

**PREISE
LÖHNE
WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

Unverkäufliches
Probenexemplar

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Jahrgang 1955

Nr. 2 • Sept. 1955



**STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Jahrgang 1955

Nr. 2 • Sept. 1955



VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART - KÖLN

Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland bis Mitte 1955	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs	6
Indexziffern der Seefrachtraten	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet	7
Für Personen im Ausland	8
Für Personen im Transitverkehr	10
B. Eisenbahnfrachten im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs)	11
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	11
II. Seeverkehr	
1. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien	12
Index der Zeitcharterraten, Großbritannien	12
Index der Seefrachtraten, Norwegen	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Schweden	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark	12
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien	12
2. Frachtraten der Trampschiffahrt	
Bauxit	14
Düngemittel	14
Erdnüsse	13
Erdöl	13
Erze	14
Espartogras	14
Getreide	13
Grubenholz	14
Kohle	13
Salz	13
Schnittholz	14
Schrott	14
Schwefel	14
Schwefelkies	14
Sojabohnen	13
Zement	14
Zucker	13

3. Frachtraten der Küstenschifffahrt

Blocksteine, Granit- und Pflastersteine	16
Briketts	15
Düngemittel	16
Eisen- und Stahlerzeugnisse	16
Getreide	15
Koks	15
Kupfer	16
Papierholz	15
Roheisen	16
Salz	15
Schnittholz	16
Soda	16
Steinkohle	15
Tonerde	16

Abkürzungen und Zeichenerklärungen

E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
HBf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
VBf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	lfers = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	öS = Österreichische Schilling
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfrs = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = Dollar
Nordd. = Norddeutsche	
Wk. = Westküste	
Ok. = Ostküste	

1 lb = 453,59265 Gramm

1 qr = 480 lbs

1 Fathom = 182,878358 cm

1 Standard = 4,6721 cbm

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden

. an Stelle einer Zahl = Kein Nachweis vorhanden

... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeitpunkt
des Druckes noch nicht vor

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland

Die Preise für Verkehrsleistungen im innerdeutschen Verkehr blieben auch im Verlauf des Jahres 1955 bis auf einige Angleichungen, die u. a. die Binnenschifffahrt betrafen, unverändert. Im europäischen und überseeischen Verkehr traten überwiegend Preiserhöhungen ein. Dies bezieht sich vor allem auf die Seefrachten, in einigen Fällen auch auf Preise im Eisenbahn-Personen- und -Güterverkehr. Im Luftverkehr ließ sich eine entgegengesetzte Tendenz, begründet mit der weiteren Steigerung des Verkehrsvolumens, feststellen.

Im Verkehr der Schiene und Straße in der Bundesrepublik sind außer einigen Anpassungen und den Veränderungen, die aus der Einführung des durchgehenden Tarifs für das Gebiet der Montan-Union für Kohle- und Koks-, Eisen- und Stahlfrachten ab 1. 5. 1955 erfolgten, keine Veränderungen eingetreten. So gilt z. B. im innerdeutschen Verkehr der Ausnahmetarif 6 B 1 für Kohletransporte unverändert weiter. Von den übrigen europäischen Ländern führte im Personenverkehr Großbritannien eine im einzelnen unterschiedliche Erhöhung der Eisenbahntarife durch. Im Mittel dürfte sie sich auf etwa 10 vH stellen. Auch die Tarife im Londoner Verkehr wurden erhöht und sind damit jetzt auf rund das Doppelte der Vorkriegszeit angestiegen. In Schweden trat eine allgemeine Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise ab 1. 6. 1955 ein, die kürzere Strecken und einfache Fahrten am stärksten betraf. In den Niederlanden ist für den 1. 9. 1955 eine Fahrpreiserhöhung angesetzt, die die Preise der Fahrten zwischen 20 bis 150 km im Durchschnitt um 6,67 vH erhöht. Ein Teil der Zeitkarten (z. B. einfache Wochen- und Monatskarten, nicht dagegen Schülerkarten und einige andere) sind von der Erhöhung mit betroffen. Vorgesehen sind Fahrpreiserhöhungen auch in Dänemark, doch ist dazu einzelnes hier noch nicht bekannt.

Im Güterverkehr wurden die britischen Tarife um 7,5 bis 15 vH erhöht, gleichzeitig sind übrigens auch die Kanal- und Dockabgaben im gleichen Umfang angestiegen. Die englische Wirtschaft befürchtet Auswirkungen dieser Erhöhungen auf einen Teil der Warenpreise.

Im internationalen Luftverkehr waren weitere Bestrebungen zu einer Herabsetzung der Tarife — teils auch durch weitere Differenzierungen wie beispielsweise die Erweiterung verbilligter, befristeter Rückfahrten, verbilligter Familienfahrkarten und dgl. — festzustellen. Im Frachtverkehr über den Nordatlantik wurde von der IATA, der Internationalen Vereinigung der Lufttransportgesellschaften, ab

15. 8. 1955 eine Ermäßigung um durchschnittlich etwa 20 vH für Sendungen im Gewicht von über 45 kg eingeführt.

Im Seeverkehr hat die für die Reeder seit Jahresanfang bestehende allgemein günstige Entwicklung angehalten. Die Entwicklung der Frachten im Seeverkehr und im Küstenverkehr war dementsprechend uneinheitlich. Dieses Auseinanderfallen in der Frachtenentwicklung der beiden Verkehrsbereiche weist darauf hin, daß für die Beurteilung der Ratenentwicklung im Küstenverkehr die Frachttindices für den Überseeverkehr nicht geeignet sind. Die Einwirkungen aus Wirtschaftslage und Jahreszeiten sind in den beiden Bereichen durchaus unterschiedlich. Eine Verlagerung von Schiffsraum aus dem einen in den anderen Verkehr ist nur zum geringen Teil möglich, da in den beiden Bereichen unterschiedliche optimale Schiffsgrößen usw. gelten.

Bei einem Geschäft, das die Erwartungen nicht in allen Fällen erfüllte, sind die Frachten in der Küstenfahrt von ihrem unter jahreszeitlichen Einwirkungen erreichten hohen Stand zu Jahresende 1954 wieder in verschiedenem Ausmaß zurückgegangen. Besonders deutlich war der Unterschied bei den Raten nach schwedischen Ostseehäfen, die vorher im Winter stark angezogen hatten. So haben die meisten Frachtabgaben im Küstenverkehr einen niedrigeren Stand als gegen Ende des Jahres 1954. Doch ergibt sich ein wesentlich anderes Bild, wenn mit dem Stand von Mitte 1954 bzw. mit dem Jahresdurchschnitt 1954 verglichen wird. Im letzteren Fall ergibt sich bei den meisten Frachtraten ein günstiger Vergleich.

Im Überseeverkehr haben die Raten der Trampschifffahrt für Trockenfrachten nach den vorliegenden Indices gegenüber dem Stand von Jahresanfang um 5 bis 15 vH angezogen. Sie liegen damit durchschnittlich um 50 vH über den Jahresdurchschnitten von 1950. Besonders stark stiegen die Kohlefrachten bei Erhöhungen um etwa 30 vH sowohl in der Nordamerika-Fahrt wie in der Fahrt nach Italien an. Die Getreidefahrt vom Pazifik nach Europa war dagegen bei geringer Nachfrage billiger. Im Juli und August war in verschiedenen Fahrtgebieten sowohl der Einfluß des üblichen hochsommerlichen Rückgangs der Verschiffungen wie auch einer ungeklärten Lage im US-Kohleangebot und in der englischen Ein- und Ausfuhr an Kohle zu spüren. In Richtung auf höhere Frachten könnten sich die teils im August eingetretenen Erhöhungen der Bunkerölpreise und die verschiedentlich schon vorher durchgeführte Verteuerung der Bunkerkohle auswirken.

