

**STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN**

**Unverkäufliches
Freiexemplar!**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Jahrgang 1956

Nr. 2 · Sommer 1956



W. KOHLHAMMER VERLAG · STUTTGART

**STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Jahrgang 1956

Nr. 2 · Sommer 1956



W. KOHLHAMMER VERLAG · STUTTGART

Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, II. Quartal 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

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 = Verschiebebahn	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 August 1956

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland im II. Quartal 1956

Auch im 2. Vierteljahr 1956 bestand bei den Preisen für Verkehrsleistungen eine Tendenz zur Erhöhung, die sich aber gegenüber dem I. Quartal bis Mitte des Jahres leicht abschwächte. Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans wurde am 3. Juni 1956 im Bundesgebiet sowie in den meisten europäischen Ländern die 1. Wagenklasse im Personenverkehr aufgehoben, und die frühere 2. und 3. Klasse in 1. und 2. Klasse umbenannt. Eine Preisänderung wurde im Bundesgebiet nicht vorgenommen. Auch im Güterverkehr blieben die bisher gültigen Frachtsätze unverändert. Im Ausland wurden jedoch in einigen Ländern mit der Begründung gestiegener Kosten die Eisenbahntarife angehoben. Die Frachtraten im internationalen Seeverkehr entwickelten sich in der Linienfahrt, Trampfahrt und Tankerfahrt unterschiedlich. Während sich in der Linienfahrt der ansteigende Preistrend fortsetzte, gaben die Frachtraten in der Trampfahrt und in der Tankerfahrt zur Jahresmitte leicht nach. In der Luftfahrt wurden auf der Konferenz der IATA die Gespräche über eine Senkung der Transatlantikpassagen fortgesetzt.

Im 2. Quartal 1956 ergaben sich einige Änderungen bei den Beförderungspreisen, die einerseits auf die mit der Fahrplanumstellung zum 3. Juni 1956 durchgeführte Einführung des Zweiklassensystems und zum anderen mit stark gestiegenen Kosten begründet wurden. Im Bundesgebiet blieben die Beförderungspreise im Schienen- und Straßenverkehr unverändert. In Großbritannien blieb bei der Eisenbahn die 1. Klasse bestehen, die bisherige 3. Klasse wurde 2. Klasse. Die Sätze erhöhten sich in diesem Land damit zum 1. Juli 1956 um rund 6 vH. In den meisten Ländern werden wie im Bundesgebiet die bisherigen Personenfahrtpreise 2. Klasse für die neue 1. Klasse und die Sätze der 3. Klasse für die neue 2. Klasse erhoben. In Frankreich und dem Saargebiet erhöhten sich die Fahrpreise für die neue 1. und 2. Klasse unterschiedlich. In Italien stimmte der interministerielle Ausschuss für Preisbildung einer Preiserhöhung zu, wobei ab 1. August 1956 die Personenfahrtpreise in der 1. Klasse um rund 14 vH und in der 2. Klasse um rund 8 vH gegenüber der früheren 2. bzw. 3. Klasse heraufgesetzt werden sollen. Spanien und Portugal schlossen sich der Neuregelung der Wagenklassen nicht an.

Infolge von Fahrpreiserhöhungen erfuhren die Eisenbahnfahrtpreise auch im Transitverkehr, soweit Großbritannien, Frankreich und Italien berührt werden, eine Erhöhung. Im Eisenbahngüterverkehr sollen in Frankreich im Rahmen einer Gleichschaltung des Verkehrswesens alle Frachttarife um 5 vH angehoben werden. In den überseeischen Ländern erhöhten sich — soweit Unterlagen hierüber vorhanden sind — in Argentinien die Personenfahrtpreise um 10 vH. Die Frachtsätze im Güterverkehr wurden gleichzeitig um 20 vH angehoben. In den USA beantragten die Bahngesellschaften bei der Interstate Commerce Commission, die Postbeförderungsgebühren zu erhöhen.

