

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

DER VERKEHR

IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Reihe 1

Binnenschifffahrt

Jahr 1958

Vorläufige Ergebnisse



Jahrgang 1958 · Jahresheft I

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

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

Weitere Ergebnisse, z.T. in tieferer regionaler Gliede-
rung, in den Veröffentlichungen aller Statistischen Lan-
desämter unter der Nr. H II 1.

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe gestattet.

Erschienen im März 1959

Die Binnenschifffahrt des Bundesgebietes im Jahre 1958

I. Gesamtüberblick

Die Beförderungsmengen im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes sind nach den bisher vorliegenden vorläufigen Ergebnissen der Binnenschifffahrtsstatistik von 1957 zu 1958 um 5,2 Mill.t oder um 3,6 vH auf 137,1 Mill.t, die tonnenkilometrischen Leistungen um 1,2 Mrd.tkm oder um 3,4 vH auf 32,8 Mrd.tkm zurückgegangen. Der relativ etwas geringere Verkehrsverlust bei den tonnenkilometrischen Leistungen ist darauf zurückzuführen, daß der Auslandsverkehr, der sich über längere Entfernungen vollzieht, nicht so stark zurückgegangen ist wie der Inlandsverkehr. Die Beförderungsleistungen im Berichtsjahr lagen aber noch geringfügig über den Ergebnissen des Jahres 1956 (+ 0,9 vH bei den beförderten Gütern, + 1,6 vH bei den tonnenkilometrischen Leistungen).

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

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	1936	1954	1955	1956	1957	1958
Beförderte Güter							
im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes	1 000 t vH	97 457 100	103 453 106,2	117 932 121,0	128 340 131,7	135 249 138,8	130 567 134,0
im Durchgangsverkehr	1 000 t vH	2 795 100	5 932 212,2	6 680 239,0	7 580 271,2	7 082 253,4	6 572 235,1
Insgesamt	1 000 t vH	100 253 100	109 385 109,1	124 612 124,3	135 920 135,6	142 331 142,0	137 139 136,8
davon:							
auf deutschen Schiffen ²⁾	1 000 t	.	70 319	80 683	86 381	89 987	85 341
auf ausländischen Schiffen ³⁾	1 000 t	.	39 066	43 929	49 539	52 344	51 798
Tonnenkilometrische Leistungen							
im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes	Mill.tkm vH	18 616 100	21 343 114,6	24 489 131,5	27 568 148,1	29 500 158,5	28 636 153,8
im Durchgangsverkehr	Mill.tkm vH	1 487 100	3 711 249,6	4 134 278,0	4 702 316,2	4 453 299,5	4 146 278,8
Insgesamt	Mill.tkm vH	20 103 100	25 054 124,6	28 624 142,4	32 270 160,5	33 953 168,9	32 783 163,1
davon:							
auf deutschen Schiffen ²⁾	Mill.tkm	11 682	15 714	18 025	20 210	21 383	19 979
auf ausländischen Schiffen	Mill.tkm	8 421	9 340	10 598	12 060	12 570	12 804
Mittlere Transportweite							
im Verkehr mit Häfen des Bundesgebietes	km	191,0	206,3	207,6	214,8	218,1	219,3
im Durchgangsverkehr	km	532,0	625,6	618,9	620,4	628,8	631,0
im Gesamtverkehr	km	200,5	229,0	229,7	237,4	238,5	239,0

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

Demgegenüber ist der voll oder teilweise beladen eingesetzte Tonnageraum nur um 3,0 vH auf 192,8 Mill.t Tragfähigkeit zurückgegangen. Das hatte eine gegenüber 1957 etwas ungünstigere durchschnittliche Ausnutzung des Frachtraumes aller eingesetzten Schiffe zur Folge. Der Auslastungsgrad der Schiffe verminderte sich von 71,6 vH im Vorjahr auf 71,1 vH im Berichtsjahr.

II. Güterverkehr nach Monaten

Im Jahre 1958 wurden arbeitstäglich im Monat Januar und in den Monaten des letzten Drittels mehr Güter, in den übrigen Monaten des Jahres weniger Güter befördert als in den jeweiligen Zeitabschnitten des Vorjahres. In den Monaten Februar bis Mai wurden dabei die Vorjahrszahlen am stärksten, nämlich um 10 vH bis 15 vH unterschritten. In den Sommermonaten war der Verkehrsverlust mit durchschnittlich 6 vH etwas geringer, während im letzten Drittel des Jahres die arbeitstägliche Beförderungsmenge um durchschnittlich 7 vH über den entsprechenden Vorjahrsleistungen lag. Der Dezember war mit einem Verkehrszuwachs von 12,5 vH der günstigste, der Mai mit einem Verkehrsverlust von 15 vH der ungünstigste Monat.

Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Monaten
(arbeitstäglich)

Monat	Beförderte Güter		Tonnenkilometer	
	1957	1958	1957	1958
	1 000 t		Mill.tkm	
Januar	398,3	401,9	95,0	96,7
Februar	406,5	355,8	93,9	84,2
März	470,0	418,2	110,9	103,9
April	502,5	447,7	119,4	104,1
Mai	530,7	450,6	129,9	108,3
Juni	548,8	514,1	134,3	125,2
Juli	503,5	462,9	122,5	112,2
August	492,1	475,7	118,5	114,9
September	469,4	490,5	113,5	117,7
Oktober	457,8	466,0	105,6	109,3
November	464,1	504,9	105,2	117,6
Dezember	417,6	470,1	91,4	110,3

III. Güterverkehr nach Verkehrsbeziehungen und Gütergruppen

Vom Verkehrsrückgang gegenüber 1957 waren mit Ausnahme des Empfanges aus Berlin (West) alle Verkehrsbeziehungen betroffen. Auf den Binnenverkehr entfielen fast 38 vH (2,0 Mill.t), auf den Empfang aus dem Ausland 17 vH (0,9 Mill.t), auf den Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone und den Versand nach dem Ausland 14 vH bzw. 13 vH (je - 0,7 Mill.t), auf den internationalen Durchgangsverkehr und auf den Versand nach Berlin (West) knapp 10 vH bzw. knapp 9 vH (- 0,5 Mill.t bzw. - 0,4 Mill.t) des gesamten Verkehrsverlustes.

Relativ am stärksten haben der Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone (- 40 vH), der Versand nach Berlin (West) (- 19 vH) und der internationale Durchgangsverkehr (- 7,2 vH) abgenommen. Die Verkehrsverluste im Empfang aus dem Ausland, im Versand nach dem Ausland und im Binnenverkehr hielten sich dagegen mit 2,2 vH bis 3,1 vH unter dem Durchschnitt.

In allen Verkehrsbeziehungen wurde die rückläufige Entwicklung des Güterverkehrs im wesentlichen durch verminderte Kohletransporte ausgelöst. Der Rückgang der Kohletransporte war dabei in allen Verkehrsbeziehungen größer als der jeweilige Gesamtverlust, weil erhöhte Verladungen in anderen Gütergruppen jeweils einen Teil der Kohleausfälle auszugleichen vermochten.

Beim Binnenverkehr betrug der Rückgang der Kohletransporte 3,4 Mill.t oder 16 vH. Daneben gingen noch die Erz- und Alteisenverschiffungen stärker zurück (je - 0,3 Mill.t). Durch erhöhte Sand- und Stein- (+ 1,7 Mill.t) und Mineralölverladungen (+ 0,4 Mill.t) konnten diese Verkehrsverluste teilweise ausgeglichen werden. Ähnlich war die Lage im Auslandsempfang. Hier betrugen der Rückgang der Kohletransporte 2,1 Mill.t oder 27 vH, die Verkehrsverluste im Erzverkehr 1,3 Mill.t (8 vH) und im Alteisenverkehr 0,7 Mill.t (68 vH). In dieser Verkehrsbeziehung standen den genannten Verkehrsverlusten vor allem erhöhte Mineralölausladungen (+ 2,2 Mill.t oder + 32 vH) gegenüber. Außerdem stiegen noch die Transporte von Getreide, Sand, Holz und sonstigen industriellen Fertigwaren (insgesamt + 1,0 Mill.t) nennenswert an.

Auch im Versand nach dem Ausland (- 0,7 Mill.t) bestimmten die Gütergruppen Kohle (- 0,7 Mill.t) und Erz (- 0,2 Mill.t) bei angestiegenen Mineralöl-, Sand- und Düngemittelverladungen das Verkehrsgeschehen.

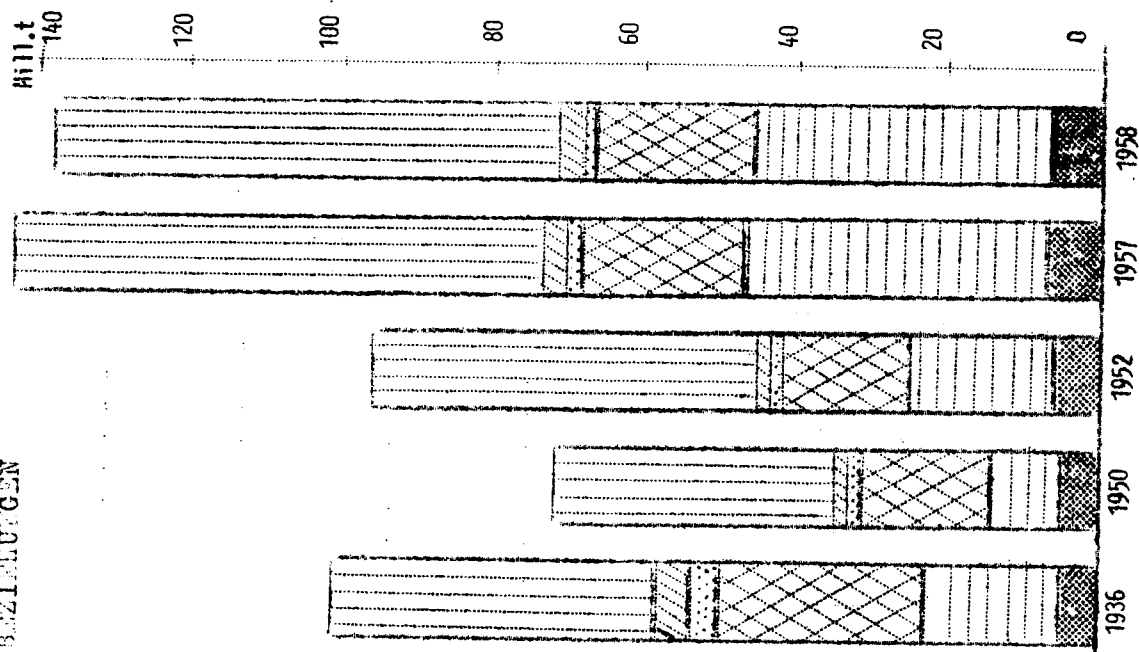
Im internationalen Durchgangsverkehr und im Verkehr nach Berlin (West) und der sowjetischen Besatzungszone schließlich verminderten sich die Kohleverschiffungen um 0,9 Mill.t oder um 43 vH bzw. um 1,0 Mill.t oder um 45 vH. Beim internationalen Durchgangsverkehr erhöhten sich lediglich die Transporte von Mineralöl, Düngemitteln und industriellen Fertigwaren (je + 0,1 Mill.t), während beim Versand nach Berlin (West) und der sowjetischen Besatzungszone neben den Mineralölverladungen die Sandtransporte nennenswert anstiegen (je + 0,1 Mill.t).

