ 1,5	73 162	+ 3,9	89 751	- 0,3
davon: Niederrhein	80 019	- 0,6	42 544	+ 2,2	37 474	- 3,6
Mittelrhein	25 811	+ 7,6	13 540	+ 8,9	12 272	+ 6,2
Main	16 468	+ 3,2	4 134	+ 6,2	12 335	+ 2,3
Oberrhein	28 004	+ 1,2	11 079	+ 4,5	16 925	- 0,8
Neckar	12 611	+ 2,0	1 865	+ 0,0	10 745	+ 2,4
Donaugebiet	2 819	- 11,8	1 450	- 14,7	1 369	- 8,5
Insgesamt	257 638	+ 2,2	124 677	+ 3,9	132 961	+ 0,6

1) Rhein-Herne-Kanal (einschl. Ruhrkanal und Dortmund-Ems-Kanal von Datteln bis Dortmund), Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal.

Mit Ausnahme des Donaugebietes hat der Güterumschlag in allen Wasserstraßengebieten - allerdings in unterschiedlichem Maße - zugenommen. Jedoch nur in den Häfen des Weser- (+ 15,3 %) und des Elbegebietes (+ 5,2 %) lag die Zuwachsrate über dem Durchschnitt. In allen anderen Wasserstraßengebieten betrug sie zwischen 1 % und 2 %. In den Häfen des Rheingebietes, in denen rund 63 % aller Ein- und Ausladungen erfolgt sind, erhöhte sich der Güterumschlag gegenüber 1960 um 1,5 %. Die Häfen des Niederrheingebietes (- 0,6 %) waren an dieser Verkehrsbelebung nicht beteiligt, während sich der Umschlag in den Mittelrheinhäfen (+ 7,6 %) beträchtlich erhöhte.

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

Hafen	1936	1960	1961	Hafen	1936	1960	1961
Duisburg	27 720	34 188	32 235	Düsseldorf	2 389	2 551	2 565
Gelsenkirchen	5 263	9 384	8 842	Bottrop	2 230	2 710	2 533
Mannheim	5 138	6 936	7 198	Homburg	1 924	2 259	2 414
Ludwigshafen	4 623	7 266	7 140	Regensburg	706	2 745	2 390
Frankfurt/Main	2 358	6 614	6 870	Leverkusen-Monheim	771	2 359	2 343
Dortmund	4 453	7 226	6 822	Essen	2 049	2 117	2 211
Bremische Häfen	3 083	6 280	6 608	Herne	1 692	2 075	2 041
Köln	3 267	6 049	6 560	Mülheim/Ruhr	719	1 571	1 905
Hamburg	9 021	6 477	6 460	Neuß	1 106	1 886	1 869
Wesseling	2 609	5 773	6 283	Lünen	348	1 917	1 854
Emden	6 284	5 473	5 595	Würzburg	110	1 938	1 836
Walsum	2 182	5 108	5 403	Krefeld-Uerdingen	724	1 826	1 723
Mainz-Wiesbaden-Gustavsburg	2 178	4 383	4 786	Hamm	780	1 530	1 709
Stuttgart	-	4 210	4 548	Münster	625	1 392	1 514
Heilbronn	905	4 311	4 077	Orsoy	655	1 351	1 483
Karlsruhe	2 593	3 928	3 940	Rheinberg-Ossenbergl	469	1 537	1 479
Andernach	181	2 957	3 459	Misburg	522	1 285	1 469
Wanne-Eickel	2 646	3 830	3 409	Hamm-Bossendorf	564	1 651	1 465
Rheinhausen	2 822	3 042	3 266	Castrop-Rauxel	937	1 285	1 408
Salzgitter-Beddingen	-	2 920	2 827	Hannover	657	1 468	1 401
Neuwied	796	2 573	2 566	Kehl	1 777	1 119	1 210

Infolge der unterschiedlichen Verkehrsentwicklungen in den Verkehrsbeziehungen und bei den einzelnen Gütergruppen waren nicht alle deutschen Binnenhäfen an der Verkehrsbelebung beteiligt. So bewirkten der verminderte Kohleverkehr und der rückläufige Erzeempfang aus dem Ausland einen Rückgang des Güterumschlags in Duisburg (- 2,0 Mill.t), in Gelsenkirchen (- 0,5 Mill.t), in Dortmund, Wanne-Eickel und Regensburg (je - 0,4 Mill.t), in Bottrop, in Hamm-Bossendorf sowie in Heilbronn (je - 0,2 Mill.t). Der erhöhte Verkehr von Mineralölerzeugnissen konnte jedoch bei verschiedenen dieser Häfen einen Teil der Verkehrsverluste wieder ausgleichen. In Köln (+ 0,5 Mill.t), in Wesseling (+ 0,5 Mill.t), in Stuttgart und in Frankfurt (je + 0,3 Mill.t) war er sogar maßgebend für die Umschlagserhöhung. Erhöhte Umschlagsleistungen erzielten außerdem die Häfen Andernach (+ 0,5 Mill.t, Bimskies), Mainz-Wiesbaden-Gustavsburg (+ 0,4 Mill.t, insbesondere Zement und Mineralölerzeugnisse), Walsum (+ 0,3 Mill.t, insbesondere Erz, Düngemittel, Roheisen/Rohstahl), Bremen (+ 0,3 Mill.t, insbesondere Getreide und Kohle), Mannheim (+ 0,3 Mill.t, insbesondere Getreide und Düngemittel) und Mülheim/Ruhr (+ 0,3 Mill.t, insbesondere Kohle und Erz).

VI. Güterverkehr an den Grenzstellen und Schleusen

Die rückläufige Entwicklung des Güterverkehrs des Bundesgebietes mit dem Ausland und des internationalen Durchgangsverkehrs bestimmten auch das Verkehrsgeschehen an den Auslandsgrenzstellen. So finden in den Zahlen über die Grenzeingänge und Grenzausgänge an der deutsch-niederländischen Rheingrenze die rückläufigen Einfuhren bzw. Durchfuhren von rohem Erdöl und Mineralölerzeugnissen (- 1,8 Mill.t), von Erz (- 0,6 Mill.t) und Kohle (- 0,4 Mill.t) ihren deutlichen Niederschlag. Insgesamt gesehen verminderten sich die Eingänge an der Emmericher Grenzstelle von 46,1 Mill.t auf 43,4 Mill.t oder um 5,9 %. Der Verkehrszuwachs im Grenzausgang (von 24,5 Mill.t im Vorjahr auf 25,0 Mill.t im Berichtsjahr) betraf in der Hauptsache die Gütergruppen "Roheisen/Rohstahl" (+ 0,6 Mill.t) und "Düngemittel" (+ 0,3 Mill.t). Zurückgegangen sind im Grenzausgang über die deutsch-niederländische Rheingrenze vor allem die Transporte von Kohle und Steinen (je - 0,2 Mill.t).

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

Flagge(n)	Eingang		Ausgang	
	1960	1961	1960	1961
Deutschland	13 315	12 438	4 528	5 048
Belgien	4 662	4 006	4 337	4 173
Frankreich	2 828	2 568	1 815	1 756
Niederlande	22 737	22 088	13 164	13 402
Schweiz	2 433	2 157	577	542
Sonstige	141	134	83	110
Insgesamt	46 116	43 391	24 505	25 031

Am verminderten Grenzeingang waren an dieser Grenzstelle alle wichtigen Flaggen beteiligt. Die niederländischen Schiffe (- 2,9 %) erlitten, relativ gesehen, die geringsten Verluste. Die von den deutschen Schiffen beförderten Gütermengen verminderten sich demgegenüber um 6,6 %. Damit schnitten die deutschen Schiffe jedoch noch besser ab als die französischen (- 9,2 %), schweizerischen (- 11,3 %) und belgischen Schiffe (-14,1 %). Der erhöhte Grenzausgang und die Verluste der anderen Flaggen kamen zu zwei Dritteln der deutschen Flagge, zu einem Drittel der niederländischen Flagge zugute.

Über die Grenzstelle Neuburgweier am Oberrhein wurden 1961 etwa die gleichen Mengen befördert wie im Vorjahre. Innerhalb der Verkehrsrichtungen trat jedoch eine Verschiebung zugunsten des Grenzausganges ein.

