

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

Unverkäufliches  
Freiexemplar

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Jahrgang 1956**

**Nr. 1 · Frühjahr 1956**



W. KOHLHAMMER VERLAG · STUTTGART

**STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Jahrgang 1956**

**Nr. 1 · Frühjahr 1956**



**W. KOHLHAMMER VERLAG · STUTTGART**

# Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen . . . . .	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Frühjahr 1956 . . . . .	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	
a) im Überseeverkehr	
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

	Seite
b) im Küstenverkehr	
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	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = 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

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Mai 1956

# Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland

Die Preisentwicklung für Verkehrsleistungen war auch im ersten Quartal 1956 aufwärts gerichtet. Im internationalen Seeverkehr verstärkte sich die Tendenz zu Erhöhungen der Frachtraten besonders im Linienverkehr. In der Trampschiffahrt ergab sich dagegen ein vorübergehender leichter Ratenabbau für einige Waren und Relationen, der auf eine Zurückhaltung der Verfrachter zurückzuführen war. Während für den Güter- und Personenverkehr im Inland noch unveränderte Tarife gelten, stiegen die Tarife im Ausland infolge erhöhter Kosten an.

Die Beförderungspreise im Schienen- und Straßenverkehr wurden im Bundesgebiet zuletzt im August 1953 einer Korrektur unterzogen. Kleinere Veränderungen ergaben sich inzwischen bei den Ausnahmetarifen. Eine Vorlage zur Tarifierhöhung um 12 vH für den Güterfernverkehr wurde zwar im Bundesministerium für Verkehr eingebracht, wie weit diese Vorlage zu realisieren ist, dürften die nächsten Monate ergeben. In den Ländern der Montanunion wurden in der zweiten Phase am 1. Mai 1956 Tarifmaßnahmen gültig, die weitere Tarifsenkungen zur Folge haben. Gleichzeitig treten für Stahl und Schrott die durchgehenden direkten Tarife in Kraft. Im Ausland erhöhten sich die Beförderungspreise im Personenverkehr auch im I. Quartal weiter. In Jugoslawien trat am 1. Februar 1956 eine Erhöhung um durchschnittlich 36 vH im einfachen Verkehr, für Hin- und Rückreise um rund 11 vH ein. Auch in Großbritannien wurden mit Wirkung vom 23. April 1956 die Gütertarife um 5 vH erhöht. Eine Anhebung der Personenfahrpreise um etwa 7,5 vH war vorgesehen. Die britische Regierung genehmigte vorläufig für sechs Monate eine Erhöhung um rund die Hälfte des vorgeschlagenen Satzes. Dem Tarifierhöhungsbegehren für den Güterverkehr der amerikanischen Eisenbahnen um durchschnittlich 7 vH wurde durch die Interstate Commerce Commission eine Genehmigung zur Erhöhung der Frachttarife um 6 vH erteilt. Die Personenfahrpreise, die seit November 1949 mit 4,5 cts je Meile in der ersten Klasse (Pullmann) und in der zweiten Klasse (Coach) mit 3,37 cts gültig sind, wurden ebenfalls um 5 vH erhöht. Verteuert haben sich auch die Anschlußbahnfrachten in Kanada für Bahnverladung nach amerikanischen und kanadischen Inlandsstationen. Im italienischen Eisenbahngüterverkehr wurden die Frachtsätze für bahneigene Kühl- oder Wärmeschutzwagen von Italien nach dem Ausland erhöht. Die Zuschläge im deutsch-italienischen Gütertarif stiegen am 16. März 1956 von 10 vH auf 35 vH der italienischen Fracht an.

Das Abkommen der Duisburger Frachtenkonvention einschließlich der Eisen- und Chemieabkommen mit der Nederlandschen Particuliere Rijnvaart Centrale für den grenzüber-

schreitenden Stückgutverkehr sieht für die Binnenschiffahrt auf dem Rhein eine Verlängerung bis 31. März 1957 vor. Die im Januar in Kraft getretenen Tarife zum Eisenabkommen blieben unverändert. Neu festgelegt wurden die Transportsätze und -bedingungen für Auslandsabschlüsse ab 25. April von frei Rheinschiff Rotterdam-Amsterdam-Antwerpen nach deutschen Löschräumen in der Konvention über den grenzüberschreitenden Kohlenbergverkehr nach der Bundesrepublik.

Seit Jahresanfang trugen die gleichen Faktoren die bis Dezember 1955 zur Erhöhung der Frachtraten führten zu einem weiteren Anstieg im Trampverkehr bei. Nachdem britischen Index der Trampschiffsfrachten betrug der Anstieg zwischen Dezember 1955 und März 1956 rund 5 vH, darunter verteuerte sich die Verfrachtung von Getreide um 5,5 vH, Zucker 7,1 vH und Holz 9,9 vH. Die Nachfrage nach Schiffsraum zur Kohleverfrachtung hat sich saisonbedingt verringert, ein allgemeines Abgleiten der Frachtraten war nicht damit verbunden. Im überseeischen Verkehr wurden für US-Kohle im März für Einzelreisen wieder höhere Frachtabschlüsse als zu Anfang des Jahres getätigt. In Nordeuropamittelmeerverkehr trat dagegen bei geringen Abschlüssen eine leichte Abschwächung ein.

Am Zeitchartermarkt wurde der Rückgang der Sätze im 4. Quartal 1955 bis März 1956 bei steigender Nachfrage wieder ausgeglichen. Die Zeitchartersätze in der Kohlefahrt nähern sich fast den Tagessätzen. Die stark zunehmende Nachfrage nach Zeitcharterungen und der Übergang von Tramptonnage in Zeitcharter trug wesentlich zu der steigenden Tendenz bei.

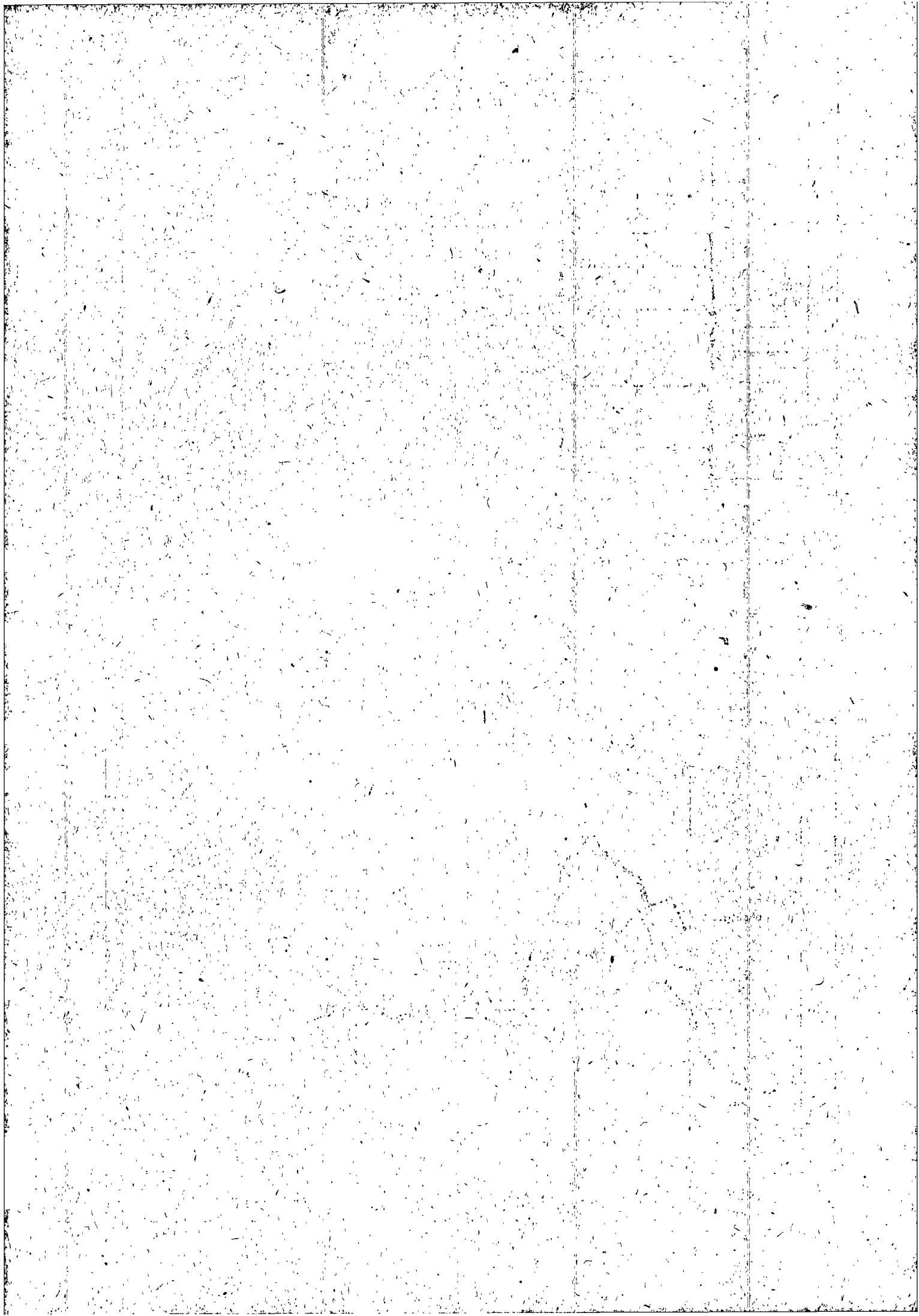
In der Tankerfahrt hat der Ratenrückgang seit Dezember angehalten. Verfügbare Tankertonnage wechselte in die Getreidefahrt. Nach dem deutschen Seefrachtenindex, der die Tankerfrachtsätze nach den Maßziffern MOT/Scale=100 berechnet, betrug der Rückgang gegenüber Jahresende im ersten Quartal rund 50 vH.