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

Gütergruppe	Jahr	Beförderte Güter						im Durchgangsverkehr
		insgesamt ¹⁾	im Verkehr der Häfen des Bundesgebietes					
			untereinander	mit deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes		mit ausländischen Häfen		
				V ²⁾ - E ³⁾	V	E	V	
Mehl und Getreide	1936	3 993	1 320	248	608	109	1 213	494
	1957	5 803	2 782	251	110	502	1 594	563
	1958	5 873	2 721	240	66	543	1 708	595
Zucker	1936	657	190	8	153	7	261	34
	1957	681	473	67	11	12	39	79
	1958	313	82	2	10	26	83	112
Erze	1936	16 574	5 266	181	83	77	10 912	54
	1957	22 402	6 412	131	8	443	15 395	12
	1958	20 608	6 167	51	10	228	14 141	11
Kohlen	1936	37 857	15 493	819	506	18 915	1 249	865
	1957	41 920	21 582	2 165	113	7 934	7 989	2 110
	1958	33 770	18 169	1 160	101	7 265	5 862	1 194
Mineralöle	1936	2 932	558	562	9	214	1 245	344
	1957	13 245	4 754	183	23	288	6 634	1 363
	1958	16 190	5 134	281	25	476	8 790	1 484
Steine	1936	4 193	2 771	74	388	911	46	3
	1957	4 659	3 651	85	38	707	101	78
	1958	5 028	4 069	42	50	661	141	63
Sand	1936	10 873	9 429	11	138	1 222	45	11
	1957	20 121	16 559	122	3	3 170	196	68
	1958	21 923	17 860	209	2	3 356	419	73
Kalk und Zement	1936	1 354	849	23	24	431	0	27
	1957	2 093	1 099	98	46	788	61	1
	1958	1 847	1 076	140	24	551	55	2
Salz	1936	1 092	702	2	79	299	0	10
	1957	1 956	1 510	-	-	442	0	4
	1958	1 914	1 530	-	-	375	0	10
Düngemittel	1936	2 488	626	93	379	808	172	410
	1957	3 775	686	6	231	1 678	172	1 002
	1958	4 030	676	2	204	1 862	143	1 143
Holz	1936	2 378	1 129	295	53	68	808	25
	1957	1 543	424	34	0	57	931	96
	1958	1 660	491	16	0	37	1 038	77
Roheisen und -stahl	1936	963	591	35	2	245	80	9
	1957	1 776	546	65	55	489	545	76
	1958	1 666	526	39	60	484	498	59
Alteisen	1936	729	395	47	4	1	258	22
	1957	2 154	988	0	93	63	1 003	6
	1958	1 178	643	0	69	138	316	10
Übrige Güter	1936	14 172	4 035	1 811	954	3 608	3 276	487
	1957	20 200	7 838	490	116	4 868	5 267	1 621
	1958	21 138	8 193	468	118	4 775	5 847	1 737
Zusammen	1936	100 253	43 354	4 207	3 381	26 916	19 565	2 795
	1957	142 331	69 305	3 697	848	21 443	39 927	7 082
	1958	137 139	67 337	2 650	740	20 776	39 040	6 572

1) Darunter im Verkehr mit dem Saarland: 1936 = 22 650 t Versand und 11 622 t Empfang; 1957 = 1 200 t Versand und 29 280 t Empfang; 1958 = 997 t Versand und 22 698 t Empfang.- 2) V = Versand.- 3) E = Empfang.

GÜTERVERKEHR auf den BINNENWASSERSTRASSEN des BUNDESgebietes
nach VERKEHRSBEZIEHUNGEN



Verkehr zwischen Häfen des Bundesgebietes

Versand nach deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes

Empfang aus deutschen Häfen außerhalb des Bundesgebietes

Versand nach dem Ausland

Empfang aus dem Ausland

Internationaler Durchgangsverkehr

IV. Güterverkehr nach Flaggen

Von dem im Berichtsjahr gegenüber 1957 eingetretenen Verkehrsrückgang wurde sowohl bei den beförderten Gütern (- 4,6 Mill.t oder - 5 vH) als auch bei den geleisteten Tonnenkilometern (-0,4 Mrd.tkm oder - 7 vH) die deutsche Flagge absolut am stärksten betroffen. Relativ größer waren z.T. die Verkehrsverluste der österreichischen Schiffe (- 2,2 vH bzw. - 17 vH). Die niederländischen Schiffe beförderten dagegen im Berichtsjahr nur 1,2 vH weniger Güter als im Jahre 1957 und konnten ihre Beförderungsleistungen sogar um 2 vH erhöhen. Bei den französischen und belgischen Schiffen betrug der Verkehrsverlust gemessen an den beförderten Gütern 2 vH, gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern 2 vH bzw. 5 vH; er war damit etwas niedriger als bei der deutschen Flagge. Die schweizerischen und tschechischen Schiffe konnten dagegen sowohl die Beförderungsmenge als auch ihre Beförderungsleistungen beträchtlich erhöhen. Der Verkehrsgewinn betrug bei der schweizerischen Flagge jeweils rund 14 vH, bei der tschechischen Flagge jeweils rund 5 vH.

Flaggenteile im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes

Flagge (Heimatstaat der Schiffe)	Beförderte Güter		Tonnenkilo- meter	
	1957	1958	1957	1958
	vH			
Deutschland	63,2	62,2	63,0	60,9
Belgien	4,6	4,6	3,7	3,6
Frankreich	3,6	3,7	6,4	6,5
Niederlande	23,9	24,5	20,1	21,3
Österreich	1,2	1,0	1,0	0,8
Schweiz	2,4	2,9	5,2	6,1
Tschechoslowakei	0,6	0,6	0,3	0,4
Übrige	0,5	0,5	0,3	0,4
Insgesamt	100	100	100	100

Die Anteile der deutschen Schiffe am gesamten Verkehr verminderten sich dadurch bei den beförderten Gütern von 63 vH auf 62 vH, bei den tonnenkilometrischen Leistungen von 63 vH auf 61 vH, während die niederländischen Schiffe ihre Anteile von 24 vH auf 24,5 vH bzw. von 20 vH auf 21 vH erhöhen konnten. Auch die Anteile der schweizerischen Schiffe stiegen im Berichtszeitraum relativ erheblich an (von 2,4 vH auf 2,9 vH und von 5,2 vH auf 6,1 vH). Relativ stark rückläufig waren noch die Anteile der österreichischen Flagge (von 1,2 vH auf 1 vH und von 1 vH auf 0,8 vH).

V. Güterverkehr nach Wasserstraßengebieten und Häfen

Im Jahre 1958 wurden in den Binnenhäfen des Bundesgebietes insgesamt 199,9 Mill.t Güter umgeschlagen; das waren 4,8 Mill.t oder 2,4 vH weniger als im Jahre 1957. Dabei betraf der Verkehrsrückgang die Ausladungen (- 3,0 Mill.t oder - 2,8 vH) etwas mehr als die Einladungen (- 1,8 Mill.t oder - 1,9 vH). In den Häfen des Rheingebietes waren die Umschlagsleistungen nur um 1 vH zurückgegangen. Hier wirkte es sich aus, daß die Häfen am Mittel- und Oberrhein sowie am Main und Neckar ihre Umschlagsleistungen gegenüber dem Vorjahr erhöhen konnten. Nicht wesentlich größer war der Verkehrsverlust der Häfen des Westdeutschen Kanalgebietes (- 1,2 vH), an dem die Häfen des Ruhrgebietes nur unerheblich (- 0,6 vH), der Hafen Emden dagegen außerordentlich stark (- 17 vH) beteiligt waren. Die Häfen des Elbe- und-Wesergebietes hatten - nach dem Donaugebiet (- 15 vH) - mit rund - 8,5 vH den größten Umschlagsrückgang.

Die infolge der rückläufigen überseeischen Ankünfte stark zurückgegangenen Einladungen in den Binnenhäfen Hamburg und Bremen haben dieses Ergebnis maßgeblich verursacht.

Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten im Jahre 1958

Wasserstraßengebiet	Güterumschlag		davon			
			Einladungen		Ausladungen	
	1 000 t	Veränderung gegenüber 1957 in vH	1 000 t	Veränderung gegenüber 1957 in vH	1 000 t	Veränderung gegenüber 1957 in vH
Elbegebiet	10 291	- 8,7	5 670	- 10,2	4 620	- 6,7
dar.: Hamburg	5 704	- 18,4	3 081	- 28,7	2 624	- 1,7
Wesergebiet	11 203	- 8,4	5 486	- 12,8	5 717	- 3,7
dar.: Unterwesergebiet	7 129	- 12,5	3 084	- 23,8	4 045	- 1,4
Mittellandkanalgebiet	9 354	- 4,9	3 478	- 2,9	5 876	- 6,1
Westdeutsches Kanalgebiet	40 460	- 1,2	22 556	- 5,8	17 904	+ 5,3
dar.: Emden	3 991	- 16,6	3 074	- 15,1	918	- 21,5
Ruhrgebiet ¹⁾	32 874	- 0,6	18 087	- 5,8	14 787	+ 6,4
Rheingebiet	125 562	- 1,0	54 472	+ 3,0	71 090	- 3,9
davon: Niederrhein	64 144	- 5,8	32 158	- 1,8	31 986	- 9,5
Mittelrhein	17 859	+ 2,5	9 750	+ 4,3	8 108	+ 0,3
Main	13 238	+ 2,3	3 463	+ 4,4	9 775	+ 1,6
Oberrhein	22 042	+ 5,4	7 636	+ 29,4	14 405	- 4,0
Neckar	8 280	+ 9,8	1 464	- 8,6	6 816	+ 14,7
Donaugebiet	3 001	- 15,3	1 780	- 19,4	1 222	- 8,6
Insgesamt	199 871	- 2,4	93 442	- 1,9	106 429	- 2,8