Die Entwicklung der Frachtraten in der Tramp-, Linien- sowie Küstenschifffahrt für einige Fahrtgebiete und Waren

Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Güterart	Währungs- und Mengeneinheit	1954	1955							Veränderung in vH Juli 1955 gegen Dez. 1954	
			Dez.	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli		
Übersee-Trampschifffahrt:												
St. Lawrence — UK/Kontinent ..	Getreide	s je 2220 lbs	72.0 ^{1/3}	74.0 ^{2/3}	74.0	74.0	74.0	63.10 ^{3/4}	78.4 ^{2/7}	78.7	76.5 ^{6/7}	+ 6,2
Nord-Pazifik — UK/Kontinent ..	Getreide	s je 2240 lbs	118,2	137.1 ^{2/3}	140,0	137.3 ^{2/3}	nom.	nom.	nom.	105.4 ^{2/7}	— 10,8	
La Plate — UK/Kontinent ..	Getreide	s je 2240 lbs	120,0	.	95,0	100,0	90,0	100.7 ^{2/4}	107,6	109.0 ^{4/7}	— 9,1	
Westaustralien — UK/Kontinent ..	Getreide	s je 2240 lbs	115,0	114.9 ^{6/7}	112.11	112,6	.	114,2	114,2	117.2 ^{2/7}	+ 1,9	
Kuba — Großbritannien	Zucker	s je 2240 lbs	92.8 ^{1/2}	.	112,6	110,0	.	98,9	.	.	.	
San Domingo — Großbritannien	Zucker	s je 2240 lbs	87,8	86,3	.	.	.	94,2	107,6	.	(+ 22,9)	
Wales — Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	28,4	27.8 ^{4/7}	27.5 ^{2/5}	26.9 ^{1/2}	26,8	27.7 ^{1/2}	36,5	37,1	+ 30,9	
Rotterdam — Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	24,0	25,10	25,3	25,8	22.5 ^{1/2}	22,6	27,9	32,0	+ 33,3	
Hampton Roads — Norddtsh. Häfen	Kohle	s je 2240 lbs	50.5 ^{3/4}	54.9 ^{2/5}	59,2	49.4 ^{1/5}	51,6	57.11 ^{1/2}	62,4	61.0 ^{7/8}	+ 21,0	
Übersee-Linienschifffahrt:												
Hamburg — Barranquilla	Maschinen ²⁾	\$ je 1000 kg	28,35	30,45	31,50	31,50	31,50	31,50	31,50	31,50	+ 11,1	
Hamburg — Rangoon	Pharmazeutika	s je 1015 kg	240,0	240,0	265,0	265,0	265,0	265,0	265,0	265,0	+ 10,4	
Bombay — Hamburg	Baumwolle	s je 40 cbft	146,6	146,6	161,0	161,0	161,0	161,0	161,0	161,0	+ 9,9	
New York — Hamburg	Rindshäute ³⁾	\$ je 100 lbs	1,95	1,95	1,95	1,95	2,25	2,25	2,25	2,25	+ 16,4	
Küstenschifffahrt:												
Hamburg — nördl. Karlskrona	Koks	skr je 1000 kg	19,50	22,00	17,50	.	14,00	14,13	12,70	14,50	— 35,6	
Hamburg — Helsingborg	Koks	skr je 1000 kg	19,00	17,50	17,25	.	.	12,50	.	.	.	
Wismar/Stralsund — Helsingborg	Briketts	skr je 1000 kg	16,75	16,50	15,50	.	13,50	13,50	.	15,75	— 6,0	
Venersee — Weser	Schnittholz	DM je stand.	87,75	.	.	70,00	70,00	73,50	87,50	102,13	+ 16,4	

¹⁾ November. — ²⁾ Bis \$ 336,00 Wert je Frt. — ³⁾ Trocken, lose oder in Bündeln. — vH-Zahlen in Klammern. Juni 1955 gegenüber Dezember 1954.

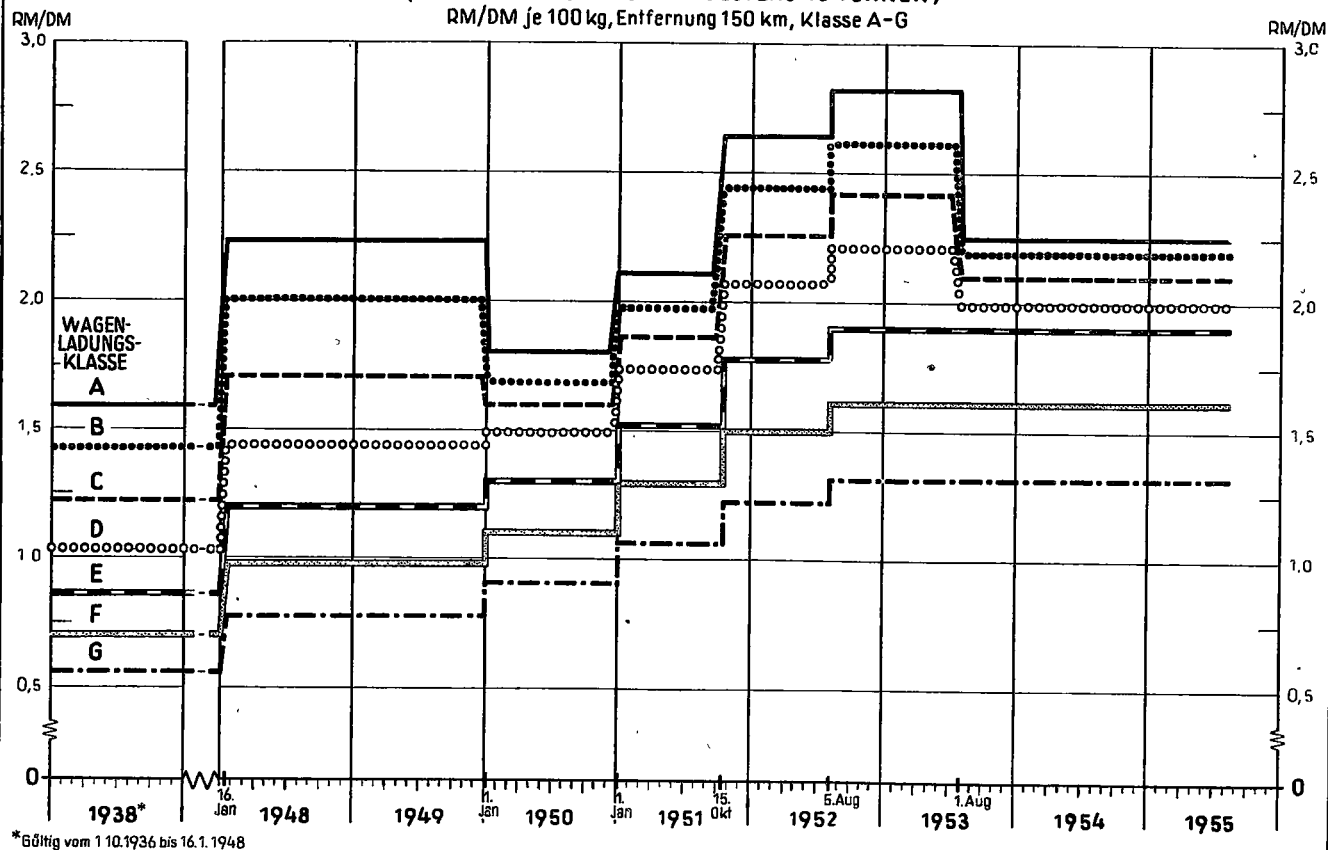
Die im allgemeinen günstige Ratenentwicklung erstreckte sich sowohl auf Einzelcharter wie auch auf die konsequente Fahrt und Zeitcharterverträge. Sie trug damit die Vorzeichen einer nicht als kurzfristig zu betrachtenden Erholung.

Am Tankerfrachtenmarkt sind die Raten im Gegensatz zu der überwiegend nach oben gerichteten Entwicklung bei den Trockenfrachten zurückgegangen. Der Ratenabbau betrug gegenüber dem Höchststand d. J. (im Monat Februar) etwa 20 bis 30 vH. Ein Teil des älteren Tankerschiffsraums liegt still, nachdem neue große Tanker in Dienst genommen wurden.