Güterverkehr an den Auslandsgrenzstellen und den Übergangsstellen
zur sowjetischen Besatzungszone (einschl. Durchgangsverkehr)
in 1 000 t

Richtung	1936	1960	1961
Grenzstelle Emmerich (Niederrhein)			
Eingang	20 662	46 116	43 391
Ausgang	25 291	34 505	25 031
Gesamtverkehr	45 953	70 622	68 422
darunter auf deutschen Schiffen	12 080	17 843	17 486
Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein)			
Eingang	1 668	6 465	6 331
Ausgang	3 844	9 766	9 883
Gesamtverkehr	5 512	16 231	16 214
darunter auf deutschen Schiffen	1 403	4 584	4 809
Grenzstelle Passau (Donau)			
Eingang	338	1 297	1 282
Ausgang	429	1 508	1 237
Gesamtverkehr	767	2 805	2 518
darunter auf deutschen Schiffen	283	699	613
Zonenübergangsstelle Schnackenburg (Elbe)			
Eingang	-	1 028	1 174
Ausgang	-	2 200	1 978
Gesamtverkehr	-	3 228	3 151
darunter auf deutschen Schiffen	-	2 584	2 499
Zonenübergangsstelle Rügen (Mittellandkanal)			
Eingang	-	809	814
Ausgang	-	2 690	2 592
Gesamtverkehr	-	3 500	3 405
darunter auf deutschen Schiffen	-	3 479	3 334

Erhöhte Transporte von Mineralöl, Holz, Roheisen, Rohstahl sowie industriellen Halb- und Fertigwaren haben diese Entwicklung verursacht. Zurückgegangen sind im Bergverkehr vor allem die Kohletransporte, (- 0,4 %), insbesondere im internationalen Durchgangsverkehr. Der erhöhte Grenzausgang von Mineralöl (+ 0,1 Mill.t) betraf ausschließlich die Transporte von der Bundesrepublik nach dem Ausland (+ 0,3 Mill.t). Der internationale Transitverkehr von Mineralölerzeugnissen ist um knapp 0,3 Mill.t zurückgegangen. Der verminderte Grenzeingang an der Grenzstelle Neuburgweier wurde in der Hauptsache durch rückläufige Erztransporte von Straßburg nach dem Bundesgebiet ausgelöst.

An der Donaugrenzstelle Passau wurden nur in der ausgehenden Richtung die Vorjahreszahlen nennenswert unterschritten (- 0,3 Mill.t). Rund zwei Drittel des Verkehrsverlustes betrafen die Gütergruppe Kohle, ein Drittel die Gütergruppe Erz.

An den beiden Zonenübergangsstellen Schnackenburg/Elbe und Rügen/Mittellandkanal war der Verkehr insgesamt gesehen um je 0,1 Mill.t rückläufig. In Schnackenburg verminderten sich vor allem die Transporte nach der sowjetischen Besatzungszone (Eisenerz und industrielle Halb- und Fertigwaren), während in der eingehenden Richtung sowohl die Transporte aus Berlin (West) und aus der sowjetischen Besatzungszone als auch aus der Tschechoslowakei etwas angestiegen sind. Die Zonenübergangsstelle Rügen passierten im Berichtsjahr im Eingang auch mengenmäßig die gleichen Güterströme wie im Vorjahr, während im Grenzausgang die Vorjahreszahl

nicht ganz erreicht worden ist (- 0,1 Mill.t). Dabei haben vor allem rückläufige Kohletransporte nach Berlin (West) den Verkehrsrückgang verursacht.

Auch an den einzelnen Schleusen entwickelte sich 1961 der Güterverkehr unterschiedlich. Am stärksten erhöhte sich der Verkehr an den Schleusen Minden (+ 74 %) und Bremen (+43 %). In diesen Zahlen wird die bereits an anderer Stelle erwähnte Verkehrsbelebung in den Häfen des Wesergebietes (Sand, Getreide, Kohle) deutlich sichtbar. Der Verkehrsrückgang an der Schleuse Oldenburg andererseits wurde in Richtung Binnenland in der Hauptsache durch die rückläufigen Erzeinfuhren, in Richtung Seehäfen vor allem durch verminderte Kohletransporte verursacht. Der rückläufige Kohleverkehr bestimmte auch die Verkehrsentwicklung an der Schleuse Münster. In Richtung Emden wurden 1961 rund 0,5 Mill.t weniger Kohle durchgeschleust als 1960. Aus Richtung Emden stiegen dafür die Getreidedurchgänge (+ 0,3 Mill.t) erheblich an. An den Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals, des Rhein-Herne-Kanals, an der Main-Schleuse und an der Neckarschleuse Feudenheim wurden der zum Teil stark verminderte Kohleverkehr und die rückläufigen Erzverschiffungen - das gilt vor allem für die genannten Kanal-Schleusen - völlig oder teilweise durch erhöhte Getreide-, Mineralöl- sowie Sandtransporte ausgeglichen.

Güterverkehr an den wichtigen Schleusen
1 000 t

Schleuse	Verkehrsrichtung	1936	1960	1961
Arderten (Mittellandkanal)	nach Osten	1 178	5 712	5 795
	nach Westen	1 198	2 468	2 452
Minden ¹⁾ (Mittellandkanal)	von der Weser	386	754	1 427
	zur Weser	803	1 394	2 301
Bremen (Weserschleuse)	zu Berg	375	1 006	1 511
	zu Tal	2 241	2 340	3 278
Oldenburg (Küstenkanal)	von der Weser	86	1 647	1 285
	zur Weser	515	2 637	1 940
Herbrum (Dortmund-Ems-Kanal)	zu Berg	3 210	4 072	4 119
	zu Tal	3 886	2 567	2 385
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	aus Richtung Emden)	4 407	5 649	5 913
	vom Mittellandkanal)		3 101	3 084
	nach Richtung Emden)	6 649	4 242	3 713
	zum Mittellandkanal)		7 236	7 389
Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)	nach Osten	1 541	7 604	7 906
	nach Westen	452	4 047	4 288
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	vom Rhein	920	7 233	7 342
	zum Rhein	986	6 485	6 353
Schleuse VII (Rhein-Herne-Kanal)	nach Osten	5 075	6 646	6 723
	nach Westen	2 390	5 031	5 126
Schleuse I (Rhein-Herne-Kanal) und Ruhrschleuse	vom Rhein	4 495	7 279	7 737
	zum Rhein	9 604	12 907	12 223
Kostheim (Main)	vom Rhein	3 463	11 129	11 348
	zum Rhein	865	2 733	2 920
Feudenheim (Neckar)	vom Rhein	761 ^{a)}	10 203	10 257
	zum Rhein	525 ^{a)}	1 448	1 397

1) Die Zahlen enthalten auch die Angaben über den Güterverkehr an den Schleusen des Sübabstieges.-

a) Zum Teil geschätzte Zahlen.

1. Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen im Jahre 1961
1 000 t

Gütergruppe	im Verkehr mit Binnenhäfen des Bundesgebietes beförderte Güter										darunter auf Schifffreder Flaggen	darunter auf Schifffreder Flaggen			
	Empfang 1)					Versand 2)							insgesamt	darunter auf Schifffreder Flaggen	außerdem internationaler Durchgangsverkehr
	Empfang			Versand		Empfang			Versand						
	aus dem Bundesgebiet ohne Berlin	aus Berlin (West)	aus dem Sowj. Sekt. v. Bln., SBZ u. Ostgeb. d. Dt. R.	aus dem Ausland	nach Berlin (West)	nach dem Sowj. Sekt. v. Bln., SBZ u. Ostgeb. d. Dt. R.	nach dem Ausland	insgesamt	darunter aus dem Ausland	darunter nach dem Ausland					
Getreide	2 882,2	11,6	81,4	1 927,3	68,3	131,9	355,5	38,5	12,5	5,5	5 502,2	2 126,6	476,1	422,9	
Mehl	335,4	23,5	0,7	23,0	5,2	0,6	475,0	1,5	0,1	8,6	873,5	506,3	15,3	14,7	
Zucker	111,7	-	46,4	54,9	9,5	9,3	2,9	1,1	1,1	2,2	238,2	58,5	61,6	57,1	
Eisen-, Manganerze	3 958,1	-	-	15 809,0	-	49,3	242,0	15,5	14,4	1,2	20 075,0	11 159,6	33,2	33,1	
Andere Erze	2 504,1	10,3	7,7	4 281,7	0,6	4,5	57,9	3,0	1,8	18,9	6 880,9	3 417,6	7,2	5,5	
Steinkohle	17 995,0	7,1	99,7	1 842,3	1 101,4	183,4	9 223,0	0,0	0,0	164,3	30 524,2	9 553,2	895,7	800,9	
Braunkohle	2 437,2	14,7	99,7	14,2	-	-	344,6	-	-	20,1	2 930,6	562,4	0,2	0,2	
Erdöl (90)	1 866,8	0,0	-	445,7	0,2	-	13,0	-	-	0,0	2 325,7	509,0	101,5	100,4	
And. Min. Öle (91-94)	6 013,6	5,8	-	2 052,9	215,3	62,3	1 211,3	17,2	1,6	17,2	9 595,7	3 123,9	1 013,0	1 001,9	
Heizöl (95)	5 333,3	-	-	2 998,0	322,0	0,5	1 222,6	0,8	-	-	9 877,3	3 982,0	171,6	166,9	
Steine	5 436,3	69,7	-	171,9	22,2	-	921,6	8,3	7,1	49,2	6 679,1	1 896,2	39,2	26,5	
Sand	23 281,6	2,5	0,8	1 216,1	305,9	0,4	4 301,5	0,2	0,2	39,9	29 149,0	5 836,7	145,7	124,4	
Kalk und Zement	2 699,3	0,4	30,9	29,0	225,0	0,1	553,3	0,7	0,7	4,1	3 542,7	1 077,1	79,7	66,2	
Salz	1 829,1	-	-	5,1	-	-	357,3	0,0	0,0	8,6	2 200,0	384,6	6,4	0,5	
Düngemittel	884,8	9,1	53,5	193,4	3,8	1,4	1 945,2	-	-	31,1	3 122,4	1 389,1	1 144,1	1 061,6	
Holz	624,2	-	1,4	909,1	4,5	11,4	37,8	209,1	207,0	8,5	1 805,9	725,9	195,5	182,2	
Roheisen, -stahl	599,1	6,4	64,3	534,8	31,4	15,8	1 557,2	38,7	38,5	9,7	2 857,3	1 489,6	76,1	63,5	
Alteisen	729,0	96,5	1,8	773,4	0,3	-	129,9	111,3	23,7	2,6	1 844,6	684,5	14,7	6,2	
Übrige Güter (dar.: Walzwerkserzeugnisse 4)	10 532,9	124,4	57,4	8 074,2	456,1	208,4	5 337,3	277,4	231,6	520,6	25 588,8	11 961,2	2 073,4	1 871,6	
	1 411,3	49,9	19,5	999,3	160,0	22,0	2 444,6	27,3	24,1	276,2	5 410,1	2 888,2	849,2	538,9	
Insgesamt 5)	90 053,9	381,9	446,1	41 355,7	2 771,7	679,4	28 288,8	723,2 a)	540,3	912,3	165 613,1	60 424,0	6 550,3	6 006,1	
Jahr 1960 5)	86 112,8	379,1	434,2	44 588,5	2 989,4	905,8	27 508,6	648,6 c)	444,6	852,3	164 419,3	61 568,1	6 942,6	6 279,7	
Jahr 1959 6)	74 403,4	357,9	545,1	33 919,0	2 663,5	1 012,8	21 887,6	649,6 d)	423,9	814,1	136 252,9	47 416,3	5 888,4	5 288,8	
Jahr 1958 6)	66 471,6	296,3	440,1	38 473,4	1 951,2	699,3	20 467,7	789,7 e)	560,0	839,7	130 428,9	46 048,8	6 571,4	5 748,9	

1) Ohne den Empfang aus Häfen jenseits der Seegrenzen.- 2) Ohne den Versand nach Häfen jenseits der Seegrenzen.- 3) Darunter Verkehr mit dem Sowjetsektor von Berlin, der sowjetischen Besatzungszone und den Ostgebieten des Deutschen Reiches (Stand 31. Dezember 1937), z.Zt. unter fremder Verwaltung: a) 903 t, c) 250 t, d) 4 508 t, e) 3 366 t und b) 250 t aus Danzig.- 4) Gütergattungen Nr. 193 bis 198 und 200.- 5) Einschließlich Verkehr des Saarlandes mit dem Bundesgebiet und dem Ausland.- 6) Einschließlich Verkehr des Saarlandes mit dem Bundesgebiet (1959 - 25 470 t, 1958 - 23 695 t), jedoch ohne Verkehr des Saarlandes mit dem Ausland.

2. Tonnenkilometrische Leistungen

a) Auf Wasserstraßen des Bundesgebietes ohne Berlin (einschl. des internationalen Durchgangsverkehrs)

Heimatstaat der Schiffe	1961			1960		
	Beförderte Güter 1)	Geleistete tkm 2)	Mittlere Transport- weite	Beförderte Güter 1)	Geleistete tkm 2)	Mittlere Transport- weite
	1 000 t	Mill.	km	1 000 t	Mill.	km
Insgesamt						
Deutschland ³⁾	105 733,2	24 432,1	231,1	103 514,2	24 278,1	234,5
Belgien	9 501,5	1 960,4	206,3	9 828,5	1 959,8	199,4
Frankreich	6 704,1	2 300,0	343,1	7 245,1	2 353,9	324,9
Niederlande	42 332,3	8 516,9	201,2	42 930,6	8 806,8	205,1
Österreich	1 360,9	262,8	193,1	1 476,0	290,7	197,0
Schweiz	5 070,4	2 477,6	488,6	4 936,6	2 474,1	501,2
Tschechoslowakei	672,4	97,2	144,6	646,6	93,5	144,5
Übrige	788,6	137,6	174,4	784,4	133,5	170,3
Insgesamt	172 163,3	40 184,6	233,4	171 362,0	40 390,4	235,7
darunter im internationalen Durchgangsverkehr						
Deutschland	544,1	332,3	610,7	663,0	421,4	635,7
Belgien	610,4	381,7	625,3	609,6	384,6	630,9
Frankreich	1 809,3	1 062,2	587,1	1 663,7	970,9	583,6
Niederlande	1 918,0	1 258,2	656,0	2 177,1	1 426,1	655,0
Schweiz	1 582,4	1 070,0	676,2	1 763,0	1 197,5	679,2
Übrige	86,0	50,7	589,7	66,2	43,6	658,4
Insgesamt	6 550,3	4 155,1	634,3	6 942,6	4 444,1	640,1

b) Auf Wasserstraßen außerhalb des Bundesgebietes ohne Berlin nur von deutschen Schiffen

Vorgang	Einheit	1961	1960
Beförderte Güter ⁴⁾	1 000 t	23 510,9 ^{a)}	22 670,7 ^{b)}
Geleistete tkm	Mill.	3 939,4	3 554,3
Mittlere Transportweite	km	167,6	156,8

1) Einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen.- 2) Ohne die jenseits der Seegrenzen geleisteten tkm.- 3) Darunter in der sowjetischen Besatzungszone registrierte Schiffe: 566 325 t und 98,2 Mill.tkm im Jahre 1961; 690 206 t und 129,1 Mill.tkm im Jahre 1960.- 4) Darunter im Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze: a) 17 485 619 t; b) 17 843 325 t.

3. Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen
nach Wasserstraßengebieten in den Jahren 1959 bis 1961

Wasserstraßengebiet	1959	1960		1961			
	Güterumschlag			und zwar entfielen		Anteil der Wasser- straßen- gebiete	zu - (+) bezw. Abnahme (-) des Gesamtumschlages gegenüber 1960
				auf Einla- dungen	auf Kohle		
	1 000 t			%			
I. Elbegebiet	10 935,3	11 892,0	12 505,9	51,2	8,8	4,8	+ 5,2
dar.: Hamburg	6 193,7	6 476,5	6 460,2	45,1	10,1	2,5	- 0,3
II. Wesergebiet	11 195,6	12 425,9	14 339,1	44,6	14,7	5,6	+ 15,3
dar.: Unteresgebiet	7 060,7	7 943,5	8 908,8	39,3	13,5	3,5	+ 12,1
III. Mittellandkanalgebiet	10 614,7	11 817,2	12 057,4	42,7	37,5	4,7	+ 2,0
IV. Westdeutsches Kanalgeb.	45 043,7	52 373,3	53 002,8	60,6	34,6	20,6	+ 1,2
dar.: Emden	4 846,4	5 472,9	5 595,0	69,0	17,0	2,2	+ 2,2
Ruhrgebiet ¹⁾	36 130,0	41 873,8	41 410,4	61,2	41,0	16,1	+ 1,7
V. Rheingebiet	131 391,6	160 483,5	162 913,4	44,9	16,6	63,2	+ 1,5
: Niederrhein	66 028,6	80 518,3	80 018,8	53,2	15,8	31,0	- 0,6
Mittelrhein	19 738,1	23 983,1	25 811,5	52,5	9,2	10,0	+ 7,6
Main	13 956,6	15 951,5	16 468,3	26,0	20,7	6,4	+ 3,2
Oberrhein	22 155,8	27 670,9	28 004,0	39,6	19,7	10,9	+ 1,2
Neckar	9 512,6	12 359,8	12 610,9	14,8	25,1	4,9	+ 2,0
VI. Donaugebiet	2 770,0	3 195,6	2 819,4	51,4	32,3	1,1	- 11,8
Bundesgebiet ^{*)}	211 950,9	252 187,5	257 638,0	48,4	21,0	100	+ 2,2
Berlin (West)	3 531,5	4 036,7	3 815,0	9,3	30,0	.	- 5,5

*) 1959 ohne Saarland und Berlin; 1960 ohne Berlin.- 1) Rhein-Herne-Kanal und Abstiegskanal nach Dortmund, Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal.