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

In den wichtigen Binnenhäfen war die Entwicklung ebenfalls sehr unterschiedlich. Während die Häfen Duisburg (- 3,3 Mill.t), Hamburg (- 1,3 Mill.t), Heilbronn (- 1,1 Mill.t), Emden (- 0,8 Mill.t), die Bremischen Häfen (- 0,8 Mill.t), Gelsenkirchen (- 0,7 Mill.t), Regensburg (- 0,6 Mill.t), Mannheim und Walsum (je - 0,5 Mill.t) erhebliche Verkehrsverluste erlitten, konnten Ludwigshafen (+ 0,3 Mill.t), Frankfurt, Castrop-Rauxel, Karlsruhe, Wesseling, Neuwed und Bottrop (je + 0,2 Mill.t) ihre Umschlagsleistungen gegenüber 1957 erhöhen. Der Hafen Duisburg, der im Vorjahr erstmals seinen Vorkriegsumschlag übertroffen hatte, erreichte 1958 mit einem Gesamtumschlag von 26,5 Mill.t nur knapp 96 vH seiner Vorkriegsleistung (1936). Relativ am stärksten war der Verkehrsrückgang des Hafens Heilbronn (- 21 vH). Dieser Hafen mußte einen erheblichen Teil seines Vorjahrsverkehrs an den Anfang April in Betrieb genommenen Hafen Stuttgart abgeben. Der Hafen Stuttgart erreichte in diesen 9 Monaten des Jahres 1958 einen Güterumschlag von 1,7 Mill.t. Neben Heilbronn hatten noch die Binnenhäfen von Hamburg (- 18 vH), Emden (- 17 vH) und Bremen (- 13 vH) der Donauhafen Regensburg (- 18 vH) sowie die Häfen Mülheim-Ruhr (- 21 vH), Essen (- 16 vH), Homburg (- 16 vH), Düsseldorf (- 15 vH) und Herne (- 14 vH) bedeutende Verkehrsverluste hinzunehmen. Bei allen diesen Häfen wurden diese Verluste fast ausschließlich durch den verminderten Kohle- bzw. Erzverkehr ausgelöst.

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

H a f e n	1936	1957	1958	H a f e n	1936	1957	1958
Duisburg	27 720	29 868	26 547	Neuwied	796	2 048	2 209
Gelsenkirchen	5 263	7 811	7 117	Andernach	181	2 026	2 067
Ludwigshafen	4 623	6 266	6 612	Bottrop	2 230	1 882	2 042
Mannheim	5 138	6 701	6 217	Herne	1 692	2 207	1 909
Hamburg	9 021	6 992	5 704	Leverkusen-Monheim	771	1 941	1 879
Dortmund	4 453	5 815	5 693	Essen	2 049	2 192	1 849
Bremische Häfen	3 083	5 940	5 187	Würzburg	110	1 727	1 785
Wesseling	2 609	4 963	5 162	Stuttgart ¹⁾	-	-	1 685
Frankfurt/Main	2 358	4 892	5 132	Hamm	780	1 618	1 600
Heilbronn	905	5 147	4 075	Neuß	1 106	1 451	1 539
Emden	6 284	4 788	3 991	Krefeld-Uerdingen	724	1 337	1 387
Walsum	2 182	4 184	3 636	Rheinberg-Ossenberg	469	1 478	1 349
Köln	3 267	3 523	3 398	Mülheim/Ruhr	719	1 676	1 327
Wanne-Eickel	2 646	3 301	3 396	Hamm-Bossendorf	564	1 257	1 293
Mainz-Wiesbaden-Gustavsburg	2 178	3 443	3 327	Wesel	263	1 197	1 181
Karlsruhe	2 593	2 848	3 006	Castrop-Rauxel	937	985	1 165
Rheinhausen	2 822	2 648	2 699	Hannover	657	1 196	1 115
Regensburg	706	3 142	2 569	Misburg	522	1 203	1 060
Düsseldorf	2 389	2 834	2 423	Nordenham	257	1 136	1 009
Salzgitter-Beddingen	-	2 495	2 411	Brohl	175	869	958
Homburg	1 924	2 750	2 321	Lünen	348	929	937

1) Ab 1. 4. 1958.

VI. Güterverkehr nach Grenzstellen und Schleusen

Die rückläufige Entwicklung im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes bestimmten auch das Verkehrsgeschehen an den Auslandsgrenzstellen der Bundesrepublik. So spiegeln sich die verminderten überseeischen Kohle- und Erzankünfte über die Rheinmündungshäfen und die rückläufigen Kohledurchfahrten nach der Schweiz deutlich im Rückgang der Eingänge an der deutsch-niederländischen Rheingrenze wider. Insgesamt verminderten sich die Grenzeingänge in Emmerich von 42,5 Mill.t auf 40,8 Mill.t oder um 4 vH, während sich die Gütermenge im Grenzausgang mit 18,3 Mill.t gegenüber 1957 behaupten konnte. Kohle (- 3,2 Mill.t) und Erz (- 1,4 Mill.t) verursachten in weitgehendem Maße die Abnahme im Grenzeingang, die durch die erhöhten Mineralöltransporten (+ 2,3 Mill.t) nicht wettgemacht wurde.

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

Flagge(n)	Eingang		Ausgang	
	1957	1958	1957	1958
Deutschland	14 571	14 303	3 131	3 623
Belgien	3 217	2 895	2 988	3 068
Frankreich	2 150	1 599	1 459	1 582
Niederlande	20 578	19 677	10 210	9 425
Schweiz	1 934	2 188	435	523
Sonstige	44	97	36	41
Insgesamt	42 493	40 759	18 259	18 262

Von diesem Verkehrsrückgang im Grenzeingang waren mit Ausnahme der schweizerischen Schiffe alle wichtigen am Rheinverkehr beteiligten Flaggen betroffen. Die französischen Schiffe erlitten dabei relativ die größten Verluste (- 26 vH). Außerdem verminderten sich die Beförderungen der belgischen Schiffe überdurchschnittlich (- 10 vH), während der Verkehr der niederländischen Schiffe (- 4 vH) durch-

schnittlich war, so daß auf sie der gleiche Anteil entfiel wie im Vorjahr (48,4 vH). Die von deutschen Schiffen durchgeführten Transporte blieben nur um 2 vH unter dem Vorjahrsergebnis, so daß ihr Anteil am Emmericher Gesamteingang etwas anstieg (von 34 vH im Vorjahr auf 35 vH im Jahre 1958). Absolut und relativ zugenommen hat vor allem die Beförderungsmenge auf schweizerischen Schiffen, die um 13 vH anstieg; ihr Beförderungsanteil nahm von 4,5 vH auf 5,5 vH zu. Die übrigen Flaggen, darunter vor allem österreichische Schiffe, konnten bei allerdings geringen Beförderungsmengen ihre Transporte gegenüber 1957 sogar mehr als verdoppeln. Ihr Anteil blieb jedoch auch mit 0,2 vH (1957 0,1 vH) noch ohne Bedeutung.

Beim Grenzausgang, der, wie bereits angeführt, 1958 unverändert geblieben ist, trat insofern eine Verschiebung ein, als die niederländische Flagge 0,8 Mill.t ihrer vorjährigen Beförderungsmengen an die anderen Flaggen verlor. Die schweizerischen (+ 20 vH), die deutschen (+ 16 vH), die französischen (+ 8 vH) und die belgischen Schiffe (+ 3 vH) übernahmen diese Transporte.

An der Grenzstelle Neuburgweier/Oberrhein ist lediglich der Grenzausgang zurückgegangen (von 9,2 Mill.t auf 8,5 Mill.t). Der Grenzeingang an dieser Grenzstelle stieg um 0,6 Mill.t auf 4,9 Mill.t an. Die Donaugrenzstelle Passau hatte dagegen in beiden Verkehrsrichtungen Verkehrsverluste von 8 vH im Eingang und von 20 vH im Ausgang hinzunehmen. Der Gesamtverkehr blieb hier mit 2,7 Mill.t um 0,5 Mill.t hinter der Vorjahrszahl zurück.

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

Richtung	1936	1957	1958
Grenzstelle Emmerich (Niederrhein)			
Eingang	20 662	42 493	40 759
Ausgang	25 291	18 259	18 262
Gesamtverkehr	45 953	60 752	59 021
darunter auf deutschen Schiffen	12 080	17 701	17 926
Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein)			
Eingang	1 668	4 338	4 904
Ausgang	3 844	9 180	8 468
Gesamtverkehr	5 512	13 518	13 372
darunter auf deutschen Schiffen	1 403	3 683	3 683
Grenzstelle Passau (Donau)			
Eingang	338	1 133	1 047
Ausgang	429	2 012	1 608
Gesamtverkehr	767	3 146	2 655
darunter auf deutschen Schiffen	283	789	641
Zonenübergangsstelle Schnackenburg (Elbe)			
Eingang	-	1 044	1 068
Ausgang	-	2 410	1 757
Gesamtverkehr	-	3 454	2 825
darunter auf deutschen Schiffen	-	2 654	2 003
Zonenübergangsstelle Rügen (Mittellandkanalgebiet)			
Eingang	-	869	709
Ausgang	-	2 312	1 881
Gesamtverkehr	-	3 181	2 590
darunter auf deutschen Schiffen	-	3 181	2 574

Der Verkehr an den beiden Zonenübergangsstellen Schnackenburg (Elbe) und Rügen (Mittellandkanal) ging gegenüber 1957 relativ am meisten zurück. Der Verkehrsrückgang in Schnackenburg betrug, gemessen am Gesamtverkehr dieser Übergangsstelle, 18 vH und betraf ausschließlich den Ausgang aus dem Bundesgebiet und hier zum größten Teil die Kohletransporte nach der sowjetischen Besatzungszone. Der Verkehrsverlust

in Emden dagegen verteilte sich auf den Eingang (- 0,2 Mill.t) und den Ausgang (- 0,4 Mill.t). Im Grenzeingang verminderten sich vor allem die Transporte aus der sowjetischen Besatzungszone, im Grenzausgang dagegen die Transporte nach Berlin (West). Auch hier gingen die Verkehrsverluste in der Hauptsache auf Kosten der Kohletransporte.

Die folgende Aufstellung über den Durchgangsverkehr an den Schleusen des Bundesgebietes läßt einige wichtige Verkehrsentwicklungen des Berichtsjahres erkennen. So sind die verminderten Durchschleusungen an den Schleusen Herbrum und Münster eine Folge der rückläufigen Erz- und Kohleeinladungen in Binnenschiffe in Emden bzw. der verminderten Kohleausfuhren über diesen Seehafen. An der Schleuse Oldenburg aus Richtung Weser wiederum wirkten sich die gegenüber 1957 zurückgegangenen Einladungen in den Unterweserhäfen zum Weitertransport in das Binnenland aus. An den Schleusen Datteln, Friedrichsfeld, Schleuse I und Ruhrschleuse schließlich spiegelt sich der verminderte Kohleversand des Ruhrgebietes nach dem Ausland und in das westliche und südwestliche Bundesgebiet wider, während die Zahlen für die Schleusen Kostheim (Main) und Feudenheim (Neckar) den Verkehrszuwachs der Mainhäfen Frankfurt und Würzburg bzw. die durch die Inbetriebnahme des Hafens Stuttgart neu entstandenen Verkehrsbeziehungen sichtbar machen.