In der Binnenschifffahrt stieß die von der hohen Behörde gewünschte Beseitigung der Frachtendisparität und die Einführung von Mindest- und Höchstfrachten im internationalen Binnenschiffsverkehr auf starken Widerstand, besonders der Schweiz und der Niederlande. Hervorgehoben wird die Tatsache des Bestehens der Rheinschiffahrtsakte, die die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein für alle Rheinuferstaaten, die diese Akte unterzeichnet haben, garantiert. Auch die deutsche Rheinschifffahrt steht einer Frachtänderung mit festgesetzten Mindest- und Höchstfrachten nicht wohlwollend gegenüber, sondern möchte die freie Verein-

barung der Frachten zwischen Schifffahrt und Befrachter, soweit sie nicht durch Konventionen und Pools geregelt ist, aufrecht erhalten sehen. Ein Sonderausschuß wurde eingesetzt mit der Aufgabe, zu untersuchen, ob der Vorschlag der Hohen Behörde, ein System kontrollierter Freiheit mit Mindest- und Höchstfrachten einzuführen, für die internationale Binnenschifffahrt durchführbar ist. Nach dem Frachttarif der Duisburger Frachtenkonvention mit Gültigkeit vom 1. Februar 1956 sind die Bergfrachten ab gestaut Abgangsschiff Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam nach den Rheinhäfen sowie die Talfrachten seit 1. Januar 1954 nur geringfügig erhöht worden. Gleiches gilt für die Sonderfrachten wie z. B. für Stamm- und Schnittholz, Autos und Traktoren.

Im transatlantischen Trampverkehr setzte sich zu Anfang Juni eine leichte Ratenabschwächung infolge der abwartenden Haltung der Befrachter durch, die bei Getreide rund 10 vH gegenüber dem Vormonat betrug. Nach dem britischen Index der Trampschiffahrtsfrachten hat sich die Erhöhung der Raten für Zucker nur noch teilweise fortgesetzt, für Düngemittel verstärkt und für Holz zu dem vergleichsweise hohen Stand von März 1956 geführt. Die Erzfrachten gaben dagegen leicht nach. In der Kohlefahrt kam die Aufwärtsentwicklung der Frachtraten fast zum Stillstand. Wie weit die Meldungen, daß von Seiten der Regierungen einiger Länder ein Antrag auf Indienststellung von rund 70 Liberty-Schiffen aus der US-Reserve-Flotte gestellt haben, auf die Frachten einwirken werden, ist noch nicht abzusehen. Der Umfang der Kohlefahrt ging zurück, doch wurden in einzelnen Fällen noch hohe Raten erzielt, da prompter Schiffsraum schwer zu beschaffen war. Mitte Juli zogen die Frachtraten an den nordamerikanischen Getreidemärkten infolge verstärkten Ladungsangebotes wieder erheblich an. Der Höchststand von Mitte Juni konnte wieder erreicht werden.

Der Zeitchartermarkt blieb im ganzen fest. Vielfach wurden zu Anfang des 2. Quartals höhere Raten als im Monat März gezahlt. Durch kurzfristige Verträge, die von Zeit zu Zeit erneuert werden können bzw. nach Auslaufen wegfallen, hielt sich das Geschäft sehr beweglich. Teilweise wurde durch langfristige Verträge mit 3 bis 10 konsekutiven Reisen bzw. Mengenkontrakte über die Beförderung von 50 000 bis insgesamt 70 000 t Gewicht eine beachtliche Zahl von Ladungen aus dem Markt genommen und so zu einer leichten Entspannung beigetragen. Die zu Anfang des Jahres noch festgestellten Ratenunterschiede zwischen Zeitcharter und Einzelfahrt sind noch geringer geworden, doch blieb der Vorteil, in langfristigen Chartern und Kontrakten zu fahren, auch weiterhin bestehen. Zu Ende des 2. Quartals sank die Nachfrage stark ab; bei weniger Abschlüssen war das Rateniveau der Vormonate nicht zu halten. Die Indexziffer der Zeitcharterraten wies von Januar bis Mai eine Erhöhung um rund 50 vH und von Mai auf Juni einen Rückgang um 10 vH auf.