4. Güterumschlag in den Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahre 1961

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	6 102,4	437,0	38,6	99,3	9,0	69,5	371,9	11,2	1 060,4	233,8	2 388,7	276,9	27,0	221,1	75,3	72,0	31,7	678,9	
dar.: Hamburg	3 549,4	160,0	27,2	99,3	-	6,5	39,9	10,5	144,2	195,7	1 959,0	198,9	24,6	203,6	4,0	64,6	18,9	392,4	
II. Wesergebiet	7 947,8	597,7	112,7	27,0	11,2	18,5	1 721,8	25,8	1 007,2	336,4	2 762,5	131,8	16,7	376,1	113,4	95,4	11,5	582,1	
dar.: Unteresgebiet	5 411,1	356,5	67,9	26,3	11,2	2,8	836,1	6,9	946,0	263,9	1 999,2	72,2	10,5	362,0	7,5	94,9	10,8	336,3	
III. Mittellandkanalgebiet	6 914,0	304,8	24,1	0,3	103,1	166,9	3 931,9	102,7	745,2	156,2	347,0	46,2	-	66,3	51,0	36,4	45,8	786,2	
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	20 876,3	474,5	69,5	2,0	5 416,2	741,7	1 735,5	36,3	2 133,1	1 023,3	5 317,9	6,1	15,6	64,1	620,4	127,5	542,8	2 549,6	
dar.: Emden	1 736,1	34,3	3,0	-	-	0,8	920,5	15,5	66,2	201,6	400,3	0,1	3,5	17,9	0,7	-	18,8	52,8	
dar.: Ruhrgebiet 1)	16 069,1	245,6	25,6	1,0	5 416,0	740,9	567,1	7,6	1 962,7	550,4	3 193,2	3,6	7,6	3,2	508,3	120,7	522,4	2 193,3	
V. Rheingebiet	89 751,3	3 098,3	139,2	85,4	14 227,5	5 732,3	12 091,1	2 389,9	13 519,4	3 921,1	13 464,1	2 299,3	1 774,9	4 13,3	862,3	909,8	1 080,0	13 743,5	
davon: Niederrhein	37 474,5	1 656,7	44,0	80,1	14 094,0	4 941,5	630,1	0,0	4 192,7	650,7	2 334,4	19,0	1 333,0	251,4	360,9	427,5	969,3	5 489,5	
Mittelrhein	12 271,7	233,1	22,2	0,3	107,5	121,8	1 864,3	220,8	1 014,5	2 375,0	4 152,1	862,9	0,0	22,9	122,9	159,4	70,6	921,4	
Main	12 334,7	217,3	44,4	1,2	1,2	203,5	2 716,1	573,5	3 060,1	299,8	2 442,8	428,5	205,3	6,4	59,3	146,8	1,1	1 927,5	
Oberrhein	16 925,1	817,5	19,1	2,9	24,2	464,4	4 290,9	1 023,5	3 724,3	223,9	1 704,4	620,9	236,7	15,8	270,7	103,0	17,4	3 365,5	
Neckar	10 745,4	173,7	9,6	0,9	0,8	1,1	2 589,7	572,0	1 527,9	371,7	2 830,4	367,9	-	116,8	48,5	73,2	21,6	2 039,6	
Donaugebiet	1 369,1	28,7	-	0,2	15,4	70,1	-	-	269,1	15,2	221,1	0,0	-	0,0	21,4	2,1	0,0	725,8	
Bundesgebiet o. Berlin	132 960,9	4 941,0	384,1	214,1	19 782,5	6 799,0	19 852,1	2 565,9	18 734,4	5 686,1	24 501,3	2 760,3	1 834,2	1 140,8	1 743,8	1 243,3	1 711,8	19 066,2	
Berlin (West)	3 398,2	74,5	5,5	22,1	-	0,3	1 114,2	4,0	554,5	104,2	805,4	234,4	-	0,0	3,5	55,4	1,0	419,2	
Abgänge																			
I. Elbegebiet	6 403,5	716,9	16,8	20,5	121,2	21,7	608,7	-	1 092,0	304,3	2 307,2	255,5	28,4	47,1	89,1	11,2	22,5	740,4	
dar.: Hamburg	2 910,8	577,9	8,9	18,7	120,9	12,2	600,6	-	755,4	3,0	26,6	1,2	-	21,9	68,2	2,7	6,0	686,7	
II. Wesergebiet	6 391,3	923,8	126,3	3,4	144,1	64,7	358,8	-	1 129,9	141,7	2 189,6	58,4	1,6	138,4	365,9	10,0	39,6	695,1	
dar.: Unteresgebiet	3 497,7	791,0	62,8	1,3	144,1	46,1	358,6	-	926,5	14,4	70,6	2,3	1,6	2,9	360,4	10,0	35,8	669,2	
III. Mittellandkanalgebiet	5 143,4	188,2	32,8	82,1	219,8	59,1	485,2	1,1	427,4	644,4	338,8	564,7	52,0	734,2	9,3	358,0	218,5	727,8	
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	32 126,6	597,1	32,0	2,4	2 667,3	113,8	16 576,7	-	7 447,2	363,9	773,3	1 272,3	-	362,5	106,5	311,2	86,9	1 413,4	
dar.: Emden	3 859,0	546,8	0,1	2,4	2 646,7	14,0	2,0	-	171,4	0,0	20,0	0,0	-	0,3	10,3	-	10,3	434,7	
dar.: Ruhrgebiet 1)	25 341,3	27,5	30,0	-	2,9	99,8	16 392,1	-	5 336,9	231,5	698,7	948,2	-	362,3	0,6	311,2	56,6	843,0	
V. Rheingebiet	73 162,1	1 027,9	541,1	8,5	1 718,8	1 321,9	9 834,3	2 792,9	5 921,6	6 596,5	22 882,7	1 329,7	2 130,5	1 776,8	110,5	1 695,5	482,7	12 990,1	
davon: Niederrhein	42 544,3	309,6	238,7	7,3	1 501,7	660,0	9 243,2	2 786,0	5 639,7	1 474,0	12 371,8	120,3	1 143,9	395,4	10,9	1 620,3	75,0	4 946,3	
Mittelrhein	13 539,8	112,0	38,7	-	74,3	82,8	277,7	0,1	115,4	4 271,2	1 019,9	832,2	-	16,5	14,4	59,4	92,6	6 532,5	
Main	4 133,5	365,1	34,9	-	-	158,4	112,6	-	39,2	277,0	1 435,3	290,3	0,0	682,2	38,8	3,4	128,8	567,5	
Oberrhein	11 078,9	132,4	220,3	1,2	142,8	420,2	191,4	6,8	126,1	411,3	7 769,7	15,7	0,4	609,1	31,3	12,1	93,0	895,1	
Neckar	1 865,5	108,7	8,5	-	-	0,4	9,4	-	1,2	163,1	286,0	71,1	986,2	73,5	15,1	0,3	93,3	48,6	
Donaugebiet	1 450,3	31,4	25,8	-	142,8	3,7	909,4	-	0,4	32,4	139,0	-	-	-	7,9	13,0	0,0	144,4	
Bundesgebiet o. Berlin	124 677,0	3 485,4	774,9	116,8	5 014,1	1 584,8	28 773,1	2 794,0	16 018,5	8 083,4	28 630,6	3 480,6	2 212,5	3 059,1	689,3	2 398,8	850,2	16 711,1	
Berlin (West)	416,8	11,8	24,8	-	-	12,0	3,7	22,4	4,4	42,2	0,2	0,2	-	3,9	0,1	9,3	101,8	180,1	