Seit Anfang 1955 sind auch die Frachtsätze in der Linienfahrt in Bewegung geraten. Die Bekanntmachungen der einzelnen Konferenzen lauten meist über eine Erhöhung um 10 vH. Im Linienverkehr nach Finnland wird sogar eine Erhöhung um etwa 15 vH für notwendig erachtet, um die ständig steigenden Kosten zu decken. Die Indexziffer des deutschen Seefrachtenindex für Linienfahrt zeigt eine stetige Aufwärtsentwicklung. Seit Januar 1955 war eine Erhöhung der Linienfrachtraten um rund 14 vH zu verzeichnen. Weitere Konferenzen haben für Mai und Juni 1956 eine Erhöhung der Konferenzraten um 10 vH bekanntgegeben.

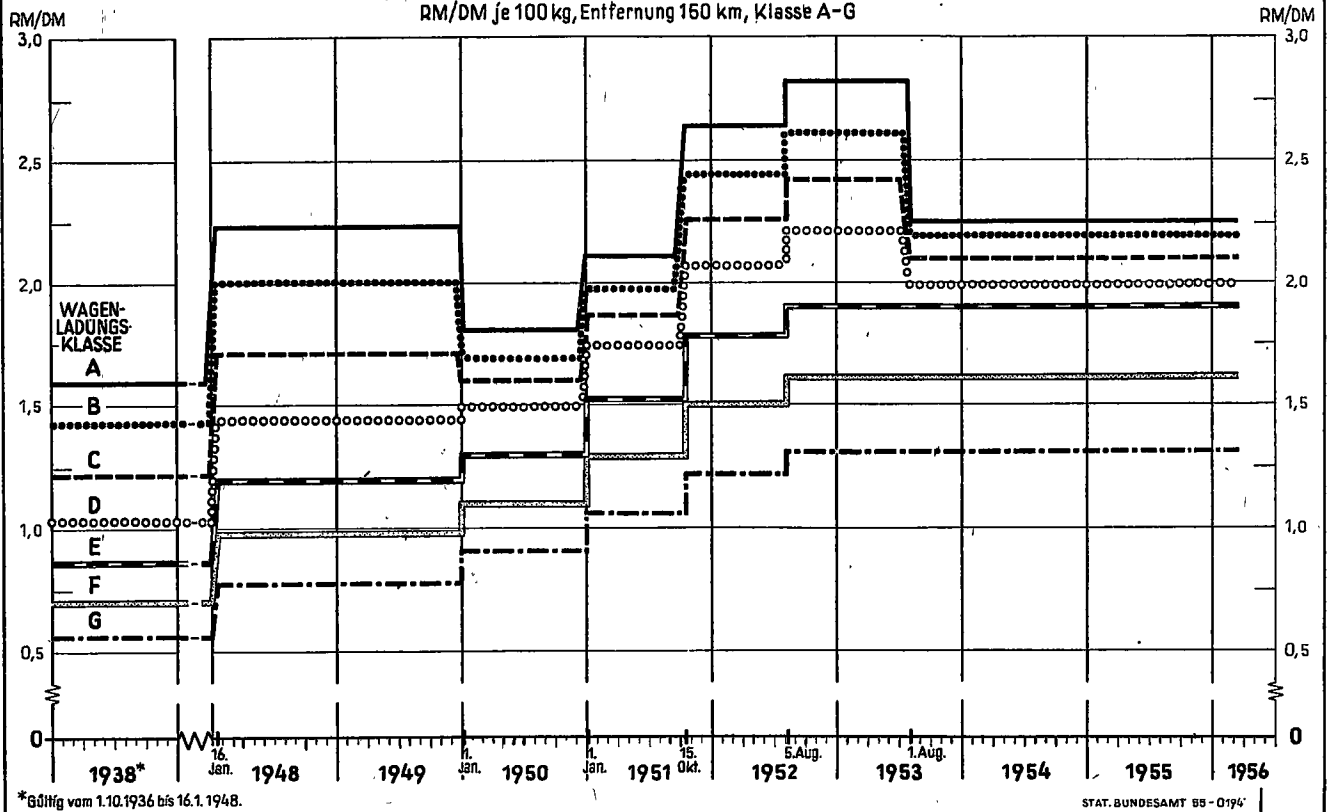
Die Entwicklung der Tramp- und Küstenschiffsfrachten für einige Fahrtgebiete und Waren

Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Güterart	Währungs- und Mengeneinheit	1954	1955	1956			Veränderung in vH März 1956 gegenüber Juni	
			Juni		Januar	Februar	März	1954	1955
Frachtraten der Trampschiffahrt:									
St. Lawrence—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	43.8	78.7	.	.	90.0	+108.1	+ 14.5
Nord-Pazifik—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	70.0 <sup>1)</sup>	137.4 <sup>2)</sup>	147.0	145.0	nom.	+107.1 <sup>3)</sup>	+ 5.6 <sup>4)</sup>
La Plata—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	75.0	107.6	130.9	133.0	142.6	+ 90.0	+ 32.6
Westaustralien—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	73.1	114.2	168.9	153.10	169.5	+131.8	+ 48.4
Kuba—Großbritannien .....	Zucker	s je 2240 lbs	67.6	98.9 <sup>4)</sup>	107.0	104.11	124.0	+ 83.7	+ 25.6
San Domingo—Großbritannien .....	Zucker	s je 2240 lbs	65.0 <sup>4)</sup>	107.6	.	104.1	115.0	+ 76.9	+ 7.0
Wales—Westitalien .....	Kohle	s je 2240 lbs	23.3	36.5	29.8	29.11	29.8	+ 27.6	— 18.5
Rotterdam—Westitalien .....	Kohle	s je 2240 lbs	19.9	27.9	27.2	26.11	28.6	+ 44.3	+ 2.7
Hampton Roads—Nordtsch. Häfen ..	Kohle	s je 2240 lbs	35.2	62.4	71.8	70.9	74.5	+111.6	+ 19.4
Frachtraten der Küstenschiffahrt:									
Wismar/Stralsund—Oskarshamn ....	Salz	skr je 1000 kg	10,00	10,00 <sup>4)</sup>	.	.	20,00	+100,0	+100,0
Hamburg—Ahus/Karlskrona/Gefle ...	Koks	skr je 1000 kg	10,50	12,70	18,00	19,00	18,50	+ 76,2	+ 45,7
Hamburg—Helsingborg/Varberg ....	Koks	skr je 1000 kg	12,00 <sup>4)</sup>	12,50 <sup>4)</sup>	20,00	18,00	.	+ 60,0 <sup>5)</sup>	+ 44,0 <sup>6)</sup>
Emden/Weser—östl. Ahus/Karlskrona ..	Koks	skr je 1000 kg	13,00 <sup>4)</sup>	14,50	21,50	21,50	20,50	+ 57,7	+ 41,4
Wismar/Stralsund—Helsingborg/Ahus ..	Briketts	skr je 1000 kg	13,50 <sup>4)</sup>	13,50 <sup>4)</sup>	18,00	18,50	18,00	+ 33,3	+ 33,3
Kotka/Gamla Karleby—Lübeck/ Flensburg ....	Papierholz	DM je Standard	77,50	90,00 <sup>3)</sup>	.	90,00	99,50 <sup>5)</sup>	+ 28,4	+ 10,6
Halmstad—Flensburg/Lübeck .....	Schnittholz	DM je Standard	50,00	60,00 <sup>4)</sup>	64,50	69,00	70,00	+ 40,0	+ 16,7
Härnösand—Hamburg .....	Schnittholz	DM je Standard	83,83	99,00	.	.	90,00	+ 7,4	— 9,1