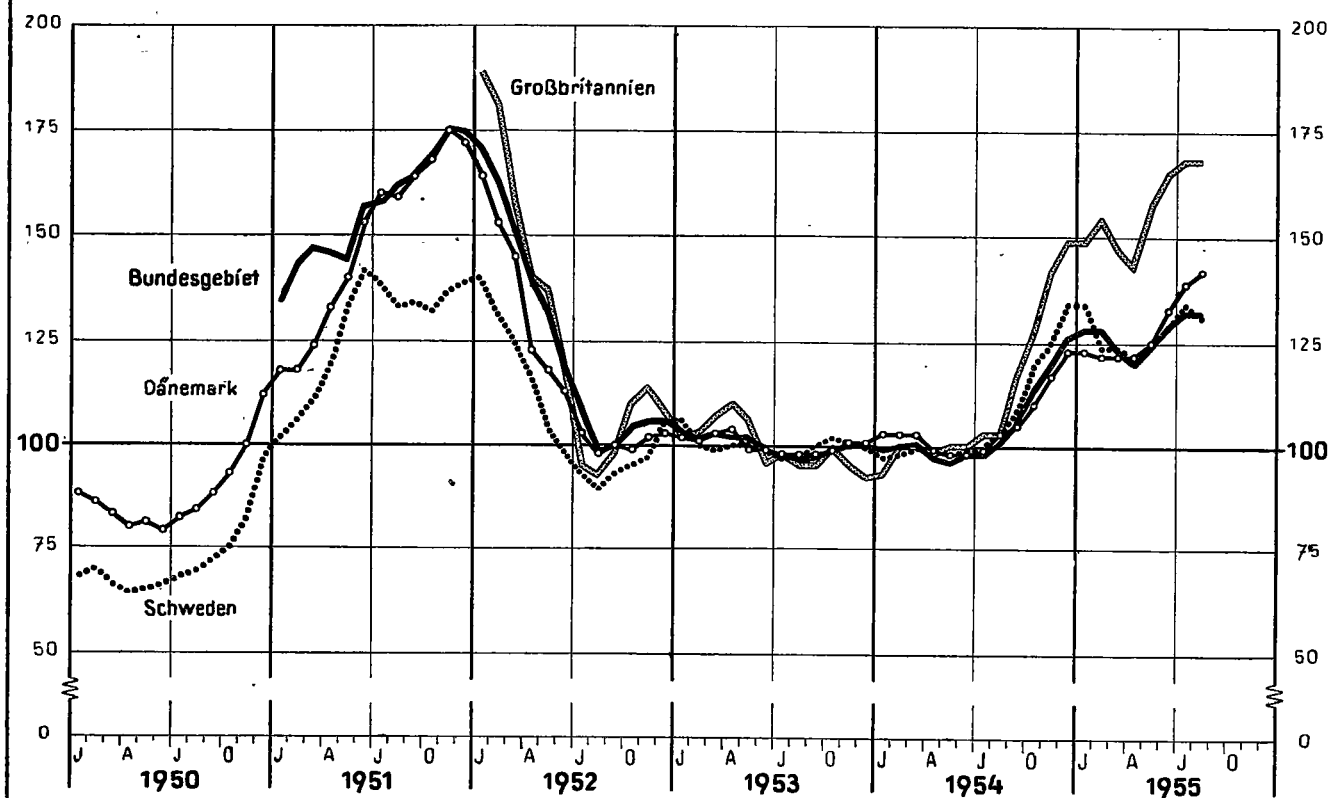
Im Übersee-Linienverkehr hat teilweise die zwischen Jahresanfang und Jahresmitte eingetretene bzw. geplante Erhöhung der Raten Unruhe ausgelöst. Ähnliches gilt von verschiedenen Erhöhungen der Hafenaufschläge. Im

Durchschnitt sind die Linienfrachten gegenüber ihrem Stand im vorigen Jahr um etwa 10 vH erhöht worden. Die Notwendigkeit von Erhöhungen wurde mit der Steigerung der Kosten in den Linienverkehren begründet. Einsprüche gegen die geplanten Erhöhungen erfolgten teils von seiten der europäischen Verarbeiter überseeischer Rohstoffe und der Exporteure von industriellen Fertigwaren wie Textilien u. a., da sie eine Beeinträchtigung ihrer Konkurrenzfähigkeit im überseeischen Markt durch die höhere Frachtbelastung befürchteten. Das gilt besonders für die Textilindustrie. Einsprüche wurden aber auch von Rohstoffverarbeitern geltend gemacht — auch hier kamen sie wieder vor allem von der Textilindustrie und waren besonders gegen eine Verteuerung der Frachten für australische Wolle wie für afrikanischen Sisal gerichtet. Zu der vorgesehenen Erhöhung der Hafenaufschläge in Bombay und anderen indischen Häfen erfolgten Proteste der indischen Regierung.

EISENBAHNFRACHTEN IM GÜTERVERKEHR (WAGENLADUNGEN VON MINDESTENS 15 TONNEN) RM/DM je 100 kg, Entfernung 150 km, Klasse A-G



INDEX DER SEEFRACTEN umbasiert auf 1953=100



I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze¹⁾ in RM/DM in allen Zügen

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Einfache Fahrt								
ab 1. 6. 1932	2,90	2,00	11,60	8,00	29,00	20,00	58,00	40,00
ab 1. 4. 1946	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 25. 7. 1948	4,40	3,00	17,40	12,00	44,00	30,00	87,00	60,00
ab 15. 10. 1951	5,10	3,40	21,00	14,00	51,00	34,00	105,00	70,00
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 6. 1932	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 1. 4. 1946	11,60	8,00	46,40	32,00	116,00	80,00	232,00	160,00
ab 25. 7. 1948	8,80	6,00	34,80	24,00	88,00	60,00	174,00	120,00
ab 15. 10. 1951	9,00	6,00	37,50	25,00	84,00	56,00	147,00	98,00

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Geltungsbereich in km				
	1—75	76—150	151—225	226—300	über 300
Eilzugzuschläge					
ab 1. 6. 1932 3. Kl. ...	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25
2. Kl. ...	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
ab 1. 1. 1945 3. Kl. ...	0,75	0,75	0,75	0,75	1,25
2. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
ab 1. 4. 1946 3. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
2. Kl. ...	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00
ab 25. 7. 1948 ²⁾ 3. Kl. ...	0,50	1,00	1,50		2,00
2. Kl. ...	0,75	1,50	2,25		3,00
ab 15. 10. 1951 3. u. 2. Kl.	0,50	1,00	1,50		2,00
ab 23. 5. 1954	Mit Wirkung vom 23. 5. 1954 kamen die Eilzugzuschläge in Fortfall				
Schnellzugzuschläge					
ab 1. 6. 1932—22. 5. 1954..	Für Schnellzugzuschläge galten die doppelten Sätze wie für Eilzüge				
ab 23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zu D-Zug) in RM/DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	3. Klasse		2. Klasse		1. Klasse	
	bis 300 km	über 300 km	bis 300 km	über 300 km	bis 300 km	über 300 km
ab 19. 10. 1936	1,00	1,50	2,00	3,00	2,00	3,00
ab 1. 4. 1946	2,00	3,00	4,00	6,00	4,00	6,00
ab 25. 7. 1948	2,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00
ab 15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
ab 23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft
in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.			2. Kl.			Einbett			3. Kl.		
	bis 600 km		über 600 km	bis 600 km		über 600 km	bis 600 km		über 600 km	alle Entfernungen		
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00	12,50		14,50	15,00		17,50	10,00		
ab 15. 2. 1951.....	30,00			15,00		17,00	17,50		20,00	10,00		
ab 12. 2. 1953.....	35,00			18,00		20,00	21,00		24,00	12,00		
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 1. 5. 1955.....	26,00	29,00	32,00	16,00	17,00	18,00	17,00	19,00	21,00	10,00	11,00	11,00

¹⁾ Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. —
²⁾ Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze¹⁾ in dkr Einfache Fahrt								
ab 1. 8. 1948	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1948	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,10	33,40	88,80	59,20	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs Einfache Fahrt								
1950	273	208	1 074	818	2 849	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 849	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
Hin- und Rückfahrt								
1950	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1951	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1952	650	520	2 556	2 046	6 306	5 046	12 556	10 046
ab 15. 5. 1953	812	650	3 190	2 556	7 870	6 306	15 670	12 556
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 080
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt								
1950	102	68	402	268	1 808	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
Hin- und Rückfahrt								
1950	204	136	804	536	2 016	1 344	4 028	2 684
1951	612	408	2 412	1 608	6 048	4 032	12 084	8 052
1952	540	360	2 160	1 440	5 400	3 600	10 800	7 200
1953	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1954	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
für Schnellsüge — aller Art Einfache Fahrt								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
Hin- und Rückfahrt								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
Luxemburg, Sätze in ifrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	—	—	102,00	71,00	—	—	—	—
1951	—	—	102,00	71,00	—	—	—	—
1952	—	—	102,00	71,00	—	—	—	—
1953	—	—	102,00	71,00	—	—	—	—
1954	—	—	102,00	71,00	—	—	—	—

¹⁾ Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzuzuschlag.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Niederlande, Sätze in hfl								
Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,85	7,90	5,50	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	8,60	6,60	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,00	11,50	—	—	—	—
Norwegen, Sätze in nkr								
Einfache Fahrt								
1950—30. 4. 1952	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50
ab 1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00
ab 1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00
Hin- und Rückfahrt								
Karten für Hin- und Rückfahrt werden nicht ausgegeben								
Österreich¹⁾, Sätze in öS								
Einfache Fahrt								
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00
ab 1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00
ab 1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00
Hin- und Rückfahrt								
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	270,00	180,00
ab 1. 9. 1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	441,00	294,00
ab 1. 1. 1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	552,10	368,10
Portugal, Sätze in Escudos								
Einfache Fahrt								
1952	17,50	12,50	70,00	50,00	175,00	125,00	—	—
1953	17,50	12,50	70,00	50,00	175,00	125,00	—	—
1954	17,50	12,50	70,00	50,00	175,00	125,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1952	35,00	25,00	140,00	100,00	350,00	250,00	—	—
1953	35,00	25,00	140,00	100,00	350,00	250,00	—	—
1954	35,00	25,00	140,00	100,00	350,00	250,00	—	—
Schweden, Sätze in skr								
Einfache Fahrt								
1950	5,85	3,60	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,60	90,00	60,00
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	98,00	62,00	135,00	90,00
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	143,50	99,00
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	108,50	69,00	151,50	101,00
Schnellzugzuschlag								
2. Klasse								
1950	4,50							
ab 1. 5. 1951	6,00							
ab 1. 4. 1952	6,00							
ab 1. 6. 1953	4,50							
3. Klasse								
1950		3,00						
ab 1. 5. 1951		4,00						
ab 1. 4. 1952		4,00						
ab 1. 6. 1953		3,00						
Schweiz, Sätze in sfrs								
Einfache Fahrt								
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	73,30	52,40
ab 1. 4. 1953	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—
ab 1. 4. 1953	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50
Spanien, Sätze in Pesetas								
Einfache Fahrt								
1950—1953	16,30	10,20	65,00	40,65	162,50	101,55	324,95	203,10
ab 21. 5. 1954	17,95	11,20	71,55	44,70	178,80	111,70	357,60	223,40
Hin- und Rückfahrt								
1950—1953	32,60	20,40	130,00	81,30	325,00	203,10	649,90	406,20
ab 21. 5. 1954	35,90	22,40	143,10	89,40	357,60	223,40	715,00	446,80
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km								
Einfache Fahrt								
ab 1. 1. 1950	3. Klasse		1. Klasse		3. Klasse		1. Klasse	
ab 1. 5. 1952	2,44		4,07		4,88		8,14	
	1,75		2,63		3,60		5,26	