1) Rhein-Herne-Kanal (einschl. Ruhrkanal und Dortmund-Ems-Kanal von Datteln bis Dortmund), Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal.

noch 4. Güterumschlag in den Binnenhäfen nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahre 1961

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	Stein	Sand	Kalk und Zement	Salz	Dünge- mittel	Holz	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	306,7	9,7	0,6	51,3	-	0,6	0,0	4,1	56,8	3,9	-	4,2	0,3	1,3	3,4	0,8	3,4	166,0	
II. Wesergebiet	178,9	29,0	6,1	-	1,8	1,4	22,2	1,0	3,0	1,7	18,7	1,2	-	2,3	7,3	1,2	1,8	80,4	
III. Mittellandkanalgebiet	315,4	39,9	2,4	0,9	1,4	8,1	12,7	-	57,3	5,6	97,2	0,3	-	0,1	5,6	15,1	10,3	58,5	
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	4 185,4	181,9	5,6	1,2	1 670,9	302,5	60,0	0,7	627,1	108,8	335,6	1,1	8,5	4,3	156,2	45,0	142,2	533,7	
V. Rheingebiet	31 412,7	1 484,5	59,0	6,0	9 257,4	2 998,3	2 434,6	235,3	4 571,0	990,4	1 150,8	567,1	103,4	190,8	500,9	447,4	407,2	6 008,5	
davon:																			
Niederrhein	18 812,2	871,8	17,2	0,7	9 202,1	2 444,5	131,7	0,0	1 747,2	116,1	124,1	9,2	54,6	163,8	134,7	236,1	358,2	3 200,1	
Mittelrhein	3 015,2	113,9	10,3	0,3	43,1	76,4	389,1	34,0	274,2	733,0	575,7	131,0	-	5,2	105,0	118,7	31,9	373,3	
Main	2 451,0	107,2	18,4	1,2	0,4	145,1	495,8	13,6	769,5	27,1	192,6	124,2	27,4	0,2	58,0	31,8	-	438,6	
Oberrhein	5 675,6	363,8	12,0	3,7	11,3	332,3	1 094,8	153,5	1 478,9	68,7	116,7	282,3	21,5	6,3	164,6	45,3	8,3	1 511,7	
Neckar	1 458,7	27,9	1,1	0,1	0,5	0,1	323,1	34,2	301,0	45,5	141,7	20,5	-	11,6	38,6	15,5	8,8	488,5	
Donaugebiet	919,7	28,2	-	0,2	15,0	54,1	-	-	212,4	3,5	42,5	-	-	0,0	17,4	2,3	-	544,0	
Bundesgebiet o. Berlin	37 318,8	1 773,2	73,7	59,6	10 946,5	3 365,1	2 529,5	247,1	5 527,5	1 113,9	1 644,9	573,9	112,3	198,8	690,8	512,0	564,9	7 391,2	
Berlin (West)	43,8	-	-	-	-	-	22,4	-	21,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Abgänge																			
I. Elbegebiet	425,3	140,9	-	0,2	82,5	11,3	6,0	-	21,3	-	0,5	-	-	19,5	4,9	1,5	-	137,0	
II. Wesergebiet	93,1	27,6	4,1	-	1,5	0,3	11,2	-	3,0	1,3	0,6	-	-	0,7	1,4	0,6	2,5	38,5	
III. Mittellandkanalgebiet	288,0	3,6	9,0	-	0,1	-	27,7	-	16,6	18,1	0,4	36,5	7,2	87,0	-	30,0	16,4	35,3	
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	7 155,2	33,4	27,2	0,2	15,8	7,3	3 713,8	3,7	2 248,1	58,0	52,9	336,5	-	71,8	0,2	142,2	22,8	421,4	
V. Rheingebiet	23 290,5	322,3	366,5	0,9	155,5	340,9	3 920,6	518,7	1 922,5	2 202,4	5 712,4	733,4	342,6	1 046,9	35,2	970,7	102,4	4 596,5	
davon:																			
Niederrhein	16 035,9	169,7	187,2	-	145,8	133,3	3 693,0	517,0	1 838,1	566,5	4 761,1	149,5	202,3	216,9	4,3	913,1	45,4	2 492,8	
Mittelrhein	3 757,1	27,8	24,1	-	1,5	7,2	118,6	0,1	29,4	1 366,5	208,1	513,7	-	23,1	7,4	47,3	6,6	1 375,5	
Main	971,7	29,3	24,2	-	-	54,4	4,6	-	7,3	44,2	46,0	66,6	-	446,6	1,9	3,3	13,6	229,7	
Oberrhein	2 247,5	52,1	126,3	0,9	8,2	145,6	102,5	1,6	47,7	168,0	696,7	2,5	0,2	360,3	19,7	7,1	26,6	481,4	
Neckar	278,4	43,4	4,8	-	-	0,4	1,9	-	0,0	57,2	0,5	1,0	-	-	1,9	-	10,1	17,0	
Donaugebiet	931,5	28,4	25,4	-	91,4	13,7	632,9	-	0,4	0,3	2,5	-	-	-	3,9	11,2	-	121,3	
Bundesgebiet o. Berlin	32 183,6	556,1	432,2	1,3	346,7	373,4	8 312,3	522,4	4 211,9	2 280,1	5 769,3	1 106,4	349,8	1 225,9	45,5	1 156,2	144,1	5 350,0	
Berlin (West)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

5. Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen in den Jahren 1936 und 1959 bis 1961

Häfen ¹⁾	1936	1959	1960	1961		
				insgesamt	davon	
					Ein-	Aus-
1 000 t						
Elbegebiet						
Lübeck	834,4	420,0	452,9	615,4	276,9	338,5
Kiel	67,6	161,0	165,0	227,0	61,2	165,8
Rendsburg	75,4	160,7	164,1	160,6	20,6	140,0
Itzehoe	386,4	344,0	317,4	264,5	110,4	154,0
Hamburg	9 020,6	6 193,7	6 476,8	6 460,2	2 910,8	3 549,4
Wesergebiet						
Bremische Häfen						
Bremen Stadt	2 751,3	4 455,2	5 050,0	5 398,9	1 593,5	3 805,3
Bremerhaven	331,2	1 112,8	1 230,1	1 209,4	306,2	903,1
Brake	97,8	712,2	684,8	943,5	552,3	391,2
Nordenham	256,2	522,5	722,7	1 069,3	920,5	148,8
Oldenburg	271,4	559,4	566,0	648,6	4,7	643,9
Nienburg	.	114,8	99,9	494,2	407,5	86,7
Minden	213,3	410,5	370,4	365,0	179,8	185,2
Hamel	36,6	166,3	251,7	305,0	66,2	238,7
Hann.-Münden	216,6	27,9	43,6	118,9	117,3	1,6
Kassel	31,7	184,6	174,7	226,9	57,1	169,8
Mittellandkanalgebiet						
Fallersleben	.	209,7	242,5	247,0	151,0	96,0
Braunschweig	471,3	714,8	759,0	732,2	320,5	411,8
Salzgitter-Beddingen	.	2 672,7	2 919,8	2 827,2	997,3	1 829,9
Peine	1 314,7	981,9	985,3	1 127,1	309,3	817,8
Misburg	522,2	1 171,8	1 284,8	1 469,3	998,8	470,5
Hildesheim	411,5	814,0	931,9	912,5	485,0	427,5
Hannover	657,2	1 365,2	1 468,3	1 400,5	132,4	1 268,1
Osnabrück	365,2	487,4	532,2	498,7	60,3	438,4
Westdeutsches Kanalgebiet						
Emden	6 283,7	4 846,4	5 472,9	5 595,0	3 859,0	1 736,1
Leer	.	462,2	455,3	606,7	86,9	519,8
Dörenthe (Saerbeck)	86,2	390,9	490,7	442,2	215,6	226,6
Münster	625,2	1 237,4	1 392,3	1 513,6	257,7	1 255,9
Marl (einschl. Brassert)	.	359,0	400,0	378,6	334,5	44,1
Dorsten (Herwest)	122,1	1 142,2	1 153,6	1 112,4	860,6	251,8
Hamm-Bossendorf	563,7	1 176,6	1 651,3	1 465,2	1 465,2	-
Flaesheim	456,6	183,9	267,0	244,5	244,5	-
Lünen	348,0	1 486,8	1 916,5	1 854,3	1 027,7	826,6
Hamm	779,9	1 602,2	1 529,9	1 709,3	421,6	1 287,7
Ahlen	322,3	309,0	386,2	321,8	321,8	-
Dortmund	4 453,0	6 353,9	7 226,1	6 821,7	1 851,6	4 970,1
Datteln	561,7	299,3	291,2	293,8	105,7	188,1
Castrop-Rauxel	937,0	1 297,8	1 284,7	1 408,0	1 203,1	204,9
Herne	1 692,1	1 822,1	2 074,7	2 040,6	1 649,2	391,4
Recklinghausen	21,5	292,7	231,9	247,1	1,0	246,1
Wanne-Eickel	2 646,0	3 496,2	3 830,4	3 409,2	2 972,4	436,8
Gelsenkirchen	5 262,6	7 701,8	9 383,6	8 842,3	5 112,9	3 729,4
Bottrop	2 230,2	2 351,2	2 709,7	2 533,1	2 489,7	43,5
Essen	2 049,3	1 688,3	2 117,4	2 211,4	1 207,6	1 003,9
Oberhausen	488,3	193,7	344,1	283,3	237,1	46,2
Mülheim-Ruhr	718,7	1 292,1	1 570,7	1 905,1	242,5	1 662,6
Rheingebiet						
Kleve (1960 einschl. Spyck)	159,4	185,3	584,5	233,8	28,3	14,8
Spyck (1960 in Kleve enth.)	215,7	368,7	-	-	-	-
Emmerich	271,0	271,7	305,8	353,4	91,0	262,4
Wesel	262,0	1 249,7	1 117,6	994,0	14,7	979,4
Rheinberg-Ossenberg	469,0	1 390,4	1 537,2	1 478,8	1 205,1	273,6
Orsoy	63,6	767,4	1 350,9	1 483,5	1 443,2	40,2