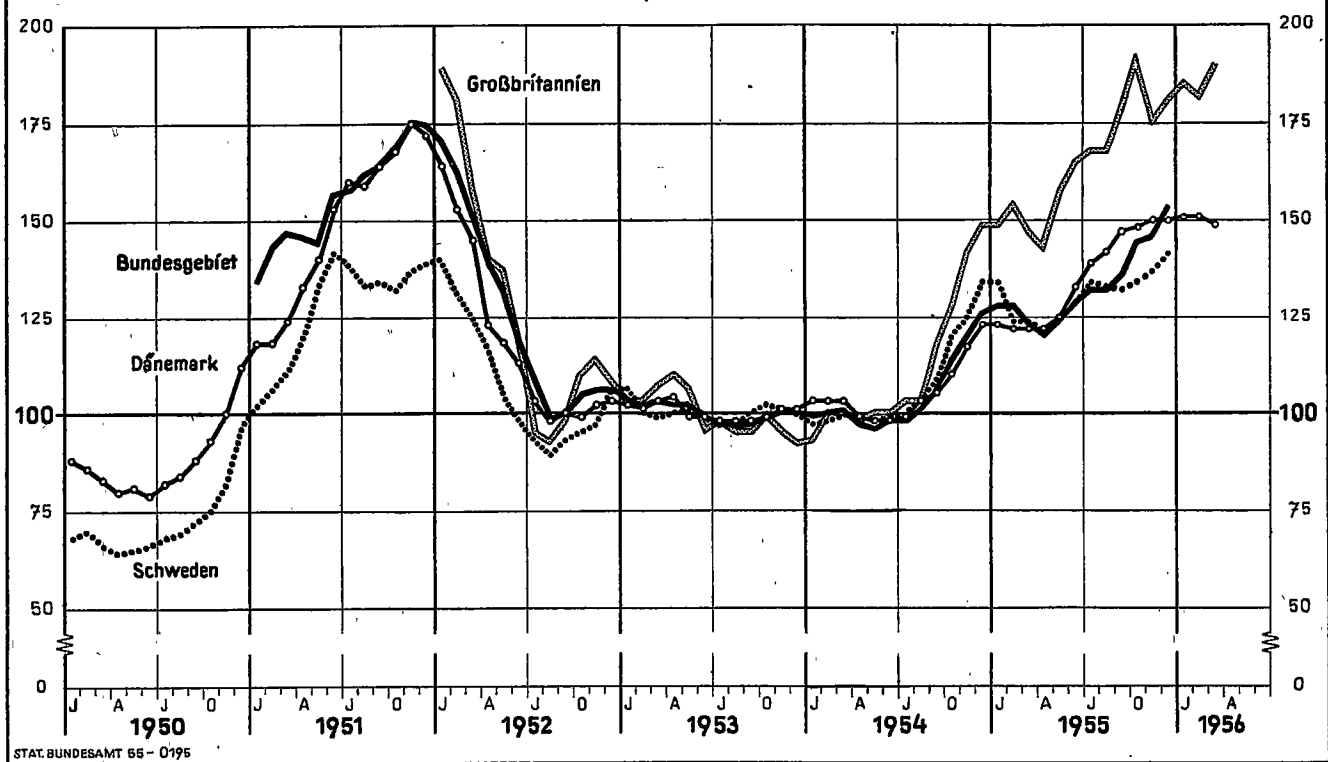
<sup>1)</sup> April. — <sup>2)</sup> März. — <sup>3)</sup> Veränderung in vH Februar 1956 gegenüber April 1954 bzw. gegenüber März 1955. — <sup>4)</sup> Mai — <sup>5)</sup> Veränderung in vH Februar 1956 gegenüber Mai 1954 bzw. gegenüber Mai 1955. — <sup>6)</sup> Kontrakt.



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



## INDEX DER SEEFRACHTEN umbasert auf 1953=100



# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze<sup>1)</sup> 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
<b>Einfache Fahrt</b>								
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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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 <sup>2)</sup> 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 Schlafwagen-Gesellschaft 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. Klasse									2. Klasse		
	Einbettklasse <sup>a)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
	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 3. 6. 1956 a) ....	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00

<sup>1)</sup> 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. —  
<sup>2)</sup> Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. —<sup>3)</sup> Bei der Einbettklasse ist zusätzlich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.



## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: März 1956

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
<b>Belgien, Sätze in bfrs</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
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	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>1)</sup> in dkr</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
ab 1. 8. 1946 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 8. 1950 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 8. 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	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
ab 1. 8. 1946 .....	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 8. 1950 .....	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 8. 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	—	—
<b>Frankreich, Sätze in sfrs</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951 .....	273	208	1 074	818	2 649	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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar</b>								
<b>für Personenzüge</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
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
1955 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956 .....	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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
1955 .....	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
ab 1. 2. 1956 .....	636	424	2 052	1 368	3 600	2 400	7 128	4 752
<b>für Schnellzüge — aller Art</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
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
1955 .....	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956 .....	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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
1955 .....	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956 .....	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
<b>Luxemburg, Sätze in sfrs</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
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	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag.

# noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: März 1956

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 hf								
Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950 .....	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950 .....	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952 .....	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
ab 1. 4. 1955 .....	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
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	16,60	11,50	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
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
ab 1. 11. 1955 .....	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30
Hin- und Rückfahrt								
Karten für Hin- und Rückfahrt werden nicht ausgegeben								
Österreich <sup>1)</sup> , Sätze in S								
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	—	—
ab 15. 11. 1955 .....	...	...	...	...	...	...	—	—
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	—	—
ab 15. 11. 1955 .....	...	...	...	...	...	...	—	—
Schweden, Sätze in skr								
Einfache Fahrt								
1950 .....	5,85	3,90	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	41,00	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	93,00	62,00	135,00	90,00
ab 1. 4. 1952 .....	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00
ab 1. 6. 1955 .....	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00
Schnellzugzuschlag								
1950 .....	2. Klasse		3. Klasse					
ab 1. 5. 1951 .....	4,50		3,00					
ab 1. 4. 1952 .....	6,00		4,00					
ab 1. 6. 1953 .....	6,00		4,00					
ab 1. 6. 1955 .....	4,50		3,00					
Schweiz, Sätze in sfrs								
Einfache Fahrt								
1950 .....	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—
ab 1. 4. 1952 .....	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40
Hin- und Rückfahrt								
1950 .....	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—
ab 1. 4. 1952 .....	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	357,50	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					
ab 1. 5. 1952 .....	2,44		4,07					
ab 1. 8. 1955 .....	1,75		2,63					
ab 1. 8. 1955 .....	1,88		2,82					
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 1. 1950 .....	3. Klasse		1. Klasse					
ab 1. 5. 1952 .....	4,88		8,14					
ab 1. 8. 1955 .....	3,50		5,26					
ab 1. 8. 1955 .....	3,76		5,64					

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

<sup>1)</sup> 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: März 1956

in Schweizer Franken

Fahrtroute von — nach	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
<b>Fahrpreise von London nach Wien (1373 km)<sup>1)</sup></b>				
a) über Harwich—Hoek van Holland				
London—Hoek van Holland	64,40	84,40	128,80	95,05
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	18,00	9,40	26,00	18,80
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	81,65	54,45	124,00	82,70
Passau Hbf—Wien West	25,00	12,50	50,00	25,00
<b>Insgesamt</b>	<b>184,05</b>	<b>140,75</b>	<b>328,80</b>	<b>221,55</b>
b) über Dover—Calais				
London—Dover	13,50	10,85	27,00	21,70
Dover—Aachen Süd	65,70	43,75	121,00	85,00
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
<b>Insgesamt</b>	<b>185,85</b>	<b>121,55</b>	<b>322,00</b>	<b>214,40</b>
<b>Fahrpreise von Paris nach Salzburg (1086 km)<sup>1)</sup></b>				
Paris—Kehl (Grenze)	51,15	41,00	102,30	82,00
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	59,65	39,80	97,35	64,90
<b>Insgesamt</b>	<b>110,80</b>	<b>80,80</b>	<b>199,65</b>	<b>146,90</b>
<b>Fahrpreise von Paris nach Kopenhagen (1501 km)<sup>1)</sup></b>				
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
<b>Insgesamt</b>	<b>156,25</b>	<b>105,75</b>	<b>261,20</b>	<b>180,15</b>
<b>Fahrpreise von Paris nach Prag (1241 km)<sup>1)</sup></b>				
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
<b>Insgesamt</b>	<b>151,60</b>	<b>108,00</b>	<b>282,80</b>	<b>202,35</b>
<b>Fahrpreise von Amsterdam nach Bern (897 km)<sup>1)</sup></b>				
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	12,30	8,90	24,60	17,80
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	65,95	43,95	105,20	70,10
Basel bad. Bf—Bern	17,50	12,60	26,10	18,60
<b>Insgesamt</b>	<b>95,75</b>	<b>65,45</b>	<b>155,90</b>	<b>106,70</b>
<b>Fahrpreise von Brüssel nach Rom (1788 km)<sup>1)</sup></b>				
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	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Rom	48,10	28,30	96,20	56,60
<b>Insgesamt</b>	<b>169,75</b>	<b>109,55</b>	<b>289,00</b>	<b>186,95</b>
<b>Fahrpreise von Kopenhagen nach Innsbruck (1595 km)<sup>1)</sup></b>				
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
<b>Insgesamt</b>	<b>155,45</b>	<b>102,65</b>	<b>221,85</b>	<b>146,05</b>
<b>Fahrpreise von Kopenhagen nach Belgrad (2298 km)<sup>1)</sup></b>				
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	31,10	20,80	53,60	36,00
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	125,60	83,75	169,40	110,95
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	18,60	9,30	37,20	18,60
Jesenice (Grenze)—Belgrad ab 1. 3. 56	54,30	37,40	108,60	74,80
<b>Insgesamt</b>	<b>229,60</b>	<b>151,25</b>	<b>368,80</b>	<b>240,35</b>
<b>Fahrpreise von Oslo nach Mailand (2519 km)<sup>1)</sup></b>				
Oslo—Kornsjö (Grenze)	18,60	12,40	37,20	24,80
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	88,00	68,90	144,10	111,40
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	100,50	67,00	144,40	96,30
Basel bad. Bf—Chiasso	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Mailand	3,80	2,30	6,00	3,50
<b>Insgesamt</b>	<b>246,70</b>	<b>176,20</b>	<b>385,30</b>	<b>274,40</b>
<b>Fahrpreise von Stockholm nach Paris (2163 km)<sup>1)</sup></b>				
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	68,80	45,80	117,10	78,40
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	31,70	21,50	54,60	37,00
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
<b>Insgesamt</b>	<b>228,30</b>	<b>154,35</b>	<b>382,40</b>	<b>261,65</b>

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

<sup>1)</sup> 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 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953
<b>Stückgut</b> im Gesamtgewicht von						
1— 500 kg <sup>2)</sup> .....	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36
501—1000 kg <sup>2)</sup> .....	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
<b>Zuschlag zum Stückgut</b> 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
<b>Wagenladung</b> mindestens 15000 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	1,08	1,22	1,31	1,31
<b>Ausnahmetarife</b> darunter: 6 B 1 Kohle .....	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32
1 B 34 Grubenholz <sup>3)</sup> .....	1,30 <sup>3)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13