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

¹⁾ Die angegebenen Preise für 2. Klasse gelten für Personenzüge. Die Fahrpreise 2. Klasse Schnellzug betragen das Doppelte von 3. Klasse. Für 3. Klasse sind die Preise für Schnell- und Personenzug gleich.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Stand: Februar 1955

In Schweizer Franken

Fahrtroute von — nach	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Fahrpreise von London nach Wien (1573 km)¹⁾				
a) über Harwich—Hoek van Holland				
London—Hoek van Holland	63,85	63,85	127,70	90,55
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	11,95	8,55	23,90	17,10
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	81,65	54,45	124,00	82,70
Passau Hbf—Wien West	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	182,45	139,35	325,60	215,35
b) über Dover—Calais				
London—Dover	13,50	10,85	27,00	21,70
Dover—Aachen Süd	65,50	42,10	120,60	81,70
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	81,65	54,45	124,00	82,70
Passau Hbf—Wien West	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	185,65	119,90	321,60	211,10
Fahrpreise von Paris nach Salzburg (1086 km)¹⁾				
Paris—Kehl (Grenze)	51,15	41,00	102,30	82,00
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	59,65	39,80	97,35	64,90
insgesamt	110,80	80,80	199,65	146,90
Fahrpreise von Paris nach Kopenhagen (1501 km)¹⁾				
Paris—Jeumont (Grenze)	23,85	19,10	47,70	38,20
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	22,80	13,50	39,00	25,35
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	78,50	52,35	120,90	80,60
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	31,10	20,80	53,60	36,00
insgesamt	156,25	105,75	261,20	180,15
Fahrpreise von Paris nach Prag (1241 km)¹⁾				
Paris—Kehl (Grenze)	51,15	41,00	102,30	82,00
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	56,50	37,70	92,60	61,75
Schirnding (Grenze)—Prag	43,95	29,30	87,90	58,60
insgesamt	151,60	108,00	282,80	202,35
Fahrpreise von Amsterdam nach Bern (897 km)¹⁾				
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	11,35	8,20	22,70	16,40
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	65,95	43,95	105,20	70,10
Basel bad. Bf—Bern	17,50	12,60	20,10	13,80
insgesamt	94,80	64,75	154,00	105,30
Fahrpreise von Brüssel nach Rom (1788 km)¹⁾				
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	19,90	11,70	34,00	21,85
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	65,95	43,95	105,20	70,10
Basel bad. Bf—Chiasso	35,60	25,50	53,30	38,20
Chiasso—Rom	48,10	28,30	96,20	56,60
insgesamt	169,55	109,45	288,70	186,75
Fahrpreise von Kopenhagen nach Innsbruck (1595 km)¹⁾				
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	26,70	17,90	46,00	31,00
Großenbrode Mitte See—Kufstein	122,45	81,65	163,25	108,85
Kufstein—Innsbruck	6,30	3,10	12,60	6,20
insgesamt	155,45	102,65	221,85	146,05
Fahrpreise von Kopenhagen nach Belgrad (2298 km)¹⁾				
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	31,10	20,80	53,60	36,00
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	125,60	83,75	166,40	110,95
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	18,60	9,30	37,20	18,60
Jesenice (Grenze)—Belgrad	46,10	30,70	92,20	61,40
insgesamt	221,40	144,55	349,40	226,95
Fahrpreise von Oslo nach Mailand (2519 km)¹⁾				
Oslo—Kornsjö (Grenze)	18,60	12,40	37,20	24,80
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	82,90	65,50	142,80	110,50
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	100,50	67,00	144,40	96,30
Basel bad. Bf—Chiasso	35,60	25,50	53,30	38,20
Chiasso—Mailand	3,80	2,30	6,00	3,50
insgesamt	241,40	172,70	383,70	273,30
Fahrpreise von Stockholm nach Paris (2142 km)¹⁾				
Stockholm—Malmö Mitte See	62,50	41,90	114,40	76,50
Malmö Mitte See—Großenbrode Mitte See	28,90	19,40	49,80	33,60
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	81,65	54,45	124,00	82,70
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	22,80	13,50	39,00	25,35
Jeumont (Grenze)—Paris	23,85	19,10	47,70	38,20
insgesamt	219,70	148,35	374,90	256,35

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

¹⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern

B. Eisenbahnfrachten im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in RM/DM für 100 kg, Entfernung 150 km

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung					
	1. 10. 1936 ¹⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953
Stückgut im Gesamtgewicht von						
1— 500 kg ²⁾	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36
501—1000 kg ²⁾	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40
mehr als 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55
Zuschlag zum Stückgut Zuschlag je Sendung						
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771
Wagenladung mindestens 15 000 kg						
Regelklasse A 15	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25
B 15	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19
C 15	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10
D 15	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99
E 15	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90
F 15	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61
G 15	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31
Ausnahmetarife darunter: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32
1 B 34 Grubenholz ³⁾	1,30 ³⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Die Frachtsätze sind für 500 kg angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. Bei Grubenholz je 500 kg. — ³⁾ Gültig ab 1. 4. 1937.

2. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten

Ware ¹⁾	Versand- bahnhof	Empfangs- bahnhof	km	Regelklassen bzw. Ausnahme- tarife	Wagenart	Stichtag der Neufestsetzung				
						1. 10. 1936	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953
						RM/DM je 1000 kg				
Fische	Hamburg-Altona	Frankfurt/M.	513	15 B 1	Kühlw.	25,50	40,70	47,60	50,90 ²⁾	50,90
Weizen	Hamburg	Augsburg	739	17 S 1	gedeckt	31,50 ⁸⁾	34,80	37,20 ⁹⁾	37,20	37,20 ²⁴⁾
Kartoffeln	Nienburg (Weser)	Essen	229	16 B 1	gedeckt	5,70	11,30	11,30	14,00 ¹⁰⁾	14,00
Kaffee	Hamburg	Frankfurt/M.	507	24 S 5	gedeckt	29,10	41,80	41,80	41,80	40,70 ²⁵⁾
Tabak	Hamburg	Hannover	162	A	gedeckt	17,50	23,20	29,00	31,00	24,80
Öle und Fette										
tierische Öle, imp. ³⁾	Hamburg	Mannheim	588	24 S 5	gedeckt	30,50	43,40	43,40	43,40	42,30 ²⁶⁾
sonstige pflanzl. u. tier. Öle ³⁾	Hamburg	Mannheim	588	B	offen	39,80	50,90	62,60	66,60	56,20
Eisen- und Manganerz	Salzgitter	Dortmund Vbf.	253	7 B 35	offen	2,70	3,94	4,62	4,84	4,84
Schwefelkies	Meggien	Duisburg ⁴⁾	129	7 B 21	offen	2,80	5,80	6,70	7,20	7,20
Schwefelkiesabbrände	Duisburg ⁴⁾	Hildesheim	270	7 B 1	offen	7,30	13,80	15,90	17,00	17,00
Steinkohlen	Essen, Hbf	Passau	710	6 B 1	offen	14,40	23,60	27,40	29,30	29,30
Steinkohlenbriketts	Essen, Hbf	Hamburg	357	6 B 11	offen	6,50	15,80	16,30	17,40	17,40
Steinkohlenkoks	Gelsenkirchen, Hbf	Hamburg	346	6 B 11	offen	6,30	15,50	16,30	17,40	17,40
Rohbraunkohlen	Liblar	Hamburg	435	6 B 14	offen	7,50	17,70	18,90	20,20	20,20
Braunkohlenbriketts	Liblar	München	610	6 B 1	offen	13,50	22,40	26,00	27,80	27,80
Rohes Erdöl	Celle	Hamburg	136	14 B 1	Pr. Kesselw.	7,10	12,70	14,90	15,90	13,50
Benzin	Hamburg	München	797	14 B 2	Pr. Kesselw.	34,50	54,60 ¹¹⁾	59,30 ¹²⁾	63,50	48,60
Benzol	Bochum-Langendreer	Duisburg	42	C	offen	4,10	6,30	7,60	8,10	7,00
Gasöl, Dieselöl	Hamburg	München	797	14 B 23	Pr. Kesselw.	21,40	34,00	39,40	42,20	35,90
Zement	Bremen	Bremen	468	4 B 6 ¹³⁾	gedeckt	16,80	28,88 ¹⁴⁾	29,61 ¹⁵⁾	33,39	33,39
Tonerde, Bauxit	Köln	Hildesheim	311	C	offen	9,50	17,40	20,00	21,40	21,40
Schwefelsäure	Duisburg	Hagen	62	C	Pr. Wagen.	5,70	8,80	10,60	11,30 ¹⁶⁾	8,30
Düngekalk	Regensburg	Frankfurt/M.	342	11 B 1	gedeckt	3,30 ¹⁷⁾	6,60	9,60 ¹⁸⁾	10,20 ¹⁹⁾	10,20
Thomasmehl	Dortmund	Osnabrück	105	11 B 1	gedeckt	3,90 ¹⁷⁾	6,00	7,20 ¹⁸⁾	7,80 ¹⁹⁾	7,80
Stein- und Siedesalz	Hamburg	Hamburg	209	F	gedeckt	9,40	17,20	20,00	21,30	21,30
Stickstoffdüngemittel	Ludwigshafen	Frankfurt/M.	88	11 B 1	gedeckt	3,30 ¹⁷⁾	5,70	6,60 ¹⁸⁾	7,20 ¹⁹⁾	7,20
Häute und Felle	Hamburg	Offenbach/M.	510	23 S 3	gedeckt	28,90	40,40	40,40	40,40	33,60
Wolle	Bremen	Backnang	619	21 S 2	offen	31,50	32,80	45,90	45,90	36,20
Baumwolle	Bremen	Münster	172	A	offen	17,60	23,30	29,10	29,10	24,80
Stammholz, über 1,5 m lang	Passau, Hbf	Herford	690	F	offen	20,20	32,40	37,60	40,20	40,20
Faserholz, Papierholz	Passau, Hbf	Mannheim-Sandhofen	504	1 B 21	offen	10,50 ²⁰⁾	18,00	20,70	22,10	22,10
Grubenholz	Regensburg, Hbf	Bochum-Riemke	580	1 B 22	offen			20,20 ²¹⁾	21,60	21,60
Schnittholz	Passau, Hbf	Essen, Hbf	710	1 B 34	offen	10,40 ²²⁾	17,80	20,60	21,90	21,90
				E	offen	25,60	36,10 ²³⁾	42,20	45,20	45,20
				1 B 1	offen					
Zellstoff/Holzschliff Wassergehalt über 40%	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	F	gedeckt	13,23	23,31	27,09	28,98	28,98
sonstigen				D	gedeckt	19,95	32,55	38,75	41,48	37,38
Roh Eisen in Masseln	Dortmund	Hagen	80	G	offen	2,20	4,10	4,80	5,10	5,10
Halbzeug ²⁾	Duisburg	Hagen	66	F	offen	3,60	6,70	7,80	8,30	8,30
Stahlschrott	Hamburg	Hagen	342	F	offen	12,90	22,70	26,30	28,10	28,10
Stab-Formstahl ²⁾	Hagen	Braunschweig	274	D	offen	16,40	27,20	32,40	34,70	31,20
Röhren aus Eisen	Düsseldorf	Hamburg	387	D	offen	21,40	34,40	40,90	43,80	39,40
Eisen- und Stahldraht	Hamburg	Hamburg	965	D	offen	20,50	33,10	39,40	42,20	38,00
Bleche und Platten ²⁾	Hagen	Bremen	254	D	offen	15,40	25,70	30,80	32,70	29,40

Nach den Angaben der Bundesbahn-Hauptverwaltung.

¹⁾ Mit Ausnahme bei Fisch (5 t) gilt als Gewichtsklasse 15 t. — ²⁾ Bestimmte tierische Öle, aus Übersee eingeführt. — ³⁾ Sonstige bestimmte pflanzliche und tierische Öle. — ⁴⁾ Duisburg-Hochfeld-Süd. — ⁵⁾ Halbzeug und Blöcke aus Stahl, eiserner Platinen. — ⁶⁾ Unbearbeitet. — ⁷⁾ Gültig ab 15. 9. 1952. — ⁸⁾ Ausnahmetarif 1936 17 B 1. — ⁹⁾ Gültig ab 1. 11. 1951. — ¹⁰⁾ Gültig ab 1. 9. 1952. — ¹¹⁾ Gültig ab 11. 5. 1951. — ¹²⁾ Gültig ab 1. 5. 1952. — ¹³⁾ 1936 bis 31. 12. 1950 Ausnahmetarif 3 B 2. — ¹⁴⁾ Ab 1. 8. 1951 = 25,73 DM. — ¹⁵⁾ Ab 16. 6. 1952 = 31,19 DM. — ¹⁶⁾ Ab 1. 1. 1953 = 9,60 DM. — ¹⁷⁾ Gültig ab 1. 7. 1937. — ¹⁸⁾ Gültig ab 1. 1. 1952. — ¹⁹⁾ Gültig ab 20. 9. 1952. — ²⁰⁾ Gültig ab 25. 10. 1937. — ²¹⁾ Gültig ab 7. 3. 1952. — ²²⁾ Gültig ab 1. 12. 1937. — ²³⁾ Gültig ab 1. 8. 1951. — ²⁴⁾ ab 1. 8. 1954 = 37,00 DM — ²⁵⁾ ab 1. 3. 1955 = 30,20 DM — ²⁶⁾ ab 1. 3. 1955 = 28,90 DM.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien											
	Deutscher Seefrachtenindex IV. Quart. 1950 = 100 ¹⁾					Index der Trampschiffahrtsfrachten 1952 = 100 ²⁾										Ind. d. Zeitcharterraten 1952 = 100 ³⁾	
	insgesamt	Tramp-Tanker-fahrt	Linien-fahrt	Europa-verkehr	Außen-europa-verkehr	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Esparto	insgesamt	Ölge-feuerte Schiffe ⁴⁾	Motor-Schiffe ⁵⁾	
1950 JD	100,0 ³⁾	100,0 ³⁾	100,0 ³⁾	100,0 ³⁾	100,0 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1951 JD	145,6	152,7	126,0	145,0	146,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1952 JD	116,5	109,4	136,4	122,0	111,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1953 JD	93,2	82,9	122,2	104,1	83,5	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9	61,4	
1954 JD	97,7	90,4	116,9	109,7	86,9	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	
1954 Juli	91,3	82,4	116,1	104,0	80,3	79,7	71,9	95,3	84,4	77,3	113,8	74,2	74,9	59,9	58,1	61,7	
Aug.	94,2	86,3	115,5	105,8	83,9	80,1	75,5	92,7	85,6	76,4	92,2	75,5	75,3	61,9	59,1	64,7	
Sept.	98,8	92,3	115,6	109,9	88,8	90,6	88,8	108,0	90,6	96,5	71,8	82,9	75,6	71,8	68,7	74,9	
Okt.	106,6	102,2	116,4	120,3	94,6	99,5	99,7	111,4	100,1	91,3	93,4	100,9	78,3	84,0	85,4	82,7	
Nov.	112,2	109,4	116,9	124,5	101,1	110,4	116,7	126,1	105,9	97,6	105,5	104,3	88,2	101,8	97,4	106,1	
Dez.	117,4	115,8	117,7	129,2	106,5	115,5	118,9	132,3	107,2	99,3	78,6	132,6	92,8	109,0	103,9	114,2	
1955 Jan.	119,4	119,3	119,5	131,2	110,2	115,1	122,9	113,5	108,1	108,5	—	—	89,6	114,6	107,6	121,7	
Febr.	119,6	118,9	121,5	126,1	114,2	119,8	127,2	133,1	105,7	111,1	124,0	—	90,3	123,8	117,6	130,0	
März	114,6	111,9	122,8	124,0	107,2	113,7	119,7	126,4	104,3	112,5	117,8	103,5	88,3	113,8	110,0	117,5	
April	111,6	107,6	124,1	120,4	104,7	110,2	113,2	117,4	101,0	113,1	—	108,1	92,7	102,3	99,1	105,5	
Mai	115,8	113,0	124,5	122,2	110,6	122,6	131,8	124,5	110,0	108,5	112,1	134,7	92,7	124,2	118,9	129,4	
Juni	120,1	118,6	124,5	129,2	112,9	128,0	133,2	139,3	129,4	104,0	133,2	130,3	93,1	135,4	133,3	137,5	
Juli	123,1	122,1	126,0	133,9	114,6	130,0	130,9	145,7	127,2	112,8	—	138,8	100,5	145,8	152,7	139,0	
Aug.	123,3	122,2	126,5	137,1	112,8	129,9	131,0	146,3	133,5	106,3	122,8	137,7	101,6	137,0	143,9	130,0	
Sept.	—	—	—	—	—	138,1	143,3	175,8	136,5	106,1	120,8	136,2	107,3	142,2	143,9	140,5	