1) Alle in der betr. politischen Gemeinde gelegenen Häfen. - 18 -

noch 5. Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen in den Jahren
1936 und 1959 bis 1961

H a f e n ¹⁾	1936	1959	1960	1961		
				Insgesamt	davon	
					Ein-	Aus-
1 000 t						
noch Rheingebiet						
Walsum	2 182,5	4 083,1	5 107,6	5 403,3	2 715,4	2 687,9
Homburg	1 923,7	1 777,7	2 258,8	2 414,2	2 081,4	332,8
Rheinhausen	2 822,3	2 510,6	3 042,2	3 266,2	650,8	2 615,4
Duisburg (Gesamthäfen)	27 719,9	27 371,8	34 188,5	32 235,4	13 263,5	18 971,8
dar.: Häfen A.-G,	(17 232,6)	(13 713,0)	(17 654,3)	(15 906,9)	(6 912,6)	(8 994,3)
Krefeld-Uerdingen	724,4	1 510,5	1 826,0	1 722,5	262,8	1 459,8
Düsseldorf	2 389,1	2 483,5	2 551,2	2 565,4	621,0	1 944,5
Neuß	1 106,3	1 630,8	1 886,3	1 869,0	370,9	1 498,1
Leverkusen-Monheim	770,7	2 065,5	2 359,5	2 343,1	527,4	1 815,7
Köln	3 267,1	5 194,5	6 048,8	6 560,4	3 611,3	2 949,1
Wesseling	2 608,7	4 448,6	5 773,4	6 283,0	5 374,2	908,8
Lülsdorf	.	153,3	173,8	179,4	25,5	153,9
Bonn	111,2	139,0	164,7	189,7	23,2	166,6
Beuel	612,9	159,2	188,3	141,1	141,1	-
Oberkassel	.	917,9	1 020,0	1 101,1	29,6	1 071,5
Linz-Linzhausen	177,1	192,8	233,6	225,2	225,2	-
Brohl	175,4	870,0	997,7	1 151,5	1 122,2	29,2
Andernach	181,4	2 399,8	2 956,6	3 459,9	2 897,4	562,5
Neuwied	796,2	2 205,5	2 573,3	2 565,6	1 191,7	1 373,9
Engers	269,6	286,0	312,0	347,0	305,7	41,3
Bendorf	234,7	364,0	414,7	423,6	365,9	57,8
Saarbrücken ²⁾	.	291,7	652,1	614,1	322,6	291,5
Koblenz	114,6	690,3	895,4	1 106,6	303,0	803,7
Oberlahnstein	590,6	1 064,5	1 133,8	994,0	430,6	563,4
Braubach	115,1	95,8	134,3	137,7	68,4	69,4
Bingen	197,0	469,7	580,8	638,0	27,0	611,0
Budenheim	452,1	930,9	942,4	929,0	807,4	121,6
Wiesbaden	119,6	1 784,1	1 870,9	2 193,3	700,7	1 492,6
Mainz	2 058,0	1 712,5	2 022,6	2 164,8	231,6	1 933,2
Gustavsburg	-	352,4	489,6	428,3	95,5	332,8
Gernsheim	224,1	508,7	670,5	673,8	84,1	589,6
Worms	467,0	528,3	696,7	754,5	106,8	647,7
Rüsselsheim	.	332,8	342,5	338,9	82,6	256,3
Frankfurt	2 357,6	5 381,5	6 613,6	6 869,6	1 241,7	5 627,9
Offenbach	138,0	396,9	598,3	646,3	1,3	645,0
Hanau	447,4	611,8	698,6	807,6	223,4	584,2
Aschaffenburg	810,8	657,5	843,9	822,0	125,1	696,9
Würzburg	110,3	1 611,9	1 938,5	1 836,2	328,9	1 507,3
Öchsenfurt	.	267,0	304,0	301,1	20,4	280,7
Kitzingen	.	552,8	588,8	580,5	83,1	497,4
Schweinfurt	.	368,4	295,3	314,5	0,0	314,5
Bamberg	93,4	191,1	185,9	161,3	21,4	139,9
Mannheim	5 137,9	5 630,9	6 936,1	7 198,5	872,7	6 325,8
Ludwigshafen	4 623,3	6 357,8	7 266,2	7 139,7	1 971,1	5 168,6
Karlsruhe	2 592,6	2 992,2	3 928,2	3 939,7	407,8	3 531,9
Kehl	1 777,0	960,9	1 118,7	1 210,5	386,5	824,0
Breisbach	.	227,4	337,9	333,8	115,5	218,3
Weil	.	533,9	702,4	746,6	249,7	496,9
Rheinfelden	.	127,1	219,2	202,7	87,6	115,1
Heidelberg	.	420,0	474,2	462,9	13,3	449,7
Heilbronn ³⁾	904,8	3 356,7	4 311,2	4 077,4	1 092,9	2 984,5
Stuttgart	.	2 998,0	4 210,1	4 548,1	189,6	4 358,5
Donaugebiet						
Regensburg	706,4	2 326,8	2 744,7	2 390,5	1 266,2	1 124,3
Passau	54,8	102,6	41,6	39,9	10,9	29,0
Märkische Wasserstraßen						
Berlin (West)	.	3 531,5	4 036,7	3 815,0	416,8	3 398,2

1) Alle in der betr. politischen Gemeinde gelegenen Häfen. - 2) Ab 1. Juli 1959. - 3) Ab 1. April 1958.

6. Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahre 1961
a) Gesamtverkehr
1 000 t

Verkehrsrichtung	1 000 t																	
	Alle Güter 1	Getreide 2	Mehl 3	Zucker 4	Eisen- erze 5	Andere Erze 6	Stein- kohle 7	Braun- kohle 8	Mineral- öle 9	Steine 10	Sand 11	Kalk und Zement 12	Salz Güter 13	Dünge- mittel 14	Holz 15	Rohstahl 16	Alt- eisen 17	Übrige Güter 18
Eingang insgesamt dar.: aus dem Ausland int. Durchgangsverkehr Ausgang insgesamt dar.: nach dem Ausland int. Durchgangsverkehr	43 390,9	2 224,4	4,0	65,3	16 309,9	3 768,4	2 731,5	1,6	6 881,8	98,6	579,5	25,8	0,0	127,2	1 201,9	414,6	786,5	1 167,4
	38 990,2	1 690,5	3,2	4,8	16 285,7	3 751,7	1 921,4	1,6	5 438,2	76,3	541,9	4,1	0,0	105,9	1 025,3	368,2	754,9	1 016,6
	4 130,5	467,4	0,8	60,6	18,5	16,6	810,1	-	1 326,2	19,7	37,6	21,8	-	21,3	175,5	46,4	15,9	1 092,3
	25 031,1	150,4	452,1	2,2	10,6	69,1	16 157,2	34,1	1 300,9	983,8	4 668,4	538,3	369,2	3 102,1	41,7	1 212,9	91,1	5 817,1
	21 679,7	111,3	432,1	-	10,1	48,8	16 024,7	15,3	1 287,6	920,1	4 076,7	498,7	363,3	1 939,2	34,1	1 200,9	77,3	4 639,2
Gesamtverkehr	2 515,5	21,5	13,5	-	0,0	3,1	108,8	-	2,5	35,9	83,3	39,3	6,0	1 139,0	7,2	10,1	8,8	1 016,5
Gesamtverkehr	68 422,0	2 374,8	456,1	67,6	16 320,5	3 837,5	18 888,7	35,7	8 182,7	1 082,4	5 247,9	564,1	369,3	3 229,3	1 243,6	1 627,4	879,9	14 014,5
Eingang insgesamt dar.: aus dem Ausland int. Durchgangsverkehr Ausgang insgesamt dar.: nach dem Ausland int. Durchgangsverkehr	6 330,8	179,7	11,5	1,3	307,5	215,0	125,3	1,5	12,1	624,3	1 923,5	5,3	-	1 158,9	45,5	72,7	12,0	1 634,5
	1 288,5	142,0	-	-	168,8	211,5	20,2	-	0,7	26,6	217,3	0,1	-	2,6	25,7	41,6	4,1	427,3
	2 501,8	24,1	11,2	1,3	2,3	3,4	99,9	-	3,0	92,6	84,2	5,0	-	1 145,1	9,4	25,8	0,5	993,9
	9 883,1	538,3	21,1	64,3	52,4	5,3	143,7	516,3	2 513,8	26,3	71,3	203,9	0,0	6,4	226,9	411,1	61,2	2 071,0
	4 257,5	38,2	10,1	2,7	2,8	1,1	12 051,9	329,4	939,4	0,0	4,1	1,8	-	1,3	2,1	341,5	52,3	1 188,9
Gesamtverkehr	4 015,5	448,4	1,8	61,6	33,1	3,5	786,7	0,2	1 283,7	1,9	62,4	40,1	-	5,1	184,7	62,4	5,9	1 034,0
Gesamtverkehr	16 213,9	718,0	32,7	65,6	359,9	220,3	13 269,1	1 517,8	2 525,9	650,6	1 994,8	209,1	0,0	1 165,3	272,5	483,7	73,2	3 655,4
Eingang Ausgang	1 281,9	32,1	3,9	0,2	21,8	67,3	64,4	-	267,5	2,3	59,5	-	-	0,0	21,0	2,1	-	739,8
	1 236,6	28,6	22,8	0,1	142,6	2,3	863,0	-	6,5	0,4	2,8	-	-	-	5,9	13,5	-	148,3
	Gesamtverkehr	2 515,5	60,7	26,7	0,2	164,4	69,6	927,4	-	274,0	2,7	62,3	-	0,0	26,9	15,6	-	888,0
Eingang insgesamt dar.: a. Berlin (West) a. d. Sowj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ Ausgang insgesamt dar.: n. Berlin (West) a. d. Sowj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ	1 173,6	61,4	21,4	80,6	0,2	0,5	125,8	7,1	4,6	79,9	60,8	27,3	-	180,5	3,1	62,6	6,3	451,8
	137,3	6,4	17,7	0,0	-	-	0,5	5,8	0,2	16,7	-	-	-	5,5	-	0,4	6,3	77,9
	219,8	44,0	-	43,4	-	-	0,6	0,4	-	-	-	24,3	-	15,7	-	38,3	-	53,1
	1 977,7	361,2	2,4	19,6	128,4	12,2	344,4	-	515,9	0,6	34,1	46,5	-	1,3	29,7	7,4	-	474,2
	971,4	44,4	2,4	9,5	-	-	258,9	-	432,2	0,6	34,1	46,4	-	-	4,3	3,3	-	135,3
Gesamtverkehr	456,2	131,9	-	9,3	49,3	2,0	4,4	-	62,3	-	-	0,1	-	1,3	11,4	-	-	184,2
Gesamtverkehr	3 151,3	422,3	23,8	100,1	128,5	12,7	470,1	7,1	520,5	80,4	94,9	73,8	-	181,9	32,8	70,0	6,3	926,0
Eingang insgesamt dar.: a. Berlin (West) a. d. Sowj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ Ausgang insgesamt dar.: n. Berlin (West) a. d. Sowj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ	813,6	96,8	2,7	2,9	0,2	9,4	136,2	56,3	29,5	66,1	8,8	46,1	6,3	56,6	13,7	46,1	98,1	138,0
	281,2	6,2	1,9	-	-	7,7	18,0	3,1	3,5	52,4	6,8	0,3	0,4	0,5	0,1	3,9	95,8	80,7
	280,3	32,5	-	1,8	-	0,5	50,1	53,2	-	11,4	1,1	17,1	5,9	56,2	0,3	31,1	0,6	18,6
	2 591,8	32,1	6,5	2,4	-	3,8	1 139,7	-	111,8	82,7	333,1	179,8	-	149,4	1,6	53,2	0,3	495,4
	1 809,8	30,1	3,0	-	-	0,6	842,6	-	106,5	22,0	271,3	178,7	-	3,8	0,2	28,1	0,3	322,5
Gesamtverkehr	214,1	-	0,6	-	3,2	176,6	-	0,5	-	-	0,4	-	-	0,1	-	10,6	-	22,0
Gesamtverkehr	3 405,4	128,9	9,2	5,3	0,2	13,2	1 275,9	56,3	141,3	148,8	341,8	225,8	6,3	206,0	15,3	99,3	98,5	633,4

1) In das Bundesgebiet.- 2) Aus dem Bundesgebiet.- 3) Darunter aus Häfen des Bundesgebietes nach Häfen des Bundesgebietes 2 270 058 t und nach ausländischen Häfen 270 365 t.
4) Darunter nach Häfen des Bundesgebietes aus Häfen des Bundesgebietes 1 250 016 t und aus ausländischen Häfen 360 057 t.