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

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

Ware <sup>1)</sup>	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				
<b>Fische</b> .....	Hamburg- Altona	Frankfurt/M.	513	15 B 1	Kühlw.	25,50	40,70	47,60	50,90 <sup>7)</sup>	50,90
<b>Weizen</b> .....	Hamburg	Augsburg	739	17 S 1	gedeckt	31,50 <sup>8)</sup>	34,80	37,20 <sup>9)</sup>	37,20	37,20 <sup>10)</sup>
<b>Kartoffeln</b> .....	Nienburg (Weser)	Essen	229	16 B 1	gedeckt	5,70	11,30	11,30	14,00 <sup>10)</sup>	14,00
<b>Kaffee</b> .....	Hamburg	Frankfurt/M.	507	24 S 5	gedeckt	29,10	41,80	41,80	41,80	40,70 <sup>10)</sup>
<b>Tabak</b> .....	Hamburg	Hannover	102	A	gedeckt	17,50	23,20	29,00	31,00	24,80
<b>Öle und Fette</b> tierische (Öle, imp. <sup>2)</sup> ) .....	Hamburg	Mannheim	588	24 S 5	gedeckt	30,50	43,40	43,40	43,40	42,30 <sup>10)</sup>
sonstige pflanzl. u. tier. Öle <sup>2)</sup> ) .....	Hamburg	Mannheim	588	B	offen	39,80	50,90	62,60	66,60	56,20
<b>Eisen- und Manganerz</b> .....	Salzgitter	Dortmund Vbf.	259	7 B 35	offen	2,70	4,03	4,60	4,92	4,92
<b>Schwefelkies</b> .....	Meggen	Duisburg <sup>4)</sup>	129	7 B 21	offen	2,80	5,80	6,70	7,20	7,20
<b>Schwefelkiesabbrände</b> .....	Duisburg <sup>4)</sup>	Hildesheim	270	7 B 1	offen	7,30	13,80	15,90	17,00	17,00
<b>Steinkohlen</b> .....	Essen, Hbf	Passau	710	6 B 1	offen	14,40	23,60	27,40	29,30	29,30
<b>Steinkohlenbriketts</b> .....	Essen, Hbf	Hamburg	357	6 B 11	offen	6,50	15,80	16,30	17,40	17,40
<b>Steinkohlenkoks</b> .....	Gelsenkirchen, Hbf	Hamburg	346	6 B 11	offen	6,30	15,50	16,30	17,40	17,40
<b>Rohbraunkohlen</b> .....	Liblar	Hamburg	435	6 B 14	offen	7,50	17,70	18,90	20,20	20,20
<b>Braunkohlenbriketts</b> .....	Liblar	München	610	6 B 1	offen	13,50	22,40	26,00	27,80	27,80
<b>Rohes Erdöl</b> .....	Celle	Hamburg	136	14 B 1	Pr. Kesselw.	7,10	12,70	14,90	15,90	13,60
<b>Benzin</b> .....	Hamburg	München	797	14 B 2	Pr. Kesselw.	34,50	54,60 <sup>11)</sup>	59,30 <sup>12)</sup>	63,50	48,60
<b>Benzol</b> .....	Bochum- Langendreer	Duisburg	42	C	offen	4,10	6,30	7,60	8,10	7,00
<b>Gasöl, Dieselöl</b> .....	Hamburg	München	797	14 B 23	Pr. Kesselw.	21,40	34,00	39,40	42,20	35,90
<b>Zement</b> .....	Wiesbaden	Bremen	468	4 B 6 <sup>13)</sup>	gedeckt	16,80	28,88 <sup>14)</sup>	29,61 <sup>15)</sup>	33,39	33,39
<b>Tonerde, Bauxit</b> .....	Köln	Hildesheim	311	G	offen	9,50	17,40	20,00	21,40	21,40
<b>Schwefelsäure</b> .....	Duisburg	Hagen	62	C	Pr. Wagen.	5,70	8,80	10,60	11,30 <sup>16)</sup>	8,30
<b>Düngekalk</b> .....	Regensburg	Frankfurt/M.	342	11 B 1	gedeckt	3,30 <sup>17)</sup>	6,60	9,60 <sup>18)</sup>	10,20 <sup>19)</sup>	10,20
<b>Thomasmehl</b> .....	Dortmund	Osnabrück	105	11 B 1	gedeckt	3,30 <sup>17)</sup>	6,00	7,20 <sup>18)</sup>	7,80 <sup>19)</sup>	7,80
<b>Stein- und Siedesalz</b> .....	Hamel	Hamburg	209	F	gedeckt	9,40	17,20	20,00	21,30	21,30
<b>Stickstoffdüngemittel</b> .....	Ludwigshafen	Frankfurt/M.	88	11 B 1	gedeckt	3,30 <sup>17)</sup>	5,70	6,60 <sup>18)</sup>	7,20 <sup>19)</sup>	7,20
<b>Häute und Felle</b> .....	Hamburg	Offenbach/M.	510	23 S 3	gedeckt	28,90	40,40	40,40	40,40	38,60 <sup>20)</sup>
<b>Wolle</b> .....	Bremen	Backnang	619	21 S 2	offen	31,50	32,50	45,90	45,90	36,20 <sup>20)</sup>
<b>Baumwolle</b> .....	Bremen	Münster	172	A	offen	17,60	23,30	29,10	29,10	24,80
<b>Stammholz, über 1,5 m lang</b> .....	Passau, Hbf	Herford	690	F	offen	20,20	32,40	37,60	40,20	40,20
<b>Faserholz, Papierholz</b> .....	Passau, Hbf	Mannheim- Sandhofen	504	1 B 21 1 B 22	offen	10,50 <sup>20)</sup>	18,00	20,70	22,10	22,10
<b>Grubenholz</b> .....	Regensburg, Hbf	Bochum- Riemke	580	1 B 34	offen	10,40 <sup>20)</sup>	17,80	20,50	21,90	21,90
<b>Schnittholz</b> .....	Passau, Hbf	Essen, Hbf	710	E 1 B 1	offen	25,60	36,10 <sup>20)</sup>	42,20	45,20	45,20
<b>Zellstoff/Holzschliff</b> Wassergehalt über 40% .....	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	F D	gedeckt	13,23	23,31	27,09	28,98	28,98
sonstigen .....	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	D	gedeckt	10,95	32,55	38,75	41,48	37,38
<b>Roh Eisen in Masseln</b> .....	Dortmund	Hagen	30	G	offen	2,20	4,10	4,80	5,10	5,10
<b>Halbzeug<sup>4)</sup></b> .....	Duisburg	Hagen	66	F	offen	3,60	6,70	7,80	8,30	8,30
<b>Stahlschrott<sup>5)</sup></b> .....	Hamburg	Hagen	342	F	offen	12,90	22,70	28,30	28,10	28,10
<b>Stab-Formstahl<sup>6)</sup></b> .....	Hagen	Braunschweig	274	D	offen	10,40	27,20	32,40	34,70	31,20
<b>Röhren aus Eisen</b> .....	Düsseldorf	Hamburg	387	D	offen	21,40	34,40	40,90	43,80	39,40
<b>Eisen- und Stahldraht</b> .....	Duisburg	Hamburg	365	D	offen	20,50	33,10	39,40	42,20	38,00
<b>Bleche und Platten<sup>6)</sup></b> .....	Hagen	Bremen	254	D	offen	15,40	25,70	30,60	32,70	29,40

Nach den Angaben der Bundesbahn-Hauptverwaltung.

<sup>1)</sup> Mit Ausnahme bei Fisch (5 t) gilt als Gewichtsklasse 15 t. — <sup>2)</sup> Bestimmte tierische Öle, aus Übersee eingeführt. — <sup>3)</sup> Sonstige bestimmte pflanzliche und tierische Öle. — <sup>4)</sup> Duisburg-Hochfeld-Süd. — <sup>5)</sup> Halbzeug und Blöcke aus Stahl, eiserne Platten. — <sup>6)</sup> Unbearbeitet. — <sup>7)</sup> Gültig ab 15. 9. 1952. — <sup>8)</sup> Ausnahmetarif 1936 17 B 1. — <sup>9)</sup> Gültig ab 1. 11. 1951. — <sup>10)</sup> Gültig ab 1. 9. 1952. — <sup>11)</sup> Gültig ab 11. 5. 1951. — <sup>12)</sup> Gültig ab 1. 5. 1952. — <sup>13)</sup> 1936 bis 31. 12. 1950 Ausnahmetarif 3 B 2. — <sup>14)</sup> Ab 1. 8. 1951 = 25,73 DM. — <sup>15)</sup> Ab 16. 6. 1952 = 31,19 DM. — <sup>16)</sup> Ab 1. 1. 1953 = 9,60 DM. — <sup>17)</sup> Gültig ab 1. 7. 1937. — <sup>18)</sup> Gültig ab 1. 1. 1952. — <sup>19)</sup> Gültig ab 20. 9. 1952. — <sup>20)</sup> Gültig ab 25. 10. 1937. — <sup>21)</sup> Gültig ab 7. 3. 1952. — <sup>22)</sup> Gültig ab 1. 12. 1937. — <sup>23)</sup> Gültig ab 1. 8. 1951. — <sup>24)</sup> Ab 1. 8. 1954 = 37,00 DM. — <sup>25)</sup> Ab 1. 8. 1955 = 30,20 DM. — <sup>26)</sup> Ab 1. 8. 1955 = 28,90 DM. — <sup>27)</sup> Ab 18. 7. 1955 = 34,70 DM. — <sup>28)</sup> Ab 18. 7. 1955 = 37,20 DM.