Güterverkehr an den wichtigen Schleusen
in 1 000 t

Schleuse	Verkehrsrichtung	1936	1957	1958
Anderten (Mittellandkanal)	nach Osten	1 178	5 399	4 933
	nach Westen	1 198	1 864	1 754
Minden ¹⁾ (Mittellandkanal)	von der Weser	386	1 311	1 282
	zur Weser	803	1 340	1 490
Bremen (Weserschleuse)	zu Berg	375	1 717	1 591
	zu Tal	2 241	2 230	2 601
Oldenburg (Küstenkanal)	von der Weser	86	1 736	1 061
	zur Weser	515	1 321	1 183
Herbrum (Dortmund-Ems-Kanal)	zu Berg	3 210	3 795	3 329
	zu Tal	3 886	1 654	1 343
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	aus Richtung Emden)	4 407	5 158	4 512
	vom MLK 2))		2 503	2 448
	nach Richtung Emden)	6 649	3 102	2 513
	zum MLK 2))		6 190	6 378
Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)	nach Osten	1 541	6 297	6 233
	nach Westen	452	3 211	2 851
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	vom Rhein	920	6 190	6 101
	zum Rhein	986	4 912	4 482
Schleuse VII (Rhein-Herne-Kanal)	nach Osten	5 075	5 108	5 675
	nach Westen	2 390	3 463	3 615
Schleuse I (Rhein-Herne-Kanal) und Ruhrschleuse	vom Rhein	4 495	5 585	5 464
	zum Rhein	9 604	9 753	9 119
Kostheim (Main)	vom Rhein	3 463	8 312	8 570
	zum Rhein	865	1 914	2 124
Feudenheim (Neckar)	vom Rhein	761 ^{a)}	5 907	6 725
	zum Rhein	525 ^{a)}	1 254	1 205

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

2) MLK = Mittellandkanal.- a) Zum Teil geschätzte Zahlen.

Übersicht 1: Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes nach Gütergruppen und Verkehrsbeziehungen im Jahre 1958
(1 000 t)

Gütergruppe	im Verkehr mit Binnenhäfen des Bundesgebietes beförderte Güter														außerdem inter- nationaler Durchgangs- verkehr		
	E m p f a n g 1)					V e r s a n d 2)				Seeverkehr der Binnenhäfen 3)						insgesamt	darunter auf Schiffen fremder Flaggen
	aus dem Bundes- gebietes	aus dem Saar- land	aus Berlin (West)	aus Ost- berlin und der SBZ 3)	aus dem Ausland	insgesamt	nach dem Saar- land	nach Berlin (West)	nach Ost- berlin und der SBZ	Empfang		Versand					
										ins- gesamt	darunter aus dem Ausland	ins- gesamt	darunter nach dem Ausland				
Getreide	2 224,8	-	-	42,2	1 652,3	3 919,3	-	133,0	93,3	154,6	208,4	44,5	3,2	-	4 511,7	1 432,2	572,9
Mehl	320,9	-	24,0	-	11,2	356,0	-	13,6	-	380,4	2,0	0,1	14,1	7,8	766,1	385,5	22,5
Zucker	81,1	-	-	9,8	81,2	172,1	-	2,0	-	25,5	1,7	1,3	0,0	0,0	201,3	99,7	112,2
Eisen-, Manganerze	4 301,4	-	-	0,3	11 211,4	15 513,1	-	0,3	49,6	185,2	31,1	15,4	0,2	0,2	15 779,6	7 990,7	6,1
Andere Erze	1 846,8	-	-	-	2 911,6	4 768,4	-	0,0	1,0	41,7	4,2	2,5	2,1	0,6	4 817,4	2 413,7	5,0
Steinkohle	15 264,7	19,7	32,2	7,2	5 840,7	21 164,5	-	848,0	310,8	6 778,9	3,3	0,0	263,9	8,8	29 369,4	9 002,5	1 194,4
Braunkohle	2 633,2	-	2,8	56,1	21,0	2 713,2	-	1,1	-	477,6	-	-	14,8	-	3 206,6	518,9	-
Mineralöle	5 080,1	-	1,6	23,2	8 789,3	13 894,1	-	278,4	2,2	473,2	37,0	0,3	20,5	3,0	14 705,4	5 612,0	1 484,2
Steine	4 017,1	-	34,8	15,3	130,9	4 198,2	-	41,9	0,2	645,6	12,4	10,2	65,9	15,9	4 964,2	1 730,8	63,5
Sand	17 710,6	2,6	0,3	2,1	418,9	18 134,6	-	208,9	0,4	3 354,5	0,8	0,1	150,5	1,5	21 849,8	3 962,6	73,4
Kalk und Zement	1 074,5	-	-	23,8	54,6	1 152,9	-	139,5	-	548,5	0,3	0,3	4,5	2,9	1 845,8	813,5	1,7
Salz	1 529,0	-	-	-	0,1	1 529,1	-	-	-	364,9	0,0	0,0	10,5	9,7	1 904,5	368,2	10,0
Düngemittel	639,0	-	5,6	198,5	142,8	985,7	-	2,3	-	1 850,3	0,0	0,0	48,4	11,6	2 886,9	1 204,9	1 143,1
Holz	488,2	-	0,2	-	792,0	1 280,4	-	3,5	12,7	29,6	249,1	246,4	7,8	7,5	1 583,2	606,5	76,7
Roheisen, -stahl	520,3	0,4	31,1	28,9	472,9	1 053,6	-	23,0	16,2	483,5	28,0	24,6	2,9	0,1	1 607,0	799,1	59,1
Alteisen	570,1	-	68,2	1,2	301,5	941,0	-	0,2	-	134,9	87,1	14,5	3,2	3,2	1 167,4	348,0	10,2
Übrige Güter	7 968,3	0,0	85,6	32,4	5 648,9	13 735,2	-	255,4	212,3	4 522,3	252,5	198,3	423,3	252,4	19 400,9	8 699,6	1 736,7
dar.: Walzwerks- erzeugnisse 4)	999,2	-	24,5	-	666,9	1 690,8	-	86,3	16,0	2 148,4	11,5	9,6	203,5	110,2	4 153,4	2 275,7	804,3
Insgesamt	66 270,0	22,7	296,3	441,0 ^{a)}	38 481,4	105 511,4	1,0	1 951,2	698,7	20 451,3	918,0 ^{b)}	558,6	1 035,7	325,2	130 567,3	46 048,4	6 571,5
Jahr 1957	68 270,8	29,3	259,6	588,0	39 448,3	108 596,0	1,2	2 396,1	1 300,5	21 157,4	870,0	479,2	928,3	285,3	135 249,4	46 076,1	7 081,7
Jahr 1956	65 395,8	20,1	145,4	626,0	37 072,8	103 260,1	0,2	2 006,6	934,5	20 742,9	641,7	336,2	754,2 ^{c)}	239,2	128 340,2	42 852,0	7 579,6
Jahr 1955	63 467,3	23,3	144,2	823,0 ^{d)}	30 292,6	94 750,4	-	1 678,0	636,1	19 374,4	674,5 ^{e)}	322,5	918,5	215,4	117 931,9	38 289,5	6 680,3

1) Ohne den Empfang aus Häfen jenseits der Seegrenzen.- 2) Ohne den Versand nach Häfen jenseits der Seegrenzen.- 3) Darunter Empfang aus den Ostgebieten des Deutschen Reiches (Stand 31. Dez. 1937), z.Zt. unter polnischer Verwaltung: a) 388 t, b) 3 033 t, c) 781 t, d) 100 t, e) 200 t.- 4) Gütergattungen Nr. 193 - 198 und 200.

Übersicht 2: Tonnenkilometrische Leistungen in den Jahren 1958 und 1957

Heimatstaat der Schiffe	1958			1957		
	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
Auf Wasserstraßen des Bundesgebietes (einschl. des internationalen Durchgangsverkehrs)						
Deutschland ³⁾	85 341,2	19 978,6	234,1	89 986,8	21 383,1	237,6
Belgien	6 357,9	1 181,5	185,8	6 510,4	1 244,9	191,2
Frankreich	5 047,5	2 143,7	424,7	5 132,8	2 185,4	425,8
Niederlande	33 596,3	6 965,9	207,3	34 005,8	6 814,3	200,4
Schweiz	1 401,2	274,0	195,5	1 791,4	330,1	184,3
Österreich	3 896,9	2 005,4	514,6	3 430,6	1 764,8	514,4
Tschechoslowakei	854,5	123,2	144,2	809,0	118,0	145,9
Übrige	643,4	110,5	171,7	664,4	112,5	169,3
Insgesamt	137 138,9	32 782,8	239,0	142 331,2	33 953,0	238,5
Im internationalen Durchgangsverkehr						
Deutschland	822,2	509,8	620,1	813,5	517,1	635,7
Belgien	359,1	226,4	630,4	534,1	339,7	635,9
Frankreich	1 855,0	1 065,3	574,3	2 232,8	1 282,0	574,1
Niederlande	1 831,4	1 188,1	648,7	2 023,7	1 310,1	647,4
Schweiz	1 656,2	1 124,9	679,2	1 451,0	986,7	680,0
Übrige	47,6	31,9	669,0	26,7	17,5	657,7
Insgesamt	6 571,5	4 146,4	631,0	7 081,7	4 453,0	628,8

Auf Wasserstraßen außerhalb des Bundesgebietes nur von deutschen Schiffen

Vorgang	Einheit	1958	1957
Beförderte Güter ⁴⁾	1 000 t	21 662,5 ^{a)}	22 491,6 ^{b)}
Geleistete tkm	Mill.	3 271,2	3 413,9
Mittlere Transportweite	km	151,0	151,8

- 1) Einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen.- 2) Ohne die jenseits der Seegrenzen geleisteten tkm.- 3) Darunter in der sowjetischen Besatzungszone registrierte Schiffe: 637 903 t und 100,9 Mill.tkm im Jahre 1958; 1 025 950 t und 140,5 Mill.tkm im Jahre 1957.- 4) Darunter im Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze: a) 17 925 874 t; b) 17 700 135 t.