Der Wechsel von Tankschiffsraum in die Getreidefahrt zu Anfang des Jahres führte in der Tankerfahrt zu einer Verknappung an prompten Schiffen bei erhöhtem Bedarf besonders im Nahen Osten und damit zu starkem Anstieg der Raten für Einzelreisen. Auch in den folgenden Monaten blieb die Aussicht auf langfristige Beschäftigung im Ölmarkt bestehen. Die feste Tendenz im Nah-Ost-Geschäft hielt an, während im Transatlantikgeschäft die Raten wieder nachgaben.

In der Linienfahrt setzte sich die Aufwärtsbewegung der Frachtraten fort. Nach vorliegenden Meldungen wurden weitere Erhöhungen zum 1. August und zum 1. September 1956 angekündigt. Meist betragen die Ratenanhebungen

10 bis 15 vH, die entweder global für gewisse Fahrtgebiete oder aber für bestimmte Warengruppen vorgenommen werden sollen.

Im Flugverkehr wurde eine Senkung der Transatlantik-Flugpreise vorgeschlagen. Nach längeren Verhandlungen konnte eine Einigung zu Anfang Juli bei den in der International Air Transport Association zusammengeschlossenen

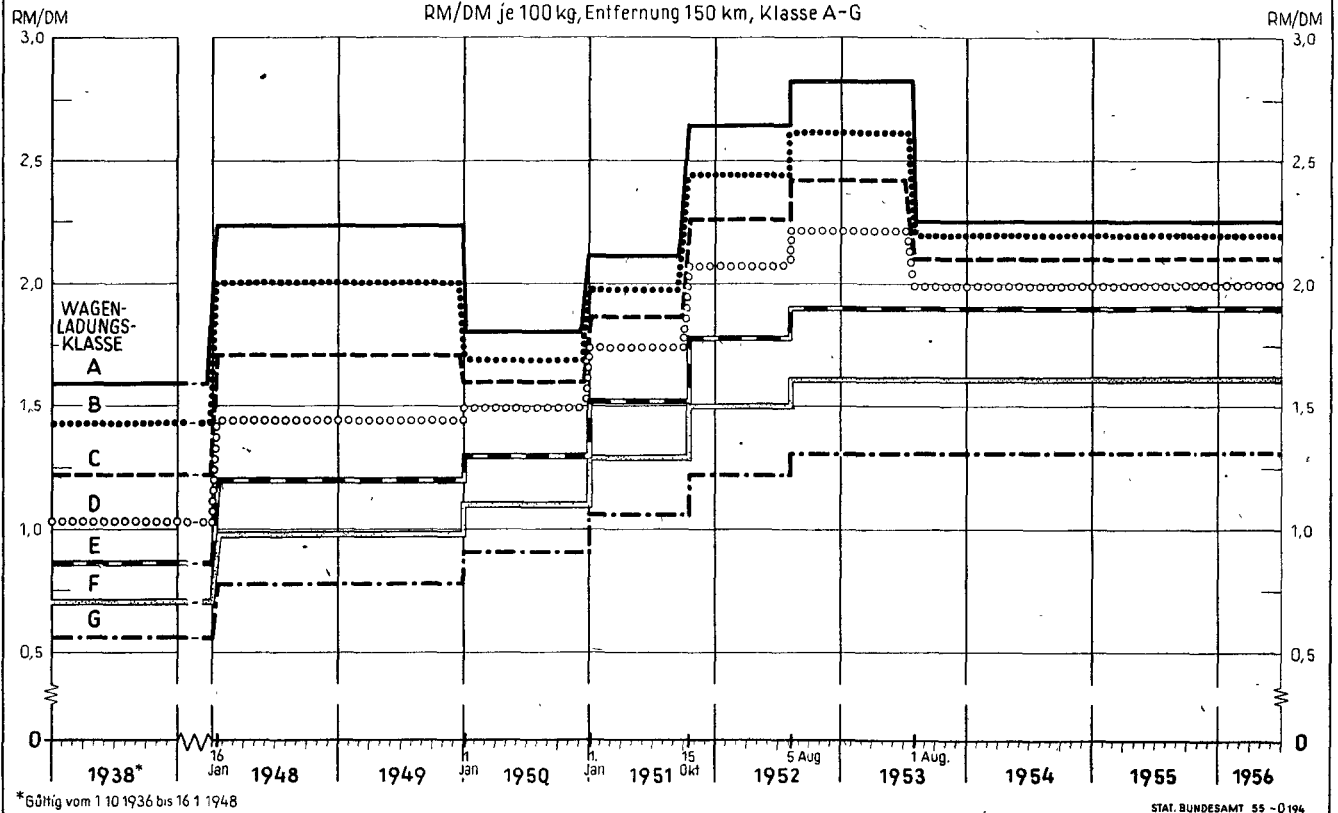
64 Fluggesellschaften erreicht werden. Das in der Konferenz erzielte Abkommen sieht verschiedene Senkungen vor, die der Genehmigung durch alle beteiligten Regierungen bedürfen. Unter anderem sollen ab 1. April 1957 die Grundpreise der 1. Klasse um rund 10 vH herabgesetzt und ab 1. April 1958 eine 3. Klasse eingeführt werden, deren Flugpreise rund 20 vH unter denen der Touristenklasse liegen.