## 1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien									
	Deutscher Seefrachtenindex <sup>1)</sup>			Index der Trampschiffahrtsfrachten 1952 = 100 <sup>2)</sup>								Ind. d. Zeitcharterraten 1952 = 100 <sup>3)</sup>	
	2. Hj. 1954 = 100		Tankerfahrt MOT/SCALE = 100	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge- mittel	Holz	Esparto	ins- gesamt	ölg- feuerte Schiffe <sup>4)</sup>
	Linienfahrt	Trampfahrt											
1950 JD .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1951 JD .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1952 JD .....	—	—	—	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1953 JD .....	—	—	—	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9
1954 JD .....	—	—	—	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3
1955 JD .....	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,3	128,9
1954 Juli .....	—	—	—	79,7	71,9	95,3	84,4	77,3	113,8	74,2	74,9	59,9	58,1
Aug. ....	—	—	—	80,1	75,5	92,7	85,6	70,4	92,2	75,5	75,3	61,9	59,1
Sept. ....	—	—	—	90,6	88,8	103,0	90,6	90,5	71,8	82,9	75,6	71,8	68,7
Okt. ....	—	—	—	99,5	99,7	111,4	100,1	91,3	93,4	100,9	78,3	84,0	85,4
Nov. ....	—	—	—	110,4	116,7	126,1	105,9	97,6	105,5	104,3	88,2	101,8	97,4
Dez. ....	—	—	—	115,5	118,9	132,3	107,2	99,3	78,6	132,6	92,8	109,0	103,9
1955 Jan. ....	102,1	124,7	123,5	115,1	122,9	113,5	108,1	108,5	—	—	89,6	114,6	107,6
Febr. ....	104,2	128,0	131,0	119,8	127,2	133,1	105,7	111,1	124,0	—	90,3	123,8	117,6
März ....	105,1	118,7	108,0	113,7	119,7	126,4	104,3	112,5	117,8	103,5	88,3	113,8	110,0
April ....	106,6	114,9	80,4	110,2	113,2	117,4	101,0	113,1	—	108,1	92,7	102,3	99,1
Mai ....	106,9	123,8	71,3	122,6	131,8	124,5	110,0	108,5	112,1	134,7	92,7	124,2	118,9
Juni ....	107,0	129,9	73,0	128,0	133,2	139,3	129,4	104,0	133,2	130,3	93,1	135,4	133,3
Juli ....	108,2	131,9	81,4	130,0	130,9	145,7	127,2	112,8	—	138,8	100,5	145,8	162,7
Aug. ....	109,2	128,2	100,0	129,9	131,0	146,3	133,5	106,3	122,8	137,7	101,6	137,0	143,9
Sept. ....	110,4	134,4	95,0	138,1	143,3	175,8	136,5	106,1	120,8	136,2	107,3	142,2	143,0
Okt. ....	111,4	147,2	105,1	148,9	155,2	187,0	143,7	116,8	—	144,6	112,2	151,2	149,7
Nov. ....	111,7	146,7	169,0	135,5	143,6	146,8	140,2	116,7	99,2	131,5	105,4	135,5	137,4
Dez. ....	112,2	153,1	249,8	140,1	154,4	144,6	138,8	123,3	98,2	128,7	113,2	132,2	132,9
1956 Jan. ....	113,7	152,8	164,3	144,3	160,6	—	132,7	133,1	—	133,6	106,6	138,0	134,6
Febr. ....	114,1	149,3	135,1	140,2	157,0	140,8	125,8	131,0	—	129,4	102,3	143,2	143,9
März ....	116,2	154,7	125,7	147,2	167,5	154,8	131,4	119,9	—	141,5	104,3	150,0	150,0
April ....	116,6	165,4	160,4	151,6	185,0	163,8	135,9	123,2	113,3	122,2	100,1	171,5	171,5

Zeit	Norwegen				Schweden						Däne- mark	Italien					
	II. Hj. 1947 = 100 <sup>4)</sup>		Dez. 1945 = 100	Febr. 1946 = 100	1948 = 100 <sup>5)</sup>		Index der Trampschiffahrtsfrachten Aug. 1939 = 100 <sup>6)</sup>					Internat. Trampfrachten-Index 1938 = 100 <sup>7)</sup>					
	Reise- Zeit- Charter	Tanker	MOT	\$ USMC	Reise- Charter	Tanker- Charter	ins- gesamt	Ge- treide	Kohle	Holz <sup>7)</sup>		Papier- masse	Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten <sup>8)</sup> 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
1950 JD .....	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115	232	162	234	263	267	106	293	—	763		
1951 JD .....	176,7	210,7	300,8	203,2	169	214	410	312	381	526	422	178	611	517	465		
1952 JD .....	112,8	115,3	227,1	160,8	128	177	346	220	290	408	463	142	376	339	351		
1953 JD .....	87,8	68,4	89,8	66,6	115	68	322	253	234	354	448	120	298	—	388		
1954 JD .....	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65	344	275	256	396	441	126	327	—	525		
1955 JD .....	129,8	140,1	118,7	93,2	154	92	422	346	329	526	484	162	466	—	355		
1954 Juli .....	85,4	67,6	55,9	42,5	115	52	320	245	223	371	440	119	300	—	348		
Aug. ....	87,1	76,8	63,9	51,4	120	58	335	252	242	407	440	123	311	—	359		
Sept. ....	94,0	80,2	82,6	69,3	126	68	349	268	277	409	440	126	317	—	446		
Okt. ....	102,8	88,3	83,3	72,5	133	71	385	292	311	415	440	132	378	—	462		
Nov. ....	111,7	107,2	86,7	73,9	139	71	404	349	334	492	440	140	412	—	565		
Dez. ....	120,1	116,3	110,6	88,7	142	80	433	390	379	524	440	147	452	—	—		
1955 Jan. ....	119,9	125,0	122,6	97,1	143	90	433	359	365	523	484	143	423	—	507		
Febr. ....	123,3	130,6	133,5	102,1	138	96	401	300	315	503	484	146	435	—	493		
März ....	116,9	130,4	105,9	77,4	137	89	400	341	292	482	484	146	438	—	491		
April ....	115,1	111,6	78,3	69,5	136	81	394	330	276	485	484	146	407	—	497		
Mai ....	124,9	141,1	75,9	69,1	143	66	402	330	297	498	484	150	414	—	466		
Juni ....	130,7	140,0	72,6	62,6	155	61	417	353	312	518	484	159	472	—	480		
Juli ....	131,9	143,6	91,5	76,9	161	70	431	363	321	555	484	167	463	—	559		
Aug. ....	130,2	143,5	103,8	73,5	168	89	427	332	338	555	484	170	462	—	600		
Sept. ....	134,0	154,0	98,5	72,8	167	84	424	330	338	545	484	176	527	—	572		
Okt. ....	149,3	160,5	108,3	74,1	166	89	433	352	357	540	484	178	519	—	552		
Nov. ....	139,7	146,4	185,2	138,3	166	123	440	349	379	550	484	180	514	—	576		
Dez. ....	141,6	154,1	247,7	204,5	171	166	458	409	383	557	484	180	513	—	—		
1956 Jan. ....	138,9	160,8	158,2	130,2	166	120	—	—	—	—	—	181	502	—	565		
Febr. ....	134,8	161,6	130,2	96,6	165	103	—	—	—	—	—	181	501	—	586		
März ....	138,9	168,0	127,4	94,3	163	86	—	—	—	—	—	179	519	—	548		
April ....	146,0	187,6	149,0	126,2	—	—	—	—	—	—	—	179	—	—	—		