Übersicht 3: Güterumschlag (Ankunft und Abgang) in den Binnenhäfen des Bundesgebietes
nach Wasserstraßengebieten in den Jahren 1956 bis 1958

Wasserstraßengebiet	1956	1957	1958				
	Güterumschlag			und zwar entfielen		Anteil der Wasser- straßen- gebiete	Veränderungen des Gesamtumschlages gegenüber 1957
				auf Einla- dungen	auf Kohle		
	1 000 t	vH					
I. Elbegebiet	10 181,7	11 266,6	10 290,8	55,1	15,8	5,1	- 8,7
dar.: Hamburg	6 285,2	6 992,1	5 704,1	54,0	17,3	2,9	- 18,4
II. Wesergebiet	12 075,4	12 226,3	11 203,1	49,0	15,9	5,6	- 8,4
dar.: Unterwesergebiet	8 151,6	8 149,6	7 128,6	43,3	17,1	3,6	- 12,5
III. Mittellandkanalgebiet	9 116,9	9 837,8	9 353,7	37,2	45,0	4,7	- 4,9
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	37 487,0	40 953,1	40 460,3	55,7	37,9	20,2	- 1,2
dar.: Emden	4 067,6	4 788,4	3 991,5	77,0	18,5	2,0	- 16,6
Ruhrgebiet ¹⁾	30 586,3	33 085,5	32 874,3	55,0	43,6	16,4	- 0,6
V. Rheingebiet	121 971,0	126 887,7	125 562,2	43,4	20,9	62,8	- 1,0
davon: Niederrhein	65 034,4	68 069,9	64 143,8	50,1	16,6	32,1	- 5,8
Mittelrhein	17 421,7	17 431,5	17 858,7	54,6	12,2	8,9	+ 2,5
Main	11 581,6	12 939,2	13 238,3	26,2	28,8	6,6	+ 2,3
Oberrhein	20 844,1	20 905,0	22 041,5	34,6	29,6	11,0	+ 5,4
Neckar	7 089,2	7 542,2	8 279,9	17,7	37,2	4,2	+ 9,8
VI. Donaugebiet	3 259,8	3 543,4	3 001,3	59,3	41,9	1,6	- 15,3
Insgesamt	194 091,9	204 714,8	199 871,4	46,8	25,2	100	- 2,4

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

Übersicht 4: Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesgebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahre 1958

a) Gesamtverkehr
(Mengen in 1 000 t)

Wasserstraßengebiet	Alle Güter	Getreide	Mehl	Zucker	Eisenerze	Andere Erze	Steinkohle	Braunkohle	Mineralöle	Steine	Sand	Kalk und Zement	Salz	Düngemittel	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	4 620,3	274,7	38,0	79,4	9,0	49,7	663,0	7,2	630,9	258,2	1 282,2	299,6	26,6	314,8	49,8	31,5	18,0	587,5
dar.: Hamburg	2 623,5	64,6	26,8	79,4	0,3	9,0	36,9	7,2	75,7	233,4	1 137,2	253,5	2,7	281,8	26,2	30,9	5,3	352,6
II. Wesergebiet	5 717,0	424,4	99,1	7,0	3,3	26,7	1 127,5	34,1	488,1	387,1	2 064,5	86,9	14,1	335,3	66,3	104,6	6,5	451,4
dar.: Unteres Gebiet	4 045,0	224,2	49,5	-	2,1	2,9	601,7	20,9	457,5	354,6	1 529,3	73,3	7,7	300,5	3,5	103,5	6,5	299,2
III. Mittellandkanalgebiet	5 875,7	243,0	15,4	10,2	21,3	101,1	3 975,3	57,7	270,0	102,0	206,5	41,5	-	51,3	23,2	57,0	88,8	611,3
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	17 904,4	333,5	70,3	1,4	3 902,3	640,2	1 688,8	7,9	2 919,0	694,2	4 648,6	20,2	10,1	59,5	589,8	69,1	311,3	1 808,3
dar.: Emden	917,9	4,0	3,8	-	-	0,2	592,8	1,5	10,1	46,8	234,6	0,0	6,3	8,7	0,0	-	-	5,1
dar.: Ruhrgebiet ¹⁾	14 787,3	225,4	30,8	1,0	3 902,2	640,0	878,5	2,5	2 847,2	395,4	3 286,9	17,4	-	7,5	514,9	65,5	310,9	1 661,4
V. Rheingebiet	71 090,2	2 774,3	145,1	75,8	11 608,3	3 867,7	13 713,1	2 606,3	9 317,1	2 779,5	9 685,6	705,0	1 478,4	225,0	703,9	804,4	602,7	9 997,3
davon: Niederrhein	31 985,8	1 445,2	42,6	63,0	11 599,3	3 124,1	1 200,8	2,9	4 394,9	602,3	2 730,9	33,8	1 155,4	205,7	325,6	462,8	557,6	4 039,0
Mittelrhein	8 108,4	235,6	22,7	0,8	2,4	121,6	1 830,2	307,9	409,6	1 767,9	2 295,1	157,1	0,0	5,7	89,3	145,1	13,5	793,8
Main	9 774,9	197,2	47,5	5,3	3,5	191,2	3 017,9	652,1	1 542,0	97,4	1 856,9	267,6	141,9	1,2	94,4	97,7	9,6	1 551,5
Oberrhein	14 405,3	722,0	23,3	6,7	3,1	429,2	5 082,0	1 165,8	2 413,8	128,5	1 246,4	203,9	181,0	6,5	174,7	49,2	15,3	2 554,0
Neckar	6 815,8	174,4	9,0	-	-	1,5	2 582,3	477,5	556,8	183,4	1 556,2	42,6	-	6,1	20,0	49,6	6,8	1 149,6
VI. Donaubegebiet	1 221,8	27,7	-	-	-	87,3	306,1	-	306,1	5,6	231,8	-	-	-	96,3	14,9	1,0	450,9
Insgesamt	106 429,4	4 127,6	358,0	173,8	15 544,2	4 772,6	21 167,8	2 713,2	13 931,1	4 226,7	18 119,2	1 153,3	1 529,1	985,9	1 529,5	1 081,5	1 028,2	13 987,7
Anteil in vH	100	3,9	0,3	0,2	14,6	4,5	19,9	2,6	13,1	4,0	17,0	1,1	1,4	0,9	1,4	1,0	1,0	13,1
Abgänge																		
I. Elbegebiet	5 670,4	549,6	7,7	14,3	150,6	38,2	954,2	0,2	782,9	223,9	1 754,7	248,9	48,5	29,8	73,1	54,0	13,2	726,5
dar.: Hamburg	3 080,6	462,4	6,3	14,2	150,6	29,4	945,1	-	655,0	6,1	23,7	0,3	0,3	20,3	54,2	24,3	5,4	682,7
II. Wesergebiet	5 436,1	841,8	135,6	38,6	140,4	116,1	619,9	-	753,5	235,8	1 774,4	54,4	0,3	80,6	170,6	3,3	59,4	461,4
dar.: Unteres Gebiet	3 083,5	761,9	75,7	17,4	139,2	96,9	597,4	-	641,5	7,9	108,1	3,8	-	2,0	158,0	3,3	57,5	413,0
III. Mittellandkanalgebiet	3 477,9	191,2	24,9	47,0	348,1	32,0	167,8	3,8	178,7	512,9	148,1	261,5	47,3	677,1	8,2	222,4	111,0	495,3
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	22 555,9	414,6	27,0	0,2	2 216,3	273,4	13 651,5	0,6	2 876,0	254,8	812,6	241,4	-	127,6	201,7	143,4	58,8	1 256,0
dar.: Emden	3 073,6	359,0	-	-	2 201,9	179,7	145,8	-	2,3	0,4	3,9	-	-	5,8	0,1	11,6	7,1	156,0
dar.: Ruhrgebiet ¹⁾	18 087,0	22,6	26,3	-	8,3	93,7	13 444,4	0,6	2 163,2	115,8	757,6	194,3	-	119,3	0,5	131,8	42,5	966,2
V. Rheingebiet	54 472,0	669,9	511,5	9,1	1 955,5	1 097,5	6 784,5	3 124,0	1 298,7	5 288,0	17 941,7	877,4	1 830,7	1 458,2	121,7	642,2	473,8	387,6
davon: Niederrhein	32 158,0	206,7	233,1	7,6	1 742,9	465,2	6 304,8	3 118,7	1 137,6	1 273,9	11 139,1	109,4	988,4	306,4	10,1	611,8	84,8	4 417,7
Mittelrhein	9 750,3	74,8	44,4	9,2	61,5	44,4	43,9	-	82,6	3 327,9	501,6	646,0	0,0	9,8	11,3	17,4	80,9	4 803,5
Main	3 463,4	311,8	94,4	0,9	-	150,3	139,9	-	34,0	216,5	1 411,9	92,5	-	469,7	52,0	9,2	115,3	425,2
Oberrhein	7 636,2	60,5	190,0	0,4	151,0	436,0	275,4	5,3	44,0	288,2	4 669,2	16,6	0,0	669,3	28,3	3,6	96,9	701,5
Neckar	1 464,1	16,2	9,8	-	-	1,6	20,5	-	0,5	181,6	220,0	12,9	842,3	3,0	20,1	0,2	95,9	39,6
VI. Donaubegebiet	1 779,5	52,6	7,4	5,9	82,9	1,7	1 251,1	7,7	0,1	4,8	166,2	0,1	-	31,8	4,8	1,6	0,0	160,8
Insgesamt	93 442,0	2 719,7	714,2	115,2	4 893,7	1 558,8	23 429,0	3 136,3	5 989,9	6 520,2	22 597,8	1 683,8	1 926,8	2 405,1	580,1	1 067,0	716,1	13 488,2
Anteil in vH	100	2,9	0,8	0,1	5,2	1,7	25,1	3,3	6,3	7,0	24,2	1,8	2,1	2,6	0,6	1,1	0,8	14,4

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

noch Übersicht 4: Güterumschlag in den Binnenhäfen des Bundesstraßengebietes nach Wasserstraßengebieten und wichtigsten Gütergruppen im Jahre 1958