b) Verkehr von deutschen Schiffen

1 000 t

Verkehrsrichtung	Alle Güter																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Eingang insgesamt dar.: aus dem Ausland 1)	12 437,8	411,3	0,3	5,6	4 846,7	1 052,8	888,9	0,4	2 654,6	34,4	139,8	0,7	0,0	4,6	405,9	92,1	275,7	1 624,3
	11 949,5	297,9	0,3	1,2	4 841,8	1 049,8	800,2	0,4	2 576,2	29,3	133,5	0,7	0,0	4,3	393,6	88,1	254,3	1 478,0
	291,1	51,1	-	4,4	-	2,8	88,7	-	22,9	5,3	5,9	0,0	-	0,2	11,2	4,0	4,1	90,4
Ausgang insgesamt dar.: nach dem Ausland 2)	5 047,8	27,2	44,2	2,2	2,6	29,1	1 404,5	19,4	230,0	190,6	600,5	58,7	98,7	869,3	9,3	395,4	20,6	1 045,4
	4 001,0	9,2	39,1	-	2,1	11,7	1 372,5	0,6	220,1	152,8	104,0	49,1	93,3	763,9	9,7	389,8	9,3	774,4
	252,0	2,4	0,6	-	-	0,2	8,9	-	0,1	11,3	11,0	9,6	5,5	82,2	0,2	3,7	7,9	108,5
Gesamtverkehr	17 485,6	438,6	44,5	7,8	4 849,3	1 081,9	2 293,3	19,8	2 884,6	225,0	740,3	59,4	98,7	873,9	415,2	487,5	296,2	2 669,7
Eingang insgesamt dar.: aus dem Ausland 1)	2 466,9	60,2	-	-	163,8	29,6	30,2	1,3	0,1	337,3	1 378,0	0,1	-	82,2	9,8	16,0	2,6	355,8
	448,4	48,7	-	-	33,1	29,3	18,1	-	-	18,5	135,6	-	-	-	6,6	8,4	0,6	149,5
	211,9	3,6	-	-	0,2	0,3	7,2	-	0,1	14,6	12,4	-	-	77,9	0,7	4,7	-	90,3
Ausgang insgesamt dar.: nach dem Ausland 2)	2 341,9	89,0	10,4	6,9	11,6	1,6	747,3	167,6	230,3	21,5	16,2	104,4	0,0	0,4	11,5	209,7	25,0	688,6
	1 051,8	15,4	5,9	2,5	1,1	0,0	439,9	25,9	103,6	8,9	2,9	0,3	-	0,1	0,6	196,5	22,2	226,0
	276,2	44,7	-	4,5	0,0	0,9	85,7	-	17,0	0,0	9,0	4,9	-	0,3	9,5	8,7	0,6	90,5
Gesamtverkehr	4 808,8	149,1	10,4	6,9	175,4	31,1	777,6	168,9	230,3	358,8	1 394,2	104,5	0,0	82,5	21,3	225,7	27,6	1 044,4
Eingang Ausgang	268,5	0,5	-	-	1,9	12,6	-	-	55,3	0,9	20,2	-	-	-	1,2	-	-	176,0
	344,2	3,0	1,3	0,0	42,4	-	271,6	-	0,0	0,1	-	-	-	-	2,4	2,2	-	21,2
	612,7	3,5	1,3	0,0	44,3	12,6	27,6	-	55,3	1,0	20,2	-	-	-	3,6	2,2	-	197,2
Eingang insgesamt dar.: a. Berlin (West) a. d. Sovj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ	931,7	51,5	21,4	42,9	-	-	122,4	6,7	4,6	79,8	60,8	23,2	-	179,5	1,3	61,9	6,3	269,4
	137,3	6,4	17,7	0,0	-	-	0,5	5,8	0,2	16,7	-	-	-	5,5	-	0,4	6,3	77,9
	205,4	43,1	-	39,7	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	15,3	-	37,9	-	45,9
Ausgang insgesamt dar.: n. Berlin (West) n. d. Sovj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ	1 567,6	230,4	2,4	19,6	33,3	1,5	338,5	-	497,5	0,6	34,1	46,5	-	1,3	27,4	7,1	-	327,5
	971,4	44,4	2,4	9,5	-	-	258,9	-	432,2	0,6	34,1	46,4	-	-	4,3	3,3	-	135,3
	385,6	118,6	-	9,3	27,7	-	3,8	-	43,9	-	-	0,1	-	1,3	11,4	-	-	169,5
Gesamtverkehr	2 499,3	281,9	23,8	62,5	33,3	1,5	460,9	6,7	502,0	80,4	94,9	69,7	-	180,9	28,7	69,0	6,3	596,9
Eingang insgesamt dar.: a. Berlin (West) a. d. Sovj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ	758,9	96,8	2,7	1,9	0,2	9,4	134,4	56,3	29,5	64,3	8,8	21,4	6,3	56,1	13,7	38,0	98,1	121,0
	281,2	6,2	1,9	-	-	7,7	18,0	3,1	3,5	52,4	6,8	0,3	0,4	0,5	0,1	3,9	95,8	80,7
	278,4	32,5	-	1,3	-	0,5	50,1	53,2	-	11,4	1,1	17,1	5,9	55,7	0,3	30,7	0,6	17,9
Ausgang insgesamt dar.: n. Berlin (West) n. d. Sovj. Sekt. v. Bln. u. d. SBZ	2 575,5	32,1	6,5	2,4	-	3,8	1 136,3	-	111,8	82,7	333,1	179,8	-	149,4	1,6	47,0	0,3	488,7
	1 809,8	30,1	3,0	-	-	0,6	842,6	-	106,5	22,0	271,3	178,7	-	3,8	0,2	28,1	0,3	322,5
	213,3	-	0,6	-	-	3,2	176,6	-	0,5	-	0,4	-	-	0,1	-	10,6	-	21,2
Gesamtverkehr	3 334,4	128,9	9,2	4,3	0,2	13,2	1 270,7	56,3	141,3	147,0	341,8	201,2	6,3	205,5	15,3	85,0	98,5	609,7

1) In das Bundesgebiet.- 2) Aus dem Bundesgebietes nach Häfen des Bundesgebietes 1 746 725 t und nach ausländischen Häfen 59 910 t;

4) Darunter nach Häfen des Bundesgebietes aus Häfen des Bundesgebietes 932 718 t und aus ausländischen Häfen 81 075 t.

7. Güterverkehr der wichtigeren Schleusen im Jahre 1961

Schleuse	Verkehrsrichtung	Durchgegangene Güter			
		Insgesamt	darunter		
			Getreide	Erze	Kohle
Lauenburg	von der Elbe	322 732	61 307	68 040	1 517
	zur Elbe	1 968 290	86 079	4 269	-
	Insgesamt	2 291 022	147 386	72 309	1 517
Anderten	nach Osten	5 795 144	122 675	259 830	3 845 763
	" Westen	2 458 156	206 510	280 546	59 888
	Insgesamt	8 253 300	329 185	540 376	3 905 651
Minden	von der Weser	1 426 702	254 190	113 031	222 519
	zur Weser	2 301 406	175 753	46 211	981 787
	Insgesamt	3 728 108	429 943	159 242	1 204 306
Bremen	zu Berg	1 511 273	374 190	99 411	362 246
	" Tal	3 277 790	193 828	11 317	173 004
	Insgesamt	4 789 063	568 018	110 728	535 250
Oldenburg	von der Weser	1 284 951	370 232	106 553	6 747
	zur Weser	1 939 919	113 319	4 090	683 490
	Insgesamt	3 224 870	483 551	110 643	690 237
Herbrum	zu Berg	4 118 754	517 959	3 103 875	32 740
	" Tal	2 385 408	69 914	3 548	1 078 768
	Insgesamt	6 504 162	587 873	3 107 423	1 111 508
Münster	aus Richtung Emden	5 913 387	700 054	3 130 318	81 020
	nach Richtung Emden	3 712 645	89 375	300	1 859 475
	vom Mittellandkanal	3 083 759	207 921	325 568	63 645
	zum Mittellandkanal	7 388 504	122 634	98 031	5 364 457
	Insgesamt	20 098 295	1 119 984	3 554 217	7 368 59
Datteln	nach Osten	7 905 742	296 310	688 651	712 748
	" Westen	4 288 139	399 729	26 352	865 812
	Insgesamt	12 193 881	696 039	715 003	1 578 560
Friedrichsfeld	vom Rhein: aus Richtung Berg	3 361 704	130 746	17 698	120 704
	" " Tal	3 979 953	163 054	674 492	46 150
	zum Rhein: in Richtung Berg	4 244 651	377 847	31 389	1 617 804
	" " Tal	2 108 579	15 400	13 577	832 089
	Insgesamt	13 694 887	687 047	737 156	2 616 747
Schleuse VII	nach Osten	6 722 926	105 439	156 698	3 679 284
	" Westen	5 126 064	379 023	867 130	819 734
	Insgesamt	11 848 990	484 462	1 023 828	4 498 398
Schleuse I und Ruhrschleuse	vom Rhein: aus Richtung Berg	2 982 241	86 258	452 820	138 671
	" " Tal	4 754 348	32 856	2 762 721	212 421
	zum Rhein: in Richtung Berg	8 305 691	329 118	242 831	4 372 315
	" " Tal	3 916 919	4 340	158 883	2 562 007
	Insgesamt	19 959 199	452 572	3 617 255	7 285 414
Niederlahnstein	vom Rhein: aus Richtung Berg	9 108	-	-	7 576
	" " Tal	13 863	-	-	8 036
	zum Rhein: in Richtung Berg	380 281	-	-	-
	" " Tal	151 242	-	-	-
	Insgesamt	554 494	-	-	15 612
Kostheim	vom Rhein: aus Richtung Berg	1 055 287	16 280	3 537	3 907
	" " Tal	10 292 414	204 635	227 197	3 301 965
	zum Rhein: in Richtung Berg	277 883	68 262	1 028	17 102
	" " Tal	2 642 528	328 261	158 604	11 908
	Insgesamt	14 268 112	617 438	390 366	3 334 882
Feudenheim	vom Rhein: aus Richtung Berg	2 726 049	13 954	1 168	38 806
	" " Tal	7 531 443	154 218	20 855	3 099 876
	zum Rhein: in Richtung Berg	254 120	8 716	-	861
	" " Tal	1 142 463	100 155	1 052	1 811
	Insgesamt	11 654 075	277 043	23 075	3 141 354