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

# 2. Frachtraten der Transpachfahrt

## a) im Überseeverkehr

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.	Rttd.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Jugo- slawien <sup>6)</sup>	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	
	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	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	\$ je 2240 lbs	
1938 JD .....	.	14.1	.	12.11	13.0 <sup>3)</sup>	.	13.10	.	25.9	.	.	25.3	25.2	
1950 JD .....	11.5 <sup>1)</sup>	69.7	7.88	38.6	5.72	.	.	.	69.5	.	.	48.8	46.1	
1951 JD .....	26.7 <sup>1)</sup>	121.2	15.98	101.10	12.88	.	105.1	.	150.5	.	.	103.9	94.8	
1952 JD .....	14.9 <sup>1)</sup>	61.10	10.17	55.11	7.70	7.16	66.11	.	100.0	10.56	14.51	63.8	62.7	
1953 JD .....	11.0 <sup>1)</sup>	50.7	7.46	47.1	5.43	5.46	45.3	8.15	71.3	8.89	10.16	70.8	70.2	
1954 JD .....	59.5	55.6	.	51.3	6.00	6.02	54.11	8.89	81.9	12.58	9.02	82.3	79.2	
1955 JD .....	91.1	83.6	12.85	77.7	8.51	8.78	79.11	13.13	122.6	16.20	17.05	110.4	69.5	
1955 Jan. ....	81.4	.	.	74.1 <sup>13)</sup>	8.07	.	74.11	11.75	137.2	17.38	.	95.0nom.	99.0	
Febr. ....	83.0	73.0	11.20	74.0 <sup>13)</sup>	8.10	8.10	75.11	.	140.0	.	.	100.0	94.0	
März ....	83.9	.	.	74.0 <sup>13)</sup>	7.28	.	77.1	.	137.4	.	.	nom.	95.5	
April ....	85.3	71.6	.	63.11	8.19	8.00	80.8	.	nom.	.	.	nom.	78.6	
Mai ....	94.11	83.0	.	78.4	8.70	.	78.4	12.95	nom.	.	.	100.8	90.6	
Juni ....	93.8	92.3	.	78.7	7.88 <sup>4)</sup>	8.75	78.4	12.85	nom.	.	.	107.6	.	
Juli ....	92.9	85.0	.	76.6	9.95	8.00	77.2	.	105.4	.	.	109.1nom.	93.6	
Aug. ....	85.0	.	12.00	68.2	8.45	10.08	70.8	.	100.0	.	.	110.0nom.	94.2	
Sept. ....	93.9	.	11.75	79.9	.	8.50	80.1	.	107.0	.	.	106.9nom.	90.3	
Okt. ....	101.4	96.2	14.00	91.1	10.00 <sup>5)</sup>	10.00	89.10	14.50	127.4	.	16.60	114.2	103.11	
Nov. ....	97.10	.	14.13	89.8	.	.	87.2	13.59	117.6	14.75	17.50	112.6	101.10	
Dez. ....	100.5	.	14.00	90.0	.	.	89.0	.	131.1	16.47	.	127.0	119.8	
1956 Jan. ....	102.11	.	14.00	.	9.83	9.83	90.0nom.	13.50	147.0	18.67	.	130.9	124.0	
Febr. ....	101.2	.	.	.	9.38	9.50	90.0nom.	13.98	145.0	17.00	.	133.0	119.8	
März ....	100.0	98.4	16.50	90.0	10.38	10.65	92.6	14.71	nom.	17.74	.	142.6	130.5	
Zeit	Getreide					Zucker					Erdnüsse (lo- se, ungesch.)	Sojabohnen		
	West- nach UK/Kont.	Ost- Anstralien nach UK/Kont.	Full- Range	Nord China nach Antw./ Rttd./ Hbg.	Schwarz- meer nach UK/ Kont.	Kuba nach		San Domingo	Mauri- tius	Queens- land		Gambila	US-Golf nach Japan	Dalny UK/ Kont.
						UK	Rttd.							
1938 JD .....	32.3	.	33.9	29.9	10.8	16.0	16.6	53.10	55.7	84.3	90.0	.	88.0	
1950 JD .....	69.10	76.5	70.10	94.11	36.5	60.1	67.7	134.2	118.4	.	171.7	133.10	183.6	
1951 JD .....	131.9	151.6	148.9	176.2	90.2	138.8	146.3	90.0	66.7	103.11	133.10	13.19	71.4	
1952 JD .....	95.1	102.7	98.5	113.6	57.7	87.2	87.10	60.0	65.1	113.2	100.4	10.61	.	
1953 JD .....	82.11	92.1	87.9	84.6	43.6	66.3	68.7	67.6	72.3	117.4	135.0	12.14	.	
1954 JD .....	80.1	90.4	86.8	81.4	52.6	66.11	78.6	67.6	72.3	117.4	135.0	16.77	.	
1955 JD .....	126.11	131.7	127.9	146.0	74.5	114.6	111.7	103.4	99.5	157.6	135.0	13.97	.	
1955 Jan. ....	114.10	123.9	118.6	129.11	67.10	.	98.2	86.3	.	170.0	135.0	14.38	.	
Febr. ....	112.11	123.11	117.0	154.10	72.8	112.6	113.9	.	.	132.6	135.0	14.20	.	
März ....	112.6	.	.	172.9	75.0	110.0	103.11	.	.	118.4	.	14.63	.	
April ....	.	94.0	94.0	185.0	nom.	.	.	.	.	147.6	.	15.88	.	
Mai ....	114.2	113.11	114.7	187.6	nom.	98.9	92.9	94.2	85.0	147.6	.	17.38	.	
Juni ....	114.2	123.8	121.7	.	nom.	.	.	107.6	92.6	158.9	.	17.40	.	
Juli ....	117.3	128.5	123.6	142.6	nom.	.	.	.	.	160.0	.	18.00	.	
Aug. ....	118.9	.	118.9	.	nom.	.	100.0	.	93.0	160.0	.	19.42	107.6 <sup>6)</sup>	
Sept. ....	.	.	.	120.0	63.8	.	125.6	.	.	.	.	21.00	.	
Okt. ....	152.1	158.9	115.11	120.0	77.8	.	125.11	.	127.3	185.0	.	18.03	.	
Nov. ....	139.3	147.3	142.4	149.10	80.4	124.11	118.11	112.1	.	180.8	.	17.00	180.0	
Dez. ....	172.11	170.4	171.6	171.5	83.6	126.3	125.0	116.8	.	.	.	17.50	185.0	
1956 Jan. ....	168.9	177.11	174.8	184.6	85.4nom.	107.0	101.0	.	.	.	.	18.25	.	
Febr. ....	163.10	162.6	157.0	171.3	85.0nom.	104.11	105.2	104.1	.	.	.	19.08	.	
März ....	169.5	176.8	171.10	171.2	85.0nom.	124.0 <sup>7)</sup>	113.3	113.9	.	205.0	.	.	.	
Zeit	Salz	Kohle					Erdöl (dirty-MOT)							
	Aden nach Japan	Hampton Roads nach					Wales nach		Rttd.	Danzig/ Stettin	Pers. Golf nach UK/ Kont.	Karib. See nach UK	US-Golf nach UK/ Kont.	
		Nordd. Häfen	Rttd.	West- italien	Jugo- <sup>6)</sup> slawien	Japan	West- italien	La Plata						
														s je 2240 lbs
1938 JD .....	.	.	.	.	.	.	12.7	5.9	31.4	84.2	44.7	49.10	.	
1950 JD .....	.	.	.	.	.	23.8	45.3	22.4	31.4	159.5	95.8	107.8	.	
1951 JD .....	.	88.9	84.5	12.16	.	19.83	43.7	108.4	40.3	59.0	96.6	90.10	.	
1952 JD .....	55.1	49.6	44.7	8.03	.	11.81	25.11	81.8	23.5	33.2	28.3	32.10	.	
1953 JD .....	48.4	33.0	31.6	4.92	6.64	8.83	22.10	36.3	19.3	20.7	50.10	31.1	.	
1954 JD .....	56.2	38.3	36.0	5.67	7.61	10.28	23.5	33.0	20.4	27.2	44.3	25.10	31.1	
1955 JD .....	99.1	60.4	59.2	8.77	10.11	14.42	33.5	.	27.6	42.6	69.4	37.2	36.4	
1955 Jan. ....	.	54.10	52.11	7.66	.	12.31	27.9	.	25.10	.	68.2	41.0	51.4	
Febr. ....	.	59.2	57.6	8.17	11.25	12.41	27.5	.	25.3	.	76.2	38.5	.	
März ....	.	49.4	49.0	7.63	.	12.22	26.10	.	25.8	.	64.3	38.2	34.2	
April ....	.	51.6	50.2	7.75	9.23	12.88	26.8	.	22.6	.	43.2	24.6	28.6	
Mai ....	.	58.0	56.1	8.70	9.43	12.63	27.8	.	22.6	.	41.8	23.0	.	
Juni ....	.	62.4	60.1	9.04	10.52	14.41	36.5	.	27.9	.	41.11	23.3	28.0	
Juli ....	78.9	61.1	60.2	9.35	.	16.33	37.1	.	32.0	41.0	53.7	33.4	38.11	
Aug. ....	.	58.8	58.2	8.93	.	16.29	40.7	.	30.8	.	56.9	31.8	37.1	
Sept. ....	.	65.6	64.10	9.27	.	16.08	41.2	.	30.0	44.0	.	30.6	.	
Okt. ....	111.3	70.10	69.0	10.11	.	16.25	37.11	.	31.0	.	.	33.0	.	
Nov. ....	105.0	65.11	64.8	9.30	.	15.63	35.11	.	28.3	.	98.9	52.3	.	
Dez. ....	101.3	67.0	67.4	9.33	.	15.62	35.6	.	28.5	.	148.9	77.2	.	
1956 Jan. ....	102.0	71.8	70.3	9.90	.	15.83	29.8	.	27.2	.	99.6	54.10	.	
Febr. ....	.	70.9	69.8	9.83	11.63	16.10	29.11	.	26.11	.	76.2	40.6	.	
März ....	.	74.5	72.4	10.41	12.35	16.35	29.8	.	28.6	.	70.5	41.8	.	

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> s je gr. — <sup>2)</sup> Ab Winterhafen West St. John (bis 20. 3. 55). — <sup>3)</sup> s je 2240 lbs. — <sup>4)</sup> 2 Konsekutiv-Reisen. — <sup>5)</sup> Teilladung nach Bremen. — <sup>6)</sup> Ohne US-Tonnage. — <sup>7)</sup> Linienraum. <sup>8)</sup> Sojabohnen u. o. Stöckgut.