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	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	430,5	6,8	-	59,6	-	1,1	0,0	16,6	11,9	14,1	-	42,3	-	28,3	25,4	0,6	-	213,6
II. Wesergebiet	102,2	24,9	0,6	-	-	-	4,9	-	4,5	3,2	33,1	-	-	0,7	2,5	1,0	1,7	25,0
III. Mittellandkanalgebiet	281,2	35,2	0,6	3,5	4,0	33,7	57,8	-	36,2	1,5	26,1	-	-	2,6	0,6	9,5	3,5	69,4
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	3 779,9	139,9	2,6	0,3	1 003,7	192,2	127,2	-	1 426,9	34,0	255,8	1,6	1,2	6,8	113,8	17,3	72,2	385,5
V. Rheingebiet	23 818,8	1 055,4	35,2	7,6	6 822,0	2 032,7	3 337,3	116,9	3 583,1	1 091,5	426,7	259,2	89,1	144,2	359,1	411,1	163,4	3 884,4
davon:																		
Niederrhein	14 679,4	598,0	9,1	1,3	6 800,4	1 595,5	423,9	-	2 197,1	116,6	68,7	4,2	33,9	134,8	78,4	253,7	149,3	2 214,5
Mittellrhein	2 365,5	80,7	5,7	0,4	1,0	45,3	531,4	9,9	103,7	943,7	189,2	43,8	-	1,5	69,7	107,8	3,5	228,3
Main	1 675,6	73,5	10,5	0,8	18,0	143,7	618,0	15,6	314,4	2,2	45,3	83,6	21,4	1,2	76,3	19,9	1,2	230,0
Oberrhein	4 200,1	277,0	9,7	5,1	2,6	248,1	1 215,6	67,0	875,5	18,2	97,1	123,4	33,7	5,6	119,8	23,8	7,7	1 070,0
Neckar	898,2	26,1	0,3	-	-	0,1	548,5	24,4	92,4	10,3	26,4	4,2	-	1,1	14,8	5,9	1,7	141,6
Donaugebiet	831,1	27,9	-	-	-	75,4	1,0	-	225,1	0,6	50,8	-	-	-	78,6	13,0	0,4	358,2
Insgesamt	29 243,7	1 289,1	39,0	78,0	7 829,8	2 335,1	3 528,2	133,6	5 287,8	1 144,9	792,5	303,1	90,2	182,6	580,1	452,5	241,1	4 935,1
Anteil in vH	100	4,4	0,1	0,3	26,8	8,0	12,1	0,5	18,1	3,9	2,7	1,0	0,3	0,6	2,0	1,5	0,8	16,9
Abgänge																		
I. Elbegebiet	506,9	62,5	-	12,1	121,1	1,5	10,7	-	21,5	-	4,9	0,1	-	20,0	4,4	23,1	0,3	224,7
II. Wesergebiet	85,0	15,5	21,8	-	-	-	0,7	-	21,8	0,3	1,7	-	0,1	-	0,1	1,4	1,2	20,3
III. Mittellandkanalgebiet	294,4	11,0	12,0	-	-	-	42,6	-	9,0	33,7	0,3	17,3	17,4	76,1	-	13,2	10,2	51,7
IV. Westdeutsches Kanalgebiet	4 442,6	17,1	26,0	-	10,8	29,1	2 948,1	5,0	417,0	20,4	116,1	187,7	-	50,3	0,1	72,9	21,2	520,8
V. Rheingebiet	15 113,7	119,5	292,2	6,9	101,2	168,6	2 692,1	555,8	282,0	1 708,4	3 571,8	545,8	372,4	761,8	28,4	375,4	109,5	3 421,9
davon:																		
Niederrhein	10 211,4	80,8	155,5	6,1	93,7	61,1	2 607,1	554,9	251,5	100,0	3 256,4	110,1	234,5	164,2	3,7	354,3	53,8	2 123,6
Mittellrhein	2 700,8	9,0	24,3	0,2	0,2	4,9	12,6	-	1,7	1 391,1	16,3	391,0	0,0	4,9	6,2	15,9	4,6	818,1
Main	595,0	14,7	22,6	0,1	-	15,8	6,0	-	17,3	37,8	11,7	44,4	-	249,1	1,9	3,8	14,6	155,2
Oberrhein	1 398,0	14,7	83,1	0,4	7,3	86,6	63,6	0,9	11,0	155,9	285,0	0,4	0,0	342,0	14,7	1,4	24,5	306,5
Neckar	208,5	0,3	6,7	-	-	0,3	2,8	-	0,5	23,5	2,4	0,0	137,9	1,6	1,9	0,0	11,9	18,5
Donaugebiet	1 171,1	41,5	6,0	5,3	59,4	0,5	891,9	4,9	0,1	0,1	-	0,1	-	30,9	2,9	1,5	-	125,7
Insgesamt	21 613,6	267,1	358,0	24,3	292,5	199,8	6 586,2	565,7	751,3	1 762,9	3 694,7	751,0	390,0	939,1	35,9	487,6	142,3	4 365,2
Anteil in vH	100	1,2	1,7	0,1	1,3	0,9	30,5	2,6	3,5	8,2	17,1	3,5	1,8	4,3	0,2	2,2	0,7	20,2

Übersicht 5: Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen des Bundesgebietes in den Jahren
1936 und 1956 bis 1958

H a f e n	1936	1956	1957	1958		
				insgesamt	davon	
					Ein-	Aus-
ladungen						
1 000 t						
Elbegebiet						
Lübeck	834,4	520,2	585,2	566,8	110,8	455,9
Kiel	67,6	70,0	55,8	92,5	28,0	64,4
Rendsburg	75,4	122,8	113,6	113,6	18,2	95,4
Itzehoe	386,4	462,4	406,0	342,7	133,2	209,5
Hamburg	9 020,4	6 285,2	6 992,1	5 704,1	3 080,6	2 623,5
Wesergebiet						
Bremische Häfen						
Bremen Stadt	2 751,3	4 337,9	4 652,7	4 146,1	1 423,3	2 722,8
Bremerhaven	331,2	1 069,6	1 286,8	1 041,4	200,1	841,3
Brake	97,8	1 071,8	932,6	818,7	617,1	201,6
Nordenham	256,2	1 023,5	1 135,5	1 008,7	786,8	221,9
Oldenburg	271,4	332,6	310,8	349,8	6,7	343,1
Nienburg	.	169,2	119,1	98,6	33,9	64,8
Minden	213,3	222,4	232,6	276,1	79,5	196,6
Hameln	36,6	241,6	273,1	276,6	70,5	206,1
Hann.-Münden	216,6	87,3	58,6	85,5	84,3	1,1
Kassel	31,7	179,5	208,8	196,9	36,4	160,5
Mittellandkanalgebiet						
Fallersleben	-	141,3	143,6	167,6	89,0	78,6
Braunschweig	471,3	608,8	669,9	601,0	197,3	403,7
Salzgitter-Beddingen	.	2 494,3	2 495,4	2 410,9	637,7	1 773,2
Peine	1 314,7	827,6	991,0	881,7	187,9	693,8
Misburg	522,2	1 182,1	1 203,5	1 060,0	736,8	323,2
Hildesheim	411,5	810,5	829,8	763,5	331,2	432,3
Hannover	657,2	990,8	1 196,2	1 114,8	171,4	943,5
Osnabrück	365,2	425,6	539,4	442,2	52,3	389,9
Westdeutsches Kanalgebiet						
Emden	6 283,7	4 067,6	4 788,4	3 991,5	3 073,6	917,9
Leer	.	329,6	443,9	543,7	193,9	349,8
Dörenthe (Saerbeck)	86,2	211,0	221,8	281,6	73,2	208,3
Münster	625,2	844,3	818,0	912,6	47,9	864,7
Marl (einschl.Brassert)	.	482,7	489,0	245,5	199,0	46,5
Dorsten (Hervest)	122,1	808,7	824,1	718,4	443,8	274,6
Hamm-Bossendorf	563,7	1 142,7	1 257,3	1 292,7	1 288,3	4,4
Flaesheim	456,6	159,7	160,6	176,1	176,1	-
Lünen	348,0	792,0	929,0	937,5	505,4	432,1
Hamm	779,9	1 574,5	1 618,1	1 600,2	264,1	1 336,2
Ahlen	322,3	290,9	354,1	229,9	229,9	-
Dortmund	4 453,0	4 831,5	5 814,9	5 693,5	1 509,0	4 184,5
Datteln	561,7	310,0	309,0	271,8	84,5	187,3
Castrop-Rauxel	937,0	1 011,4	984,7	1 165,0	881,2	283,9
Herne	1 692,1	995,0	2 206,6	1 909,1	1 699,7	209,4
Recklinghausen	21,5	259,0	240,4	272,0	-	272,0
Wanne-Eickel	2 646,0	3 092,8	3 300,8	3 395,6	2 727,7	667,9
Gelsenkirchen	5 262,6	6 964,0	7 811,4	7 116,9	4 259,0	2 857,9
Bottrop	2 230,2	2 484,7	1 882,4	2 042,3	2 018,0	24,4
Essen	2 049,3	1 984,5	2 192,3	1 849,1	1 042,0	807,0
Oberhausen	488,3	214,3	252,5	244,2	182,5	61,7
Mülheim-Ruhr	718,7	1 458,2	1 675,8	1 327,5	135,3	1 192,1