Zeit	Norwegen				Schweden							Däne-mark	Italien			
	II. Hj. 1947 = 100 ⁶⁾		Dez. 1945 = 100	Febr. 1946 = 100	1948 = 100 ⁷⁾		Index der Trampschiffahrtsfrachten Aug. 1939 = 100 ⁸⁾					Index der Tramp-schiff-fahrts-frach-ten ⁹⁾ 1949 = 100	Internat. Trampfrachten-Index 1938 = 100 ¹⁰⁾			
	Reise-	Zeit-	£ Tanker	\$ Tanker	Reise-	Tanker-	ins-gesamt	Ge-treide	Kohle	Holz ¹¹⁾	Papier-masse	Index der Tramp-schiff-fahrts-frach-ten ⁹⁾ 1949 = 100	Allgem. Index	darunter:		
			Ge-treide Sowj. Häfen Schw. Meer nach Antw./ Rttd.	Kohle North. Range nach West-italien										Pyrit Huelva nach Nord-europa		
Charter	Charter	MOT	USMC	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter	Charter
1950 JD	84,9	76,1	152,8	100,9	60	115	232	162	234	263	267	106	293r	—	—	—
1951 JD	176,7	210,7	300,3	203,2	169	214	410	312	381	526	422	178	611r	517	384	763
1952 JD	112,8	115,3	227,1	160,8	128	177	346	220	290	408	463	142	376r	339	235	465
1953 JD	87,8	68,4	89,3	66,6	115	68	322	253	234	354	443	120	298	—	145	351
1954 JD	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65	344	275	256	396	441	126	327	—	177	388
1954 Juli	85,4	67,6	55,9	42,5	115	52	320	245	223	371	440	119	300	—	152	355
Aug.	87,1	76,8	63,9	51,4	120	58	335	252	242	407	440	123	311	—	157	348
Sept.	94,0	80,2	82,6	69,3	126	68	349	268	277	409	440	126	317	—	176	359
Okt.	102,8	88,3	83,3	72,5	133	71	385	292	311	415	440	132	378	—	220	446
Nov.	111,7	107,2	86,7	73,9	139	71	404	349	334	492	440	140	412	—	232	462
Dez.	120,1	116,3	110,6	88,7	142	80	433	390	379	524	440	147	452	—	238	565
1955 Jan.	119,9	125,0	122,6	97,1	143	90	433	359	365	523	484	148	423	—	259	507
Febr.	123,3	130,6	133,5	102,1	138	98	401	300	315	503	484	146	435	—	256	493
März	116,9	130,4	105,9	77,4	137	89	400	341	292	482	484	146	438	—	246	491
April	115,1	111,6	78,3	69,5	136	81	394	330	276	485	484	146	407	—	235	497
Mai	124,9	141,1	75,9	69,1	143	66	402	330	297	498	484	150	414	—	266	466
Juni	130,7	140,0	72,6	62,6	155	61	417	353	312	518	484	159	472	—	277	460
Juli	131,9	143,6	91,5	76,9	—	—	431	363	321	555	484	167	463	—	283	559
Aug.	130,2	143,5	103,8	73,5	—	—	427	332	338	555	484	170	—	—	—	—
Sept.	—	—	—	—	—	—	424	330	338	545	484	—	—	—	—	—

¹⁾ Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr. — ²⁾ IV. Quartal 1950. — ³⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ⁴⁾ Schiffe von 1000 t dw und mehr. — ⁵⁾ Berechnet von: Norwegian Shipping News. — ⁶⁾ Berechnet von: Kommerskollegium. — ⁷⁾ Berechnet von: Svenska Handelsbanken. — ⁸⁾ Bau- und Nutzholz. — ⁹⁾ Berechnet von: Statistiske Departement. — ¹⁰⁾ Nach Berechnung von Dr. Vito Dante Flore; veröffentlicht in: La Marina Mercantile u. a. m.