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

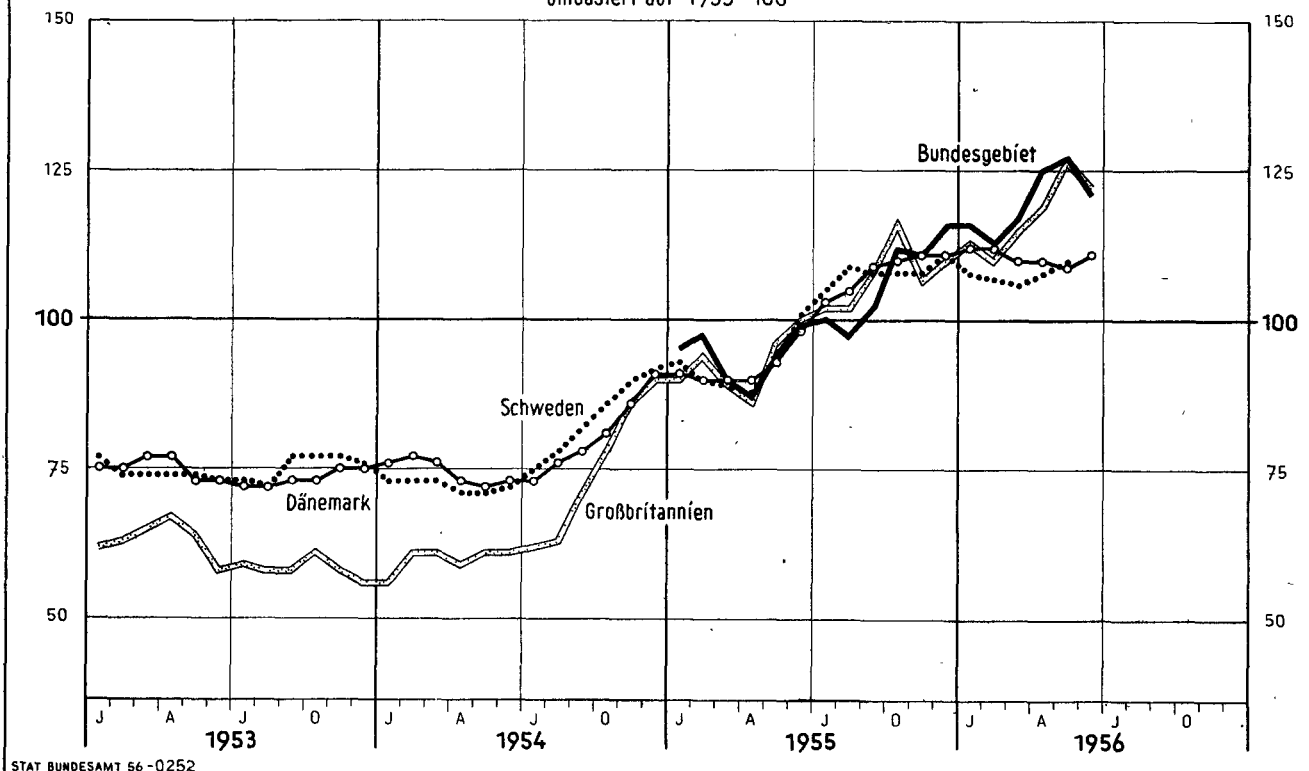
Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Guterart	Währungs- und Mengeneinheit	1954	1955	1956			Veränderung in vH Juni 1956 gegenüber Juni	
			Juni		April	Mai	Juni	1954	1955
Frachtraten der Trampschiffahrt:									
St. Lawrence—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	43.8	78.7	96.6	96.8	81.7	+ 86,8	+ 3,8
U.S. Golf—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	54.9	93.8	106.0	125.2	106.7	+ 94,7	+ 13,8
La Plata—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	75.0	107.6	153.0	172.6	166.11	+ 122,6	+ 55,3
Westaustralien—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	73.1	114.2	175.2	166.6	158.3	+ 116,5	+ 38,6
Mauritius—Großbritannien									
	Zucker	s je 2240 lbs	63.1	92.6	122.6	125.0	119.0	+ 88,6	+ 28,6
Queensland—Großbritannien	Zucker	s je 2240 lbs	100.0 ¹⁾	158.9	223.8	211.9	197.1 ¹⁾	+ 97,1	+ 24,1
Wales—Westitalien									
	Kohle	s je 2240 lbs	23.3	36.5	31.5	38.9	43.3	+ 86,0	+ 18,8