H a f e n	1936	1956	1957	1958		
				insgesamt	davon	
					Ein-	Aus-
					ladungen	
				1 000 t		
Rheingebiet						
Kleve	159,4	226,0	236,1	192,0	18,3	173,7
Spyck	215,7	344,1	370,0	351,9	132,4	219,6
Emmerich	271,0	239,3	277,1	257,6	74,4	183,2
Wesel	262,0	1 259,8	1 197,1	1 180,7	22,1	1 158,7
Rheinberg-Ossenber	469,0	1 353,2	1 478,3	1 348,5	1 036,1	312,5
Orsoy	654,6	735,8	730,5	720,4	640,9	79,4
Walsum	2 182,5	3 981,5	4 183,6	3 636,4	1 568,2	2 068,2
Homburg	1 923,7	2 126,3	2 749,6	2 320,7	2 143,2	177,5
Rheinhausen	2 822,3	2 663,7	2 647,6	2 699,4	418,2	2 281,2
Duisburg (Gesamthäfen)	27 719,9	27 459,1	29 868,1	26 546,9	10 369,3	16 177,5
dar.: Häfen A.-G.	(17 232,6)	(14 526,2)	(16 013,8)	(13 549,6)	(5 934,8)	(7 614,8)
Krefeld-Uerdingen	724,4	1 173,6	1 336,9	1 387,5	227,2	1 160,2
Düsseldorf	2 389,1	2 956,4	2 833,6	2 422,5	726,6	1 696,0
Neuß	1 106,3	1 202,2	1 451,4	1 539,4	337,2	1 202,2
Leverkusen-Monheim	770,7	1 766,0	1 941,3	1 878,7	566,5	1 312,2
Köln	3 267,1	3 364,8	3 522,6	3 397,6	1 034,8	2 362,8
Wesseling	2 608,7	4 446,0	4 962,7	5 161,9	4 004,4	1 157,5
Lülsdorf	.	166,0	140,2	130,0	17,7	112,3
Bonn	111,2	100,4	143,2	149,6	31,8	117,8
Beuel	612,9	204,0	160,1	174,2	169,5	4,6
Oberkassel	.	901,2	861,3	827,3	8,4	819,0
Linz-Linzhausen	177,1	235,2	225,3	206,4	206,4	-
Brohl	175,4	840,4	869,1	958,1	937,3	20,8
Andernach	181,4	2 124,6	2 026,1	2 066,9	1 779,1	287,8
Neuwied	796,2	1 725,9	2 047,7	2 208,8	1 294,5	914,3
Engers	269,6	303,4	296,1	252,2	237,7	14,5
Bendorf	234,7	302,2	298,2	324,9	266,2	58,6
Koblenz	114,6	512,0	601,6	638,7	154,6	484,1
Oberlahnstein	590,6	811,2	867,5	885,7	376,4	509,3
Braubach	115,1	140,3	112,5	92,5	17,8	74,8
Bingen	197,0	397,2	435,1	442,1	44,5	397,6
Budenheim	452,1	805,5	783,3	797,9	688,4	109,5
Wiesbaden	119,6	1 586,0	1 476,3	1 579,5	521,5	1 058,0
Mainz	2 058,0	1 615,2	1 553,0	1 400,2	217,9	1 182,4
Gustavsburg	-	442,8	413,4	347,4	97,0	250,4
Gernsheim	224,1	577,5	591,4	581,0	77,2	503,8
Worms	467,0	544,1	519,9	524,1	98,1	426,0
Rüsselsheim	.	276,0	276,2	311,5	85,1	226,4
Frankfurt	2 357,6	4 727,9	4 892,4	5 132,1	846,2	4 285,9
Offenbach	138,0	224,4	289,6	350,5	9,9	340,6
Hanau	447,4	529,2	609,1	623,9	186,6	437,3
Aschaffenburg	810,8	980,9	1 092,4	921,0	199,9	721,1
Würzburg	110,3	1 560,0	1 726,9	1 784,8	333,0	1 451,8
Ochsenfurt	.	233,5	250,4	266,1	12,9	253,2
Kitzingen	.	197,2	230,2	325,0	66,8	258,2
Schweinfurt	.	264,1	307,6	330,7	13,8	316,9
Bamberg	93,4	176,7	132,2	194,8	32,4	162,4
Mannheim	5 137,9	5 779,5	6 701,0	6 217,1	724,4	5 492,7
Ludwigshafen	4 623,3	6 790,2	6 266,0	6 611,9	1 830,5	4 781,4
Karlsruhe	2 592,6	2 791,9	2 848,1	3 006,3	203,5	2 802,8
Kehl	1 777,0	968,2	1 054,9	933,1	305,7	627,4
Breisach	.	167,9	134,7	225,2	95,0	130,2
Weil	.	444,4	452,7	457,2	157,2	300,0
Rheinfelden	.	173,0	165,1	187,4	72,4	114,9
Heidelberg	.	331,8	354,3	337,0	8,0	329,0
Heilbronn	904,8	5 196,5	5 147,4	4 075,2	973,5	3 101,8
Stuttgart	-	-	2 040,5	1 684,8	76,8	1 608,0
Donaugebiet						
Regensburg	706,4	2 956,7	3 141,8	2 569,1	1 598,9	970,2
Passau	54,8	41,7	29,9	25,6	2,4	23,2

Übersicht 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahre 1958

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	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	40 759,3	2 253,9	9,7	116,5	10 768,3	2 908,7	6 705,1	8,7	10 192,0	88,6	329,2	1,5	0,2	91,3	945,7	310,1	311,6	5 713,1
dar.: aus dem Ausland	36 447,2	1 574,7	3,0	4,3	10 715,4	2 901,4	5 660,4	8,1	8 657,6	85,6	329,2	0,6	0,1	84,5	880,9	291,5	292,5	4 957,4
int. Durchgangsverkehr	4 089,6	562,1	0,1	111,9	37,7	7,1	1 044,6	0,6	1 501,0	2,6	-	0,9	0,0	6,8	64,2	17,0	4,8	728,6
Ausgang insgesamt	18 261,6	30,5	347,5	0,0	0,6	41,6	3 506,1	33,3	339,4	718,6	3 533,5	518,1	384,1	2 944,4	39,0	396,7	100,4	5 327,0
dar.: nach dem Ausland	15 266,9	24,8	319,0	0,0	0,5	38,5	3 245,8	20,3	316,9	631,8	3 361,4	517,2	373,9	1 774,1	30,0	357,1	96,5	4 156,3
int. Durchgangsverkehr	2 521,8	4,4	21,9	-	0,1	1,6	166,5	-	5,8	56,2	23,2	0,9	9,6	1 142,8	8,6	38,4	3,9	1 037,9
Gesamtverkehr	59 020,9	2 284,4	357,2	116,5	10 769,0	2 950,3	10 211,2	42,0	10 531,5	807,2	3 862,6	519,6	384,2	3 035,7	984,6	706,8	412,0	11 046,0
Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein)																		
Eingang insgesamt	4 904,2	107,2	29,9	-	363,7	139,3	169,0	1,3	17,1	338,3	900,2	13,4	0,5	1 165,2	15,4	83,3	9,6	1 550,7
dar.: aus dem Ausland	886,2	91,6	0,2	-	206,9	125,9	0,7	-	1,8	8,8	20,5	13,0	-	0,0	4,8	32,7	2,0	377,1
int. Durchgangsverkehr	2 519,7	3,8	29,3	-	4,0	3,4	167,7	-	0,2	51,9	25,9	0,2	0,5	1 165,2	3,8	48,7	0,2	1 007,0
Ausgang insgesamt	8 467,7	609,3	51,8	122,3	17,2	11,1	3 654,0	618,8	1 736,4	7,4	54,1	38,6	0,1	0,3	101,7	126,8	48,3	1 269,5
dar.: nach dem Ausland	3 297,3	3,1	39,0	10,1	1,1	2,5	2 284,3	451,3	156,6	1,2	0,4	6,4	-	-	0,5	103,4	41,4	196,0
int. Durchgangsverkehr	4 037,7	568,2	0,5	112,0	6,0	2,4	1 027,7	-	1 478,4	2,0	50,1	0,8	0,1	0,3	66,7	20,2	6,3	696,1
Gesamtverkehr	13 371,9	716,4	81,8	122,3	380,9	150,4	3 823,0	620,2	1 753,5	345,7	954,3	52,0	0,5	1 165,5	117,1	210,2	57,9	2 820,2
Grenzstelle Passau (Donau)																		
Eingang	1 046,6	29,3	-	-	-	85,5	-	-	302,5	7,3	63,1	-	-	-	96,4	16,1	0,2	445,7
Ausgang	1 607,9	53,5	7,6	5,5	85,1	1,5	1 253,5	7,4	0,2	0,3	-	0,2	-	32,2	4,7	1,2	-	155,0
Gesamtverkehr	2 654,5	82,8	7,6	5,5	85,1	87,1	1 253,5	7,4	302,6	8,1	63,1	0,2	-	32,2	101,1	17,3	0,2	600,7
Zonengrenzstelle Schnackenburg (Elbe)																		
Eingang insgesamt	1 067,5	15,5	15,9	67,0	-	1,2	38,3	2,4	6,3	47,2	35,6	73,7	-	294,5	15,7	14,3	5,4	434,6
dar.: aus Berlin (West)	109,7	-	8,6	-	-	0,3	0,2	-	0,0	4,4	0,3	-	-	5,4	-	-	5,4	85,1
aus Ostberlin u.d.SBZ	250,6	8,1	-	10,0	-	-	0,4	1,3	1,7	19,2	0,4	22,6	-	153,1	0,3	-	-	33,5
Ausgang insgesamt	1 757,0	302,7	5,4	11,8	148,6	0,2	324,1	0,9	308,9	2,2	25,0	19,8	-	29,1	30,5	42,0	0,1	505,8
dar.: nach Berlin (West)	725,4	98,7	5,4	2,0	0,3	-	240,9	0,9	244,6	1,7	25,0	19,8	-	6,2	2,9	-	-	83,0
nach Ostberlin u.d.SBZ	405,1	93,8	-	-	49,6	-	27,9	-	2,1	-	-	-	-	0,8	12,7	13,9	-	205,3
Gesamtverkehr	2 824,5	318,2	21,3	78,7	148,6	1,4	362,4	3,3	315,2	49,3	60,6	93,5	-	323,6	46,2	56,3	5,5	940,4
Zonengrenzstelle Rügen (Mittelstandkanal)																		
Eingang insgesamt	708,6	101,6	0,3	1,5	-	6,7	111,1	47,6	85,0	18,1	3,0	2,1	8,2	63,7	13,9	93,7	69,5	92,7
dar.: aus Berlin (West)	204,3	0,2	0,3	-	-	6,4	34,3	3,0	1,6	8,7	2,6	0,4	-	3,4	0,1	27,7	69,5	46,1
aus Ostberlin u.d.SBZ	258,8	40,5	-	0,5	-	0,3	19,6	43,5	22,1	9,3	0,4	1,4	7,9	59,8	-	44,6	-	9,0
Ausgang insgesamt	1 881,5	38,1	16,2	-	-	2,7	921,1	0,8	38,5	66,2	221,1	128,5	-	133,8	0,7	41,6	0,2	272,0
dar.: nach Berlin (West)	1 227,0	34,3	8,3	-	-	0,0	607,2	0,2	33,8	41,2	183,9	119,7	-	2,1	0,6	23,0	0,2	172,6
nach Ostberlin u.d.SBZ	308,9	1,4	-	-	-	2,1	283,4	-	0,1	0,5	0,3	-	-	-	0,1	3,8	-	17,2
Gesamtverkehr	2 590,1	139,7	16,5	1,5	-	9,5	1 032,2	48,4	123,4	84,2	224,1	130,5	8,2	197,5	14,6	125,3	69,7	364,8

1) In das Bundesgebiet.- 2) Aus dem Bundesgebiet.- 3) Darunter aus Häfen des Bundesgebietes nach Häfen des Bundesgebietes 1 217 698 t und nach ausländischen Häfen 280 599 t.-
 4) Darunter nach Häfen des Bundesgebietes aus Häfen des Bundesgebietes 782 386 t und aus ausländischen Häfen 350 324 t.