2. Frachtraten der Trampschifffahrt

Zeit	Getreide													
	US-Golf nach			St. Lawrence nach			North. Range nach		Nord-Pazifik nach			La Plata nach		
	UK/Kont.	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.	Rtttd.	West-italien	UK/Kont.	Jugo-slawien ¹⁰⁾	UK/Kont.	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.	Antw./Hbg.	
	s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs				
1938 JD		14.1 1/6		12.11 1/6	13.0 1/3 ²⁾		13.9 2/3		25.9 1/4	25.9		25.3	25.2 1/4	
1950 JD	11.5 ¹⁾	69.7	7.88	38.6	5.72				69.5			48.8	46.1	
1951 JD	26.7 ¹⁾	121.2	15.98	101.10	12.88		105.1		150.5			103.9	94.8	
1952 JD	14.9 ¹⁾ r	61.10r	10.17r	55.10r	7.70r		66.11r		100.0r	101.5r		63.8r	62.6 ^{1/4} r	
1953 JD	10.9 ¹⁾	50.1	7.46	47.3	5.50		45.7 1/2	8.22	70.7	70.5	69.1 ^{1/2}	70.7 ^{2/5}	70.8	
1954 JD	59.5			51.3	7.70	51.10 ³⁾	54.11		81.8 ^{1/2}		65.10	82.3	78.11	
1954 Juli	51.9	46.7		41.8		50.0		7.50			61.0	70.0	69.1 ^{1/2}	
Aug.	53.10 ^{1/3}	55.11		45.9 2/3		50.0	48.0			53.0	61.0	73.7 ^{1/2}	71.5 ^{1/5}	
Sept.	59.7 3/4	57.9		50.11	6.09	50.0	54.8		73.5 ^{1/2}	55.3	61.0	82.6	81.2	
Okt.	66.4		11.35	58.6	7.38	50.0	60.10	9.00	85.1 ^{2/7}		61.0	91.6	89.2	
Nov.	78.1 1/2	76.3		72.3	8.63	60.0	72.6	10.38	102.3 ^{1/4}		83.8	105.7	104.1	
Dez.	80.9 1/2			72.0 1/2		65.0	75.8 2/3	13.40	118.2		95.0	120.0	113.7 ^{1/2}	
1955 Jan.	81.3 2/3			74.0 ^{2/3} 2)	8.07		74.10 ^{2/3}	12.42	137.1 ^{2/3}		95.0		99.0 ^{1/2}	
Febr.	83.0 1/3	73.0	11.20	74.0 2)	8.10		75.10 ^{2/3}	15.35	140.0		95.0		94.0	
März	83.9			74.0 2)	7.28		77.1		137.3 ^{2/3}	132.6 ⁵⁾		100.0	95.5	
April	85.2 1/2	71.6		63.10 ^{2/4}	8.19		80.7 1/2		nom.	135.0 ⁶⁾		90.0	78.5 ^{1/2}	
Mai	94.10 ^{2/4}	82.11 ^{3/4}		78.4	8.70		78.4	12.95	nom.			100.7 ^{2/4}	90.6	
Juni	93.7 3/5	92.3		78.7	7.88 4)		78.3 1/2	12.85	nom.			107.6		
Juli	92.9	85.0		76.6	9.95		77.2 1/2		105.4 ^{2/7}			109.0 ^{1/2}	93.5 ^{1/7}	
Zeit	Getreide					Zucker					Erdnüsse (losse, ungesch.)	Sojabohnen		
	West-Australien nach UK/Kont.	Ost-Australien nach UK/Kont.	Full-Range	Nord China nach Antw./Rtttd./Hbg.	Schwarzmeer nach UK/Kont.	Kuba nach		San Domingo	Mauritius	Queensland	Gambia	US-Golf nach Japan	Dalny nach UK/Kont.	
						UK	Rtttd.							nach UK
s je 2240 lbs													\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs
1938 JD	32.2 2/4		33.9	29.9	10.8	15.11 ^{2/4}	16.5 1/2	53.10	55.7	84.3	89.11 ^{1/2}			
1950 JD	69.10	76.5	70.10	94.11	36.5	60.1	67.7	134.2	118.4		171.6 1/3		183.6	
1951 JD	131.9	151.5 1/2	148.9	176.2	90.2	138.8	146.3	89.11 ^{2/3}	66.6 2/3	103.10 ^{2/3}	133.10	13.19		
1952 JD	95.0 2/4r	102.7	96.5 r	113.6 2/5r	57.6 3/4r	87.2 1/2r	87.9 1/2r	60.3	64.11	114.10	100.1 2/5	12.78		
1953 JD	82.8	97.9	85.2	84.8 2/5r	43.5	66.3	69.1 1/2	67.5 1/2	71.9	113.6				
1954 JD	80.3	90.4	87.0	81.2	52.6	71.1	78.8							
1954 Juli	65.5	68.9 r	66.7		50.0					100.0				
Aug.	68.1 1/2r	77.6 r	72.2	70.10	50.0		68.6		61.0	100.0		12.00		
Sept.	85.11r	89.5 r	88.8	78.9 2/7	50.0	65.0			67.2	115.0		12.83		
Okt.	86.8 r	102.6 r	99.5	90.0	51.3 1/4r	82.6	95.7 1/2r	62.6	78.9 2/7	122.6		13.47	90.0	
Nov.	103.0 r	118.5 r	115.3	99.6	65.7	92.6	105.10	70.0	95.0	141.3	130.0	14.00		
Dez.	107.0 r	123.2 r	116.5	114.2	70.0		110.1 1/2r	87.6	92.0	150.0		13.88		
1955 Jan.	114.10r	123.9 r	118.6	129.11	67.10 ^{1/4}		98.1 1/2	86.3			135.0	13.97		
Febr.	112.11	123.11 ^{1/7}	117.0	154.9 1/3	72.8 1/3	112.6	111.6			168.4 ²⁾	135.0	14.38		
März	112.6			172.8 2/3	75.0	110.0	103.10 ^{2/3}			132.6 ²⁾	135.0	14.20		
April		94.0	94.0	135.0	nom.		100.0		80.0 ²⁾	118.4 ²⁾		14.63		
Mai	114.2	113.11 ^{1/7}	114.7	37.6	nom.	98.9	99.0	94.2 ²⁾	82.6 ²⁾	147.6 ²⁾		15.88		
Juni	114.2	123.8	121.7		nom.			107.6 ²⁾	93.0 ²⁾	158.9 ²⁾		17.38		
Juli	117.3	128.5	123.6	142.6	nom.				91.0 ²⁾	160.0 ²⁾		17.40		
Zeit	Salz	Kohle					Erdöl (dirty-MOT)							
	Aden nach Japan	Hampton Roads nach					Wales nach		Rtttd.	Danzig/Stettin nach Westitalien	Pers. Golf UK/Kont.	Karib. See nach UK	US-Golf UK/Kont.	
		Nordd. Häfen	Rtttd.	West-italien	Jugo-slawien	Japan	West-italien	La Plata						
\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs								
1938 JD								12.6 3/4	5.8 2/4					
1950 JD								45.3 1/3	22.4	31.4	84.2	44.7	49.10	
1951 JD		88.9	84.5	12.64		19.83	43.7	108.4 1/3	40.3	59.0	159.5	95.8	107.8	
1952 JD		49.6 1/2r	44.7 1/2r	8.03		11.81r	25.10 ^{1/2} r	81.8r	23.5	33.2	133.9r	69.6 2/7r	90.10 ^{1/2} r	
1953 JD		33.0	31.4	5.89	7.74	8.89	22.8	35.10 ^{1/2} r	19.1	29.7	48.9	26.11	27.4	
1954 JD		38.5	35.9 1/2	5.65	8.01	10.29	23.2		20.5	27.1	45.4	25.10		
1954 Juli	8.25	34.8	32.7 1/2	4.91	7.68	9.58	22.2		19.9 2/5	27.0	28.9	17.0 2/4	25.7 2/5	
Aug.	8.33	35.11	33.0 1/3	4.85		10.60	22.4 1/2r		19.2	27.0	38.3	18.6	36.1 1/5	
Sept.		40.0	37.3	5.78		10.81	22.4 r		21.0	27.0	46.11	21.4 3/4		
Okt.	7.42 ⁸⁾	43.8	39.5 2/3r	6.70	9.00	10.73	26.3		25.9	27.0	47.5	24.8 2/5		
Nov.		48.11 ^{3/4} r	46.3 1/3	7.46	9.90	11.63	26.6			27.0	48.8 1/4r	26.10 ^{3/4}	32.3 2/5	
Dez.		50.5 2/4r	47.6 1/2	7.76	11.30	12.09	28.4		24.0		49.3	38.10 ^{4/5}		
1955 Jan.		54.9 2/3	52.10 ^{2/5}	7.66	15.15 ⁹⁾	12.31	27.8 1/2r		25.10		68.1 2/3r	41.0 1/3	51.3 2/3	
Febr.		59.2	57.5 1/2	8.17	11.25	12.41	27.5 2/5		25.3		76.2 1/4	38.5 1/6	34.2 2/5	
März	9.00	49.4 1/5	49.0	7.63		12.22	26.9 1/2		25.8		64.2 1/3	38.2 1/4	28.6	
April	10.25	51.6	50.1 1/3	7.75	9.23	12.88	26.8		22.5 1/2		43.1 1/4	24.6		
Mai		57.11 ^{1/2}	56.0 2/4	8.70	9.43	12.63	27.7 1/3		22.6		41.8 1/4	23.0 1/4		
Juni	10.00	62.4	60.0 1/2	9.04	11.04	14.41	36.5		27.9		41.11	23.3 1/3	28.0 1/4	
Juli		61.1	60.1 2/3	9.35		16.33	37.1		32.0	41.0	53.6 1/2	33.3 3/4		

Anmerkungen: ¹⁾ s je gr. — ²⁾ Ab Winterhafen West St. John (bis 20. 3. 55). — ³⁾ 1938 s je 2240 lbs. — ⁴⁾ 2 Konsekutiv-Reisen. — ⁵⁾ Von Brit. Kolumbien nach Antw./Rtttd. — ⁶⁾ Lose. — ⁷⁾ Gesackt. — ⁸⁾ Umgerechnet von s 53.0 je Lgt. — ⁹⁾ Ab North. Range. — ¹⁰⁾ Ohne US-Tonnage; Frachten für US-Tonnage stellen sich um 50—60 vH höher.

noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Obere	Untere	Obere	Untere	Weiß-Meer	Ost-Kanada	Obere	Untere	Obere	Untere	Nord-Pazifik																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	Zone Finnland	Zone Schweden	Zone Schweden	Zone Finnland			Zone Schweden	Zone Schweden	Zone Schweden																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	nach UK						nach UK																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
s je fathom													s je Standard													s je 2240lbs																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
1938 JD																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		

¹⁾ Nur Wk-UK. — ²⁾ Rate für Frachten unter 201 Standard. — ³⁾ Ab Brit. Kolumbien. — ⁴⁾ Frei Laden. — ⁵⁾ Ab Kontinent.

Frachtraten der Küstenschifffahrt

Zeit	Getreide				Salz					Steinkohle	
	Stockholm	Vesteras	Norrköping/ Gotenburg	Aarhus/ Aalborg	Hamburg		Lübeck		Wismar/ Stralsund	Stettin	
	Hamburg	Hamburg/ Bremen	Bremen	Hamburg	Kopenhagen	Norrköping	Aarhus	Malmö	Oskars- hamn	Gefle/ Sundsvall	Varberg/ Gotenburg
	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg			
1950	14,06			8,00		12,83	13,25	9,33	9,50		
1951	40,00	33,50	20,00	8,00	11,50	14,88	16,87	12,86		23,00	16,72
1952	10,75	17,75	17,25	6,85	14,88	14,42	13,67	11,58	10,50	12,75	18,75
1953	19,50	16,25	17,13	6,46	15,50	15,50	14,25	10,15		11,90	13,00
1954		23,50	18,92	10,50	19,33	19,00	14,00	11,00	10,00	12,92	
1955											
1954 Jan.			18,25								
Febr.						17,00			10,00		
März					20,00				10,00		
April									10,00		
Mai							14,00				
Juni		22,50	17,50					11,00	10,00	11,25	
Juli		24,50							10,00	13,00	
Aug.			21,00						10,00		
Sept.					18,00					14,50	
Okt.									10,00		
Nov.	23,00			16,50		21,00			10,00		
Dez.					20,00						
1955 Jan.		25,00					21,00	14,00			
Febr.							21,00				
März			23,00		20,00		18,00			14,75	16,50
April					19,00	13,00				14,25	
Mai			23,00						12,50	14,00	
Juni								13,50	10,00	14,00	14,00