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Obere Zone Finnland	Untere Zone Schweden	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Weiß-See	Ost-Kanada	Obere Zone Finnland	Untere Zone Schweden	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Nord-Pazifik
	nach UK						nach UK				
	s je fathom						s je Standard				\$ je 2240 lbs
1938 JD .....											
1950 JD .....	112.7	120.1	.	88.3	155.6	176.6	.	135.2	127.1	120.8	.
1951 JD .....	256.8	233.7	.	183.9	333.0	427.4	.	249.0	254.11	254.11	.
1952 JD .....	167.8	145.7	126.6	119.5	192.2	277.9	.	181.8	155.0	.	18.21
1953 JD .....	138.6	132.8	131.0	115.1	170.9	178.7	.	173.7	192.11	157.8	10.68
1954 JD .....	163.2	133.3	.	132.4	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12.12
1955 JD .....	271.5	211.11	.	174.3	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20.08
1955 Jan. ....	.	.	.	.	.	.	235.0	207.6	219.6	198.8	20.75
Febr. ....	.	.	.	.	233.4	.	220.1	205.0	.	190.11	20.23
März ....	.	192.5	.	183.6	242.8	256.0	243.1	226.3	235.0	208.4	17.44
April ....	.	177.10	.	165.0	228.4	254.2	244.5	214.11	230.0	203.2	17.88
Mai ....	.	198.4	.	.	265.0	265.0	.	233.2	.	227.6	19.70
Juni ....	.	216.11	.	.	280.0	305.0	281.8	263.2	269.6	246.11	20.00
Juli ....	261.6	223.4	.	.	.	326.5	310.11	310.0	343.0	294.3	20.06
Aug. ....	278.2	243.9	.	.	293.11	337.6	352.10	313.7	346.3	323.6	19.69
Sept. ....	274.8	251.9	.	.	300.0	350.0	308.9	302.8	326.11	280.8	19.60
Okt. ....	.	212.6	.	.	.	.	305.0	265.9	307.6	258.9	21.63
Nov. ....	.	210.0	.	.	.	350.0	.	257.6	.	271.8	21.81
Dez. ....	.	192.6	.	.	.	.	.	273.2	.	252.6	22.22
1956 Jan. ....	.	202.6	.	.	.	290.0 <sup>a)</sup>	.	243.8	240.0	255.0	23.00
Febr. ....	.	195.0nom.	.	.	.	280.0	.	237.2	260.0	247.0	21.30
März ....	.	207.0nom.	.	.	260.0nom.	.	.	234.6	250.0	240.10	24.00
Zeit	Zement	Erze									
	Hbg./Antw. nach Rio de Janeiro	Almeria	Bona	La Goulette	Norwegen	Pepel	Vitoria (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay
	nach										
	\$ je 1000 kg	UK	Wk-UK	UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.					
1938 JD .....	.	.	.	.	.	.	.	.	6.9	.	.
1950 JD .....	.	24.6	22.8	24.3	19.6	31.1	.	.	17.9	.	26.7
1951 JD .....	16.67	54.11	54.10	54.11	.	71.7	.	121.4	33.5	.	74.5
1952 JD .....	12.04	33.3	33.4	33.6	29.5	47.4	53.3	70.9	21.3	31.1	47.6
1953 JD .....	5.63	24.6	24.5	25.2	22.6	35.0	49.2	61.4	.	21.6	30.8
1954 JD .....	6.35	23.6	25.10	27.5	20.11	37.2	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9
1955 JD .....	.	35.7	36.10	38.2	27.7 <sup>a)</sup>	49.4	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10
1955 Jan. ....	7.50	33.10	32.10	36.0	24.0 <sup>a)</sup>	47.6	65.3	85.6	27.0	35.4	.
Febr. ....	7.50	35.0	37.6	.	25.3 <sup>a)</sup>	47.6	71.6	85.5	.	37.6	.
März ....	.	36.0	36.3	.	.	46.0	66.11	89.3	27.0	34.8	43.6
April ....	.	.	36.0	.	.	50.0	70.0	89.6	.	37.0	.
Mai ....	.	.	36.0	37.0	.	.	.	86.0	.	.	.
Juni ....	.	35.6	36.3	.	.	.	67.0	81.10	26.6	.	.
Juli ....	.	.	36.6	38.0	.	55.0 nom.	72.6	85.0	.	35.0	.
Aug. ....	.	36.6	36.6	38.0	.	.	75.0	90.11	.	41.3	.
Sept. ....	.	36.6	36.6	.	.	52.6	74.2	95.11	29.0	36.6	.
Okt. ....	.	.	40.0	40.0	30.0 <sup>a)</sup>	52.6	75.0	104.9	.	40.0	.
Nov. ....	.	.	41.0	40.0	31.0 <sup>a)</sup>	.	78.0	99.4	40.0	43.11	61.3
Dez. ....	.	.	40.1	.	.	.	86.6	93.6	.	44.6	62.0
1956 Jan. ....	.	38.6	.	.	31.0 <sup>a)</sup> nom.	52.6nom.	89.0	100.0	32.2	38.10	.
Febr. ....	.	.	.	.	.	.	.	107.3	.	.	.
März ....	10.00 <sup>b)</sup>	38.0	.	.	.	.	95.0	110.0	26.6	38.0	.
Zeit	Schwefelkies				Zinkkonzentrat	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva	Morphou-Bay	Port Pirie (Südastral)	Algerien	Rtttd./Antw.	Casablanca	(Phosphat) Sfax	(Kali) Nordseehäf. Hbg./Brem./Antw. nach Japan	US-Golf		
	nach				nach	nach	nach	nach	nach		
	UK	Antw.	Rtttd.	Rtttd./Hbg.	Antw.	UK	Alexandrien	Ok-Wk-UK	UK	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs
1938 JD .....											
1950 JD .....	26.9	25.8	24.3	29.2	75.6	.	37.4	25.7	25.9	.	40.11
1951 JD .....	62.11	54.6	54.4	67.3	133.3	116.7	62.11	49.8	61.1	21.09	129.1
1952 JD .....	37.2	34.0	32.4	41.5	105.8	75.5	42.6	33.2	37.1	11.84	73.11
1953 JD .....	34.11	27.2	25.3	28.10	105.1	87.4	34.0	29.5	33.5	9.71	45.11
1954 JD .....	39.11	29.3	27.10	36.5	93.6	33.2	33.2	32.11	35.3	10.49	51.0
1955 JD .....	50.6	40.9	37.0	46.0	127.11	115.8	41.1	38.3	43.2	14.15	86.3
1955 Jan. ....	48.9	37.6	35.0	43.0	.	102.4	40.0	.	.	11.75	77.6
Febr. ....	48.3	37.0	35.5	46.0	.	107.4	40.6	.	.	11.75	85.8
März ....	47.1	36.8	34.4	45.8	129.6	104.8	.	40.0	45.6	11.75	72.6
April ....	45.2	37.6	34.0	41.10	103.8	107.0	.	33.0	44.0	.	70.0
Mai ....	46.8	.	34.0	42.0	105.9	106.6	40.9	.	.	12.94	86.6
Juni ....	.	38.6	.	43.3	142.0	108.11	43.0	.	.	14.25	95.0
Juli ....	48.9	.	38.6	43.6	144.9 <sup>a)</sup>	125.0 <sup>b)</sup>	.	.	.	15.25	94.6
Aug. ....	52.6	44.4	38.6	48.0	142.0	114.8	.	.	.	15.43	94.7
Sept. ....	.	42.9	.	.	.	125.0	.	.	40.0	.	.
Okt. ....	52.9	43.0	40.6	50.0	.	135.2	.	.	.	17.74	100.0
Nov. ....	56.0	43.6	42.6	.	.	120.9	.	40.0	.	.	.
Dez. ....	59.0	46.9	.	56.8	.	130.3	.	.	.	16.50	.
1956 Jan. ....	55.4	42.6	41.6	.	192.0	124.7	.	.	.	16.32	96.3
Febr. ....	50.9	41.6	40.4	54.6	185.8	118.4	.	.	.	16.25	97.6
März ....	50.0	.	36.0 <sup>a)</sup>	50.0	.	121.7	.	.	.	16.25	123.4

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Nach Rio Grande do Sul. — <sup>2)</sup> Nach Ostküste Großbritanniens. — <sup>3)</sup> Konsek. Reisen. — <sup>4)</sup> Nach Havre - Hbg. - Range. — <sup>5)</sup> Nach London. — <sup>6)</sup> Nach Kontinent.