Übersicht 6: Durchgangsverkehr an den Auslands- und Zonengrenzstellen im Jahre 1958

b) Verkehr von deutschen Schiffen

(1 000 t)

Verkehrsrichtung	Alle Güter		Ge-treide	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	14 303,3	678,5	0,2	9,1	3 342,7	667,6	3 485,5	-	-	4 026,4	9,1	108,6	0,4	0,1	4,4	410,9	126,3	101,2	1 332,4
dar.: aus dem Ausland	13 610,7	503,8	0,1	1,9	3 321,2	665,3	3 271,0	-	-	3 922,2	6,9	108,6	0,4	0,0	1,0	401,4	121,0	87,1	1 198,7
int. Durchgangsverkehr	473,4	58,0	-	7,0	6,8	2,2	214,3	-	-	71,8	1,7	-	0,1	0,0	3,3	8,9	3,7	0,1	95,4
Ausgang insgesamt	3 622,5	3,9	38,9	0,0	0,3	7,1	598,6	13,7	70,8	120,7	344,4	38,4	105,4	953,7	13,2	101,5	17,3	1 194,8	
dar.: nach dem Ausland	2 797,0	2,0	31,5	0,0	0,2	5,3	478,4	0,7	53,8	86,4	202,0	38,4	96,4	808,7	10,4	86,9	14,5	881,5	
int. Durchgangsverkehr	367,7	0,6	1,8	-	0,1	0,3	26,6	-	0,3	7,8	1,7	-	-	8,5	117,8	2,5	13,3	2,8	183,7
Gesamtverkehr	17 925,9	682,4	39,1	9,1	3 343,0	674,7	4 084,1	13,7	4 097,2	129,7	453,0	38,8	105,5	958,0	424,1	227,8	118,4	2 527,1	
Grenzstelle Neuburgweier (Oberrhein)																			
Eingang insgesamt	1 608,7	40,2	2,9	-	192,4	26,2	23,9	1,3	2,3	142,2	633,3	3,6	-	-	91,4	3,7	16,3	7,1	421,9
dar.: aus dem Ausland	266,4	33,3	0,1	-	44,8	23,0	0,7	-	0,0	1,4	3,1	3,6	-	-	-	0,1	9,4	0,5	146,4
int. Durchgangsverkehr	300,0	-	2,9	-	1,1	0,7	22,6	-	0,6	3,7	1,2	-	-	-	91,4	0,6	5,9	-	169,5
Ausgang insgesamt	2 074,0	88,9	15,9	10,8	9,8	1,6	992,8	239,9	146,4	3,3	10,6	15,5	0,1	0,1	-	9,3	62,3	18,1	449,0
dar.: nach dem Ausland	803,3	0,8	9,3	3,3	0,6	0,0	507,4	80,4	48,4	0,5	-	2,0	-	-	-	-	58,0	17,5	74,9
int. Durchgangsverkehr	442,7	58,6	0,1	7,5	0,9	0,8	207,4	-	60,1	0,1	3,5	0,0	0,1	0,1	-	7,9	1,7	-	89,1
Gesamtverkehr	3 682,7	129,0	18,8	10,8	202,2	27,7	1 016,7	241,2	148,7	145,4	643,9	19,0	0,1	0,1	91,4	13,0	78,6	25,2	871,0
Grenzstelle Passau (Donau)																			
Eingang	213,9	0,7	-	-	-	-	-	-	77,9	2,3	16,3	-	-	-	-	17,5	3,8	0,1	95,3
Ausgang	427,4	11,7	0,5	0,6	23,8	1,0	355,8	2,3	0,1	0,1	-	0,1	0,1	-	0,9	1,2	0,1	-	29,3
Gesamtverkehr	641,3	12,4	0,5	0,6	23,8	1,0	355,8	2,3	78,0	2,4	16,3	0,1	-	-	0,9	18,7	3,0	0,1	124,5
Zonengrenzstelle Schnackenburg (Elbe)																			
Eingang insgesamt	704,0	10,1	15,9	10,0	-	1,1	31,6	2,4	6,3	45,4	35,5	36,2	-	-	293,8	0,3	13,6	5,4	196,4
dar.: aus West-Berlin ⁵⁾	109,7	-	8,6	-	-	0,3	0,2	-	0,0	4,4	0,3	-	-	-	5,4	-	-	5,4	85,1
aus Ostberlin u.d.SBZ	245,7	8,1	-	10,0	-	-	0,4	1,3	1,7	19,2	0,4	22,6	-	-	152,3	-	-	-	29,7
Ausgang insgesamt	1 299,2	242,8	5,4	2,0	30,8	0,3	318,3	0,9	307,3	2,2	25,0	19,8	-	-	1,0	27,6	20,2	0,1	295,5
dar.: nach West-Berlin ⁵⁾	725,4	98,7	5,4	2,0	0,3	-	240,9	0,9	244,6	1,7	25,0	19,8	-	-	0,2	2,9	-	-	83,0
nach Ostberlin u.d.SBZ	344,9	85,6	-	-	28,5	0,3	22,1	-	1,0	-	-	-	-	-	0,8	11,6	12,5	-	182,4
Gesamtverkehr	2 003,2	252,9	21,3	12,0	30,8	1,4	349,9	3,3	313,7	47,6	60,5	56,0	-	-	294,8	27,9	33,8	5,5	491,9
Zonengrenzstelle Rügen (Mittellandkanal)																			
Eingang insgesamt	697,1	101,6	0,3	1,0	-	6,7	111,1	47,6	83,9	18,1	3,0	2,1	-	-	63,7	13,9	81,1	69,5	85,3
dar.: aus West-Berlin	204,3	0,2	0,3	-	-	6,4	34,3	3,0	1,6	8,7	2,6	0,4	-	-	3,4	0,1	27,7	69,5	46,1
aus Ostberlin u.d.SBZ	256,9	40,5	-	0,5	-	0,3	19,6	43,5	21,1	9,3	0,4	1,4	-	-	59,8	-	44,6	-	8,2
Ausgang insgesamt	1 877,4	38,1	16,2	-	-	2,7	921,1	0,8	38,5	66,2	221,1	128,5	-	-	133,8	0,7	41,6	0,2	267,9
dar.: nach West-Berlin	1 227,0	34,3	8,3	-	-	0,0	607,2	0,2	33,8	41,2	183,9	119,7	-	-	2,1	0,6	23,0	0,2	172,6
nach Ostberlin u.d.SBZ	308,6	1,4	-	-	-	2,1	283,4	-	0,1	0,5	0,3	-	-	-	-	0,1	3,8	-	16,9
Gesamtverkehr	2 574,4	139,7	16,5	1,0	-	9,5	1 032,2	48,4	122,4	84,2	224,1	130,5	-	-	197,5	14,6	122,7	69,7	353,2

1) In das Bundesgebiet.- 2) Aus dem Bundesgebiet.- 3) Darunter aus Häfen des Bundesgebietes nach Häfen des Bundesgebietes 979 642 t und nach ausländischen Häfen 62 700 t.

4) Darunter nach Häfen des Bundesgebietes aus Häfen des Bundesgebietes 683 344 t und aus ausländischen Häfen 144 684 t.-

Anhang 7: Güterverkehr über wichtigeren Schleusen im Jahre 1958

Schleuse	Verkehrs- Richtung	Durchgegangene Güter in Tonnen			
		Insgesamt	darunter		
			Getreide	Erze	Kohle
Lauenburg	von der Elbe	433 579	16 984	60 659	160 032
	zur Elbe	1 413 108	49 345	304	6 725
	Insgesamt	1 846 687	66 329	60 963	166 757
Anderten	nach Osten	4 933 411	102 268	102 529	3 735 544
	" Westen	1 783 592	203 496	149 241	53 678
	Insgesamt	6 717 003	305 764	251 770	3 789 222
Hinden	von der Weser	1 282 390	258 833	89 858	304 415
	zur Weser	1 489 619	80 309	18 350	537 135
	Insgesamt	2 772 009	339 142	108 208	841 550
Bremen	zu Berg	1 591 392	343 074	91 947	567 110
	" Tal	2 600 812	55 099	56 152	173 469
	Insgesamt	4 192 204	398 173	148 099	740 579
Oldenburg	von der Weser	1 061 472	324 492	153 181	30 420
	zur Weser	1 183 457	54 735	1 246	461 636
	Insgesamt	2 244 929	379 227	154 427	492 056
Herbrum	zu Berg	3 328 840	245 733	2 498 065	160 609
	" Tal	1 343 202	40 295	1 584	639 334
	Insgesamt	4 672 042	286 028	2 499 649	799 943
Münster	aus Richtung Emden	4 511 506	455 821	2 623 116	171 690
	nach Richtung Emden	2 512 825	22 649	1 429	1 208 874
	vom Mittellandkanal	2 447 760	279 423	444 117	52 439
	zum Mittellandkanal	6 378 172	59 267	40 311	4 928 198
	Insgesamt	15 850 263	817 160	3 108 973	6 361 201
Datteln	nach Osten	6 232 517	204 165	313 660	689 050
	" Westen	2 850 838	407 202	76 689	511 698
	Insgesamt	9 083 355	611 367	390 348	1 200 748
Friedrichsfeld	vom Rhein: aus Richtung Berg	3 174 165	55 314	76 015	137 560
	" " Tal	2 927 103	145 928	231 734	308 494
	zum Rhein: in Richtung Berg	3 006 178	395 696	77 272	1 477 171
	" " Tal	1 476 244	18 804	4 966	385 352
	Insgesamt	10 583 690	615 742	389 987	2 308 577
Schleuse VII	nach Osten	5 675 090	35 593	167 622	3 799 120
	" Westen	3 615 385	220 202	774 441	889 165
	Insgesamt	9 290 475	255 795	942 063	4 688 285
Schleuse I und Ruhrschleuse	vom Rhein: aus Richtung Berg	2 225 968	16 494	395 076	97 635
	" " Tal	3 238 501	22 195	1 442 092	89 251
	zum Rhein: in Richtung Berg	6 250 629	173 243	232 365	3 685 661
	" " Tal	2 868 498	3 747	171 023	1 958 098
	Insgesamt	14 583 596	215 679	2 240 556	5 831 345
Niederlahnstein	vom Rhein: aus Richtung Berg	756	-	-	420
	" " Tal	24 412	-	-	18 248
	zum Rhein: in Richtung Berg	337 587	-	-	-
	" " Tal	43 678	-	-	-
Kostheim	Insgesamt	406 433	-	-	18 668
	vom Rhein: aus Richtung Berg	608 668	7 292	-	5 622
	" " Tal	7 961 259	194 189	192 168	3 595 288
	zum Rhein: in Richtung Berg	181 993	72 046	-	16 111
	" " Tal	1 942 397	251 840	155 459	18 000
Feudenheim	Insgesamt	10 694 317	525 367	347 627	3 635 021
	vom Rhein: aus Richtung Berg	1 496 651	12 465	-	19 262
	" " Tal	5 227 915	165 572	17 212	3 048 991
	zum Rhein: in Richtung Berg	195 430	1 573	727	724
	" " Tal	1 009 465	17 905	468	5 144
	Insgesamt	7 929 461	197 515	18 407	3 074 121