Zeit	noch: Steinkohle		Koks								Emden/Weser	
	Stettin	Polen	Hamburg nach									
	nördl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Ahus Karlskrona Gefle	Venersee	nördl. Varberg/ Gotenburg	Helsingborg/ Varberg	Ahus/ Helsingborg	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	östl. Ahus/ Karlskrona	
	dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg	
1950			13,08		13,90	15,50			17,3 ³ / ₄	22,1 ¹ / ₂	13,83	
1951	21,00	24,00	21,63			21,88			22,7	25,5	22,54	
1952	15,00	17,55	15,71	13,31	18,66	13,75	17,38	14,82	15,2 ¹ / ₂	20,6	16,81	
1953	16,00	14,00	13,06	13,06	14,52	14,15	14,10	12,31	14,6	19,4	14,58	
1954	14,50	15,95	14,04	13,75	15,65	13,83	14,33	13,88	17,0 ¹ / ₂	23,0	15,83	
1955												
1954 Jan.			14,00					12,50	15,0			
Febr.	14,50					17,00			14,5			
März								15,00	16,9			
April		12,88				12,50	12,00	11,00	13,6		13,00	
Mai				10,00	12,75	12,00	12,00	11,00	13,9			
Juni		14,25		10,50	12,50				12,3			
Juli		13,88	12,00	11,50	13,88			11,75	16,6		14,00	
Aug.				13,00	15,00				20,0	23,0		
Sept.								15,00	20,0			
Okt.		20,00	17,50		18,25				22,6	23,0		
Nov.		18,75		17,50	21,50			16,50			20,50	
Dez.			19,50	20,00			19,00	18,25	22,6			
1955 Jan.	17,00		22,00	18,50		17,50	17,50	17,50	22,6	24,0		
Febr.			17,50	17,50	17,00	17,50	17,25	16,38	18,6	27,0	19,00	
März	20,00								19,6	21,10 ¹ / ₂		
April		15,00	14,00	12,25				12,00	17,6	22,3		
Mai		15,00	14,13	12,75	15,25	12,50	12,50	11,50	17,6	22,6		
Juni		17,07	12,70	12,70	16,25			13,75	20,4 ¹ / ₂		14,50	

Zeit	noch: Koks				Briketts					
	Emden/Weser				Wismar/Stralsund					
	Varberg/ Gotenburg	Norrköping/ Gefle oder Gotland	Venersee	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Helsingborg/ Ahus	Venersee	Ahus/ Karlskrona	Helsingborg/ Aarhus	Karlskrona/ Norrköping/ Gefle	Varberg/ Gotenburg
	skr je 1000 kg							dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	
1950		14,23	14,92	14,25					22,38	
1951		24,35	27,75	21,95		27,00			15,18	13,83
1952	14,65	16,43	20,28	16,39	15,00	16,58	13,75	12,67	14,40	13,92
1953	13,85	13,06	15,30	13,19	13,29	14,30	12,75	12,85	15,41	17,17
1954	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	17,25	13,75	15,35		
1955										
1954 Jan.		14,00		16,00	14,00		14,50	14,25	15,50	16,50
Febr.	16,75								15,25	15,50
März								13,50		
April	13,25	12,38	15,25	13,50	13,00					
Mai	13,00	11,50	14,25	10,00	12,00					
Juni	13,00	12,25		10,75						
Juli	13,75	13,75	15,75	12,88	13,00					
Aug.		15,00	17,25	13,50	16,00	17,13	13,00		13,50	
Sept.		15,13	17,50	16,25	16,25	17,38	13,75		13,38	
Okt.		18,50	21,25	17,50	19,00			15,75	16,50	
Nov.		18,00	22,00	17,00	19,50			16,50	16,25	
Dez.		20,00	27,50	20,00	19,50			16,75	17,50	19,50
1955 Jan.	19,75	18,50			19,50			16,50	19,50	18,50
Febr.	23,50	19,67			18,75		15,00	15,50	17,50	17,25
März			21,00						17,50	16,00
April	15,75	16,63	18,00	13,75	13,50			13,50		
Mai		14,50	16,75	14,13				13,50		
Juni	21,50	14,50	18,75							

Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres.

noch Frachtraten der Küstenschifffahrt

Zeit	Papierholz	Schnittholz									
	Kotka/Gamla Karleby	Kotka	Norrköping	Gefle	Kotka nach		Hamina	Venersee	Halmstad	nörtl. Karlsk. Oskarshamn	
	Lübeck/Flensburg	Kopenhagen	Gent	Antwerpen		Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/Lübeck	Hamburg	
	DM je Standard	dkr je Standard	s je Standard						DM je Standard		
1950											
1951	87,50	225,00	190,0		252,2 ² / ₃	182,8	154,2	91,75		72,00	
1952	84,16	132,81	135,0	138,6	152,6	224,0	290,0	87,26	52,06	79,67	
1953	74,88	146,00	155,0	154,2	159,6	158,0	152,11 ³ / ₅	71,57	51,25	78,54	
1954	88,43		165,10	192,6	177,6	160,10	160,3 ³ / ₄	61,72	52,80	82,75	
1955						203,6 ¹ / ₂	185,0	74,16		83,50	
1954 Jan.	83,00									56,00	
Febr.	100,00				155,0		155,0		55,00	55,00	
März	71,50						160,0				
April			147,6			170,0		60,00		90,00	
Mai	85,00		150,0		175,0		170,0	62,50	50,00		
Juni	77,50			152,6		178,9		71,50	50,00		
Juli	80,50				180,0			78,25	52,50		
Aug.	81,25					198,9		76,50	56,50		
Sept.					200,0		200,0	76,00		67,50	
Okt.	95,00		200,0			218,9	200,0	77,95		98,50	
Nov.	101,50					235,0	225,0	77,00		102,50	
Dez.	109,00					220,0		87,75		115,00	
1955 Jan.	81,25		240,0						65,00		
Febr.	20,00		197,6					70,25	65,00		
März			200,0	220,0	215,0				68,00		
April					205,0			70,00	60,00	72,00	
Mai				210,0			220,0	76,25		95,00	
Juni						220,0	222,6	87,50		67,50	
Zeit	noch: Schnittholz						Roheisen			Eisen- und Stahlerzeugnisse	
	nörtl. Oskarshamn/Stockholm		Härnösand	Härnösand	Kotka/Björneborg nach		Bremen	Lübeck	Herrenwyk	Duisburg/Bremen	Gent
	Hamburg	Duisburg	Hamburg	Weser/Neustadt	Lübeck	Hamburg	Malmö	Halmstad	Stockholm/Malmö	Kopenhagen	Malmö
	DM je Standard						DM je 1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg	skr je 1000 kg
1950	70,00	100,00				126,00	9,00	9,70		12,67	15,00
1951	99,15	145,17	101,63	110,71	126,42	110,67	9,50	11,70		17,50 ¹⁾	
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67	9,36	10,13	9,25	14,08	15,00
1953	100,00	105,33	74,32	71,69	74,33	84,58		10,50	11,50	10,67	14,60
1954	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	8,75	12,00	7,00	17,60	17,90
1955											
1954 Jan.	100,00	120,00			90,00						
Febr.							8,75				
März			75,00		78,00	81,00					
April	92,50		78,50	64,00	93,67	73,50				15,75	
Mai	92,50	87,50	75,00	68,00						18,00	12,00
Juni	97,50		83,83	74,00	74,75	100,00			7,00		12,50
Juli	97,00		80,00	77,50	82,55						
Aug.	92,33			79,50	84,17					18,00	
Sept.	103,00	115,00		75,00						17,25	17,50
Okt.	100,00		89,50	92,67	88,00	90,00		12,00			
Nov.	70,00	147,50	90,00	104,25	99,50						21,75
Dez.		130,00	95,00	101,00	89,00	118,33				19,00	25,75
1955 Jan.		167,50									23,75
Febr.	80,00			105,00							
März	80,00	170,00		77,50	80,00				11,00		
April	85,00			86,50	83,00						17,25
Mai	80,00				88,75						14,00
Juni	95,00		99,00	90,00	92,00	121,50					17,00
Zeit	Eisen- und Stahlerzeugnisse	Düngemittel (Kali)				Soda	Kupfer	Blocksteine, Granit- und Pflastersteine		Tonerde	
	Gent	Hamburg		Bremen	nach	Rheinberg	Hamburg	Lysekil		Niederrhein	
	Middelfart	nörtl. Aarhus	Aalborg Odense	Esbjerg	Kopenhagen	Helsingborg	Schleswig-Holstein	Hamburg	Gefle		
	s je 2240 lbs	dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg			
1950	24,0	18,50		26,00		16,04	21,00	8,00	8,25		
1951	23,1	22,75	24,50	15,75	24,00	19,50	23,13	10,00	9,25	21,00	
1952	25,0 ²⁾		19,50	18,50	18,50	21,33	18,28	8,38	8,16	18,29	
1953	20,0	18,40	18,90	18,50	18,33	18,00	17,00	7,13	7,95		
1954	24,6	19,79	19,50	20,50		19,25	18,17	9,50	8,10	18,50	
1955											
1954 Jan.											
Febr.	19,6	19,00									
März						25,00			7,75		
April		21,50		19,00			19,00		8,00		
Mai						16,75	18,00		8,00	17,00	
Juni		18,00		18,00			17,50		7,50		
Juli		18,00	19,00						7,50		
Aug.		20,50						9,00	8,00		
Sept.		21,00	20,00			16,00					
Okt.		20,50							8,25	20,00	
Nov.	29,6							10,00	9,00		
Dez.									8,88		
1955 Jan.		28,50	29,50		22,00						
Febr.								7,50	9,00		
März				20,50			19,00		8,50		
April			21,50			19,00	19,00		8,50		
Mai									8,00		
Juni								8,00	8,00		

¹⁾ Walzdraht — ²⁾ nach Kopenhagen.