noch: 2. Frachtraten der Trampschiffahrt  
b) im Küstenverkehr

Zeit	Getreide				Salz					Steinkohle	
	Stockholm	Vesteras	Norrköping/ Göteborg	Aarhus/ Aalborg	Hamburg		Lübeck		Wismar/ Stralsund	Stettin	
	Hamburg	Hamburg/ Bremen	Bremen	Hamburg	Kopenhagen	Norrköping	Aarhus	Malmö	Oskars- hamn	Gefle/ Sundsvall	Varberg/ Göteborg
	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg			
1950 .....	14,08			8,00		12,83	13,25	9,83	9,50		
1951 .....	40,00	39,50	17,58	8,00	11,50	14,88	16,87	12,86		23,00	16,72
1952 .....	14,25	17,75	15,25	6,75	14,88	14,42	13,67	11,58	10,50	12,75	18,75
1953 .....	19,50	16,25	17,13	6,42	15,50	15,50	14,25	10,15		11,90	13,00
1954 .....	19,50	23,50	19,10	12,50	19,33	19,00	14,00	11,00	10,06	12,92	
1955 .....		25,00	24,00		19,17	13,00	19,13	11,10	11,84	16,04	15,25
1954 Okt. ....									10,00		
Nov. ....				16,50					10,00		
Dez. ....					20,00	21,00					
1955 Jan. ....		25,00					21,00	14,00	17,00		
Febr. ....							21,00				
März ....			23,00		20,00		18,00			14,75	16,50
April ....					19,00	13,00		9,00	12,50	14,25	
Mai ....			23,00						10,00	14,00	
Juni ....								13,50		14,00	14,00
Juli ....			26,00					9,50	10,50	14,50	
Aug. ....					18,50		16,50			14,75	
Sept. ....								9,50	10,50	19,50	
Okt. ....									10,50	19,15	
Nov. ....										19,50	
Dez. ....											
1956 Jan. ....				8,50							
Febr. ....								16,50			
März ....									20,00		19,00
Koks											
Zeit	noch: Steinkohle		Hamburg nach								
	Stettin	Polen	Emden/Weser								
	nördl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Ahus Karlskrona Gefle	Venersee	nördl. Varberg/ Göteborg	Helsingborg/ Varberg	Ahus Helsingborg	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Linnfjord nördl. Aalborg	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			17,4	22,2	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	15,3	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	23,0	15,83
1955 .....	21,00	18,94	16,33	15,60	17,84	18,63	16,94	16,34	22,3	26,11	19,17
1954 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		17,50	17,25	16,38	18,6	27,0	19,00
März ....	20,00				17,00				19,6	21,11	
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 ....		18,13	12,70	12,70	16,25	19,00		13,75	20,5		14,50
Juli ....		17,50	14,50	15,10				14,50	23,0	26,6	17,00
Aug. ....		21,00			18,20	23,00		18,00	23,11	26,0	
Sept. ....	25,00	19,88		19,00				20,00	25,0	35,0	21,00
Okt. ....	21,00	21,00			22,50		20,50	20,50	26,9		22,00
Nov. ....	22,00	24,00	19,50	17,00		22,25			26,6	34,0	
Dez. ....								19,25	25,9	30,0	21,50
1956 Jan. ....				18,00			20,00	19,00	24,6	25,2	21,50
Febr. ....				19,00		23,50	18,00	20,63	23,6	24,3	21,50
März ....				18,50				18,75		25,6	20,50
Briketts											
Zeit	noch: Koks					Wismar/Stralsund					
	Emden/Weser					nach					
	Varberg/ Göteborg	Norrköping/ Gefle oder Gotland	Venersee	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Helsingborg/ Ahus	Venersee	Ahus/ Karlskrona	Helsingborg/ Ahus	Karlskrona/ Norrköping/ Gefle	Varberg/ Göteborg	
	skr je 1000 kg										
1950 .....		14,23	14,02	14,25							
1951 .....		24,35	27,75	21,95		27,00			22,38		
1952 .....	14,85	10,43	20,28	16,39	15,00	16,58	13,75	12,67	15,18	13,83	
1953 .....	13,85	13,96	15,30	13,19	13,29	14,30	12,75	12,85	14,40	13,92	
1954 .....	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	17,26	13,75	15,35	15,34	17,17	
1955 .....	21,89	19,08	19,60	16,22	19,00	21,00	16,33	16,20	17,90	18,52	
1954 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	19,87			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								
Juli ....		16,38	19,19	17,00				15,75	15,00		
Aug. ....	21,50	19,25	20,00			21,00	16,00	16,00	15,57		
Sept. ....	21,00	21,25			21,00		18,00	17,50	18,00	20,00	
Okt. ....	25,00	22,00	23,50	20,00	22,25			17,50	18,25	19,75	
Nov. ....	24,00	24,25						17,75	17,75	18,75	
Dez. ....	25,00	23,00			19,00			18,50	22,00	19,38	
1956 Jan. ....	24,00	26,00		21,00	23,25			18,00	21,00		
Febr. ....	24,50			21,00	22,50			18,50			
März ....	23,50	20,25		20,50	20,85						

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres.



noch: 2. Frachtraten der Trampschiffahrt  
noch: b) im Küstenverkehr

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 .....	92,50	225,00	190,0	.	252,3	162,6	154,2	91,75	.	72,00
1951 .....	82,92	132,81	135,0	138,6	152,6	244,0	290,0	87,26	.	79,67
1952 .....	74,88	148,00	155,0	154,2	159,6	152,11	152,11	71,57	52,06	78,54
1953 .....	88,43	.	165,10	152,6	177,6	160,10	160,4	61,72	51,25	82,75
1954 .....	95,63	187,50	212,6	243,3	244,10	203,7	185,0	74,16	52,80	83,50
1955 .....	.	.	.	.	.	220,0	264,4	86,36	64,71	88,90
1954 Okt. ....	95,00	.	200,0	.	.	218,9	200,0	77,95	.	98,50
Nov. ....	101,50	.	.	.	.	235,0	225,0	77,00	75,00	102,50
Dez. ....	109,00	.	.	.	.	220,0	.	87,75	70,00	115,00
1955 Jan. ....	.	.	240,0	.	.	.	.	.	65,00	.
Febr. ....	81,25	.	197,8	.	.	.	.	.	65,00	.
März ....	90,00	.	200,0	220,0	215,0	.	.	70,25	68,00	.
April ....	.	.	.	210,0	205,0	.	220,0	70,00	60,00	72,00
Mai ....	.	.	.	.	.	.	222,6	76,25	.	95,00
Juni ....	.	.	.	.	.	220,0	.	87,50	.	67,50
Juli ....	100,00	185,00	.	242,6	220,0	.	.	102,13	65,00	97,50
Aug. ....	.	.	.	280,0	303,9	.	275,0	96,00	.	112,50
Sept. ....	111,25	.	.	.	250,0	.	276,8	85,00	.	.
Okt. ....	.	190,00	.	255,0	252,6	.	292,6	88,87	65,00	.
Nov. ....	.	.	.	245,0	260,0	.	286,3	90,75	65,00	.
Dez. ....	.	.	.	250,0	252,6	.	277,6	97,00	.	.
1956 Jan. ....	.	205,00	.	260,0	.	.	.	.	64,50	.
Febr. ....	90,00 <sup>1)</sup>	.	.	220,0	.	.	227,6	.	69,00	.
März ....	99,50 <sup>1)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	70,00	.

Zeit	noch: Schnittholz						Roheisen			Eisen- und Stahlerzeugnisse	
	nörtl. Oskarshamn/Stockholm		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	101,63	110,71	126,42	126,00	9,00	9,70	.	12,87	15,00
1951 .....	99,15	145,17	78,75	74,08	76,37	110,67	9,50	11,70	.	17,50 <sup>2)</sup>	.
1952 .....	85,00	109,40	74,32	71,69	74,33	91,67	9,31	10,13	9,25	14,08	15,00
1953 .....	100,00	105,33	83,35	81,66	86,63	92,57	.	10,50	11,50	10,67	14,60
1954 .....	93,87	120,00	99,11	97,76	120,50	120,50	8,75	12,00	7,00	17,83	17,90
1955 .....	87,65	149,80	105,65	101,00	89,00	118,33	12,00	9,50	10,50	19,00	18,64
1954 Okt. ....	100,00	.	89,50	92,67	88,00	90,00	.	12,00	.	.	21,75
Nov. ....	70,00	147,50	90,00	104,25	99,50	.	.	.	.	19,00	25,75
Dez. ....	.	130,00	95,00	101,00	89,00	.	.	.	.	.	.
1955 Jan. ....	.	167,50	.	105,00	.	.	.	.	11,00	.	23,75
Febr. ....	80,00	.	.	77,50	80,00	.	.	.	.	.	.
März ....	80,00	170,00	.	86,50	83,00	.	.	.	.	.	17,25
April ....	85,00	.	90,00	88,75	92,00	121,50	.	7,50	.	.	14,00
Mai ....	80,00	.	.	101,75	105,25	100,33	.	.	.	.	16,00
Juni ....	95,00	.	107,50	109,25	103,00	120,00	.	11,50	.	.	20,00
Juli ....	115,00	122,50	105,50	103,25	106,00	120,00	.	.	10,00	.	.
Aug. ....	80,00	144,50	115,00	116,50	110,00	.	12,00	.	.	.	22,50
Sept. ....	93,00	144,50	105,00	109,75	.	.	.	.	.	19,00	.
Okt. ....	75,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nov. ....	93,50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dez. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1956 Jan. ....	80,00	.	105,00	118,00	125,00	.	.	12,00	20,00	.	.
Febr. ....	.	.	87,50	94,00	90,00	.	.	.	21,00	.	.
März ....	80,00	90,00	91,80	105,00	.	.	.	.	.	23,50	.

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	nrk 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 <sup>3)</sup>	.	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	21,00	19,25	18,17	9,50	8,10	18,50
1955 .....	30,4	23,88	25,25	21,00	25,00	20,50	19,00	8,50	9,19	.
1954 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	.	.	7,50	9,00	.
Febr. ....	.	.	.	20,50	.	.	19,00	.	8,50	.
März ....	.	.	.	.	.	19,00	19,00	.	8,50	.
April ....	.	.	21,50	.	.	.	.	.	8,00	.
Mai ....	.	.	.	.	22,00	.	.	8,00	8,50	.
Juni ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Juli ....	.	22,00	25,50	.	.	.	.	.	10,00	.
Aug. ....	.	.	24,50	.	.	.	.	.	10,00	.
Sept. ....	26,0	.	.	21,50	.	.	.	10,00	10,00	.
Okt. ....	.	22,50	.	.	.	.	.	.	10,00	.
Nov. ....	31,0	22,50	.	.	.	.	.	.	10,00	.
Dez. ....	34,0	.	.	.	28,00	.	.	.	9,38	.
1956 Jan. ....	39,0	.	.	.	.	23,00	.	8,88	10,00	.
Febr. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	9,00	.
März ....	33,0	29,00	.	.	.	.	.	.	.	.

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Kontrakt. — <sup>2)</sup> Walzdraht. — <sup>3)</sup> Nach Kopenhagen.