Rotterdam—Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	19.9	27.9	33.6	35.0	39.0	+ 97,5	+ 40,5
Hampton Roads—Norddtsh. Häfen ..	Kohle	s je 2240 lbs	35.2	62.4	76.11	77.2	71.3	+ 102,6	+ 14,3
Frachtraten der Linienschiffahrt:									
Hamburg—Kapstadt	Maschinen	s je 2240 lbs	153.9	153.9	170.0	170.0	170.0	+ 10,5	+ 10,5
Hamburg—Kapstadt	Pharmazeutika	s je 2240 lbs	167.6	167.6	185.0	185.0	185.0	+ 10,4	+ 10,4
Hamburg—Kapstadt	Opt. Instrum.	s je 2240 lbs	167.6	167.6	185.0	185.0	185.0	+ 10,4	+ 10,4
Hamburg—Kapstadt	Zement	s je 2240 lbs	50.0	50.0	55.0	55.0	55.0	+ 10,0	+ 10,0
Frachtraten der Küstenschiffahrt:									
Wismar/Stralsund—Oskarshamn	Salz	skr je 1000 kg	10,00	10,00 ²⁾	12,75	12,75	.	+ 27,5 ³⁾	+ 27,5 ³⁾
Emden/Weser—Norrköping/Gefle oder Gotland	Koks	skr je 1000 kg	12,25	14,50	19,50	18,67	18,00	+ 46,9	+ 24,1
Härnösand—Hamburg	Schneittholz	DM je Standard	83,83	90,00	.	104,50	.	+ 24,7 ³⁾	+ 16,1 ³⁾

¹⁾ Mai. — ²⁾ April. — ³⁾ Veränderung in vH Mai 1956 gegenüber Juni 1954 bzw. Juni 1955.

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



INDEX DER SEEFRACHTEN umbasiert auf 1955=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 ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾
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 ³⁾ 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 (alle Klassen)	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⁾		2. Klasse ²⁾		1. Klasse ²⁾	
	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		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		10,00
ab 15. 2. 1951		30,00		15,00	17,00		17,50	20,00		10,00		10,00
ab 12. 2. 1953		35,00		18,00	20,00		21,00	24,00		12,00		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 ⁴⁾			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

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⁾ Mit Aufhebung der 1. Wagenklasse ab 3. 6. 1956 wurden die verbliebenen beiden Wagenklassen (früher 2. und 3. Klasse) mit 1. und 2. Klasse bezeichnet. —
³⁾ Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. —⁴⁾ 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: Juli 1956

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾
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. 1946	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. 1946	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	2 649	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
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
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
ab 3. 6. 1956	920	660	3 580	2 560	8 820	6 300	17 580	13 560
Italien, Sätze in Lire								
Einfache Fahrt								
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
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
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
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
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
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
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
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
für Schnellzüge — 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	1 020	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
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
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
Luxemburg, Sätze in lfrs								
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 Schnellzugzuschlag. — ²⁾ Mit Aufhebung der 1. Wagenklasse ab 3. 6. 1956 werden die verbliebenen beiden Wagenklassen (früher 2. und 3. Klasse) mit 1. und 2. Klasse bezeichnet.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Juli 1956

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾
Niederlande, Sätze in hfl								
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 ¹⁾ , 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					
	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 ²⁾	1. Klasse	3. Klasse ²⁾		1. Klasse			
ab 1. 5. 1952	2,44	4,07	4,88		8,14			
	1,75	2,63	3,50		5,25			

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. — ²⁾ Mit Aufhebung der 1. Wagenklasse ab 3. 6. 1956 (mit Ausnahme in Spanien und Portugal) wurden die verbliebenen beiden Wagenklassen (früher 2. und 3. Klasse) mit 1. und 2. Klasse bezeichnet. — ³⁾ In Großbritannien wurde die 3. Klasse ab 3. 6. 1956 in 2. Klasse umbenannt.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Stand: Juli 1956

In Schweizer Franken

Fahrtroute von — nach	km ¹⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	3. Klasse ²⁾
Fahrpreise von London nach Wien (1561 bzw. 1572 km) ¹⁾					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	66,05	55,05	132,10	91,80
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,00	9,40	26,00	18,80
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	81,65	54,45	124,00	82,70
Passau Hbf—Wien West	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	1 561	185,70	131,40	332,10	218,30
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,25	10,85	32,50	21,70
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	390	65,70	43,75	121,00	85,00
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	756	81,65	54,45	124,00	82,70
Passau Hbf—Wien West	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	1 572	188,60	121,55	327,50	214,40
Fahrpreise von Paris nach Salzburg Hbf (1086 km) ¹⁾					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	57,40	41,00	114,80	82,00
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	562	59,65	39,80	97,35	64,90
insgesamt	1 086	117,05	80,80	212,15	146,90
Fahrpreise von Paris nach Kopenhagen (1500 km) ¹⁾					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	26,75	19,15	53,50	38,30
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	177	22,80	13,50	39,00	25,35
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	717	78,50	52,35	120,90	80,60
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	365	31,10	20,80	53,60	36,00
insgesamt	1 500	159,15	105,80	287,00	180,25
Fahrpreise von Paris nach Prag (1261 km) ¹⁾					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	57,40	41,00	114,80	82,00
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	56,50	37,70	92,60	61,75
Schirnding (Grenze)—Prag	230	43,95	29,30	87,90	58,60
insgesamt	1 261	157,85	108,00	295,30	202,35
Fahrpreise von Amsterdam nach Bern (897 km) ¹⁾					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,30	8,90	24,60	17,80
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	65,95	43,95	105,20	70,10
Basel bad. Bf—Bern	116	17,50	12,60	26,10	18,80
insgesamt	897	95,75	65,45	155,90	106,70
Fahrpreise von Brüssel nach Rom (1788 km) ¹⁾					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	156	19,90	11,70	34,00	21,85
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	595	65,95	43,95	105,20	70,10
Basel bad. Bf—Chiasso	330	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Rom	710	59,30	32,90	118,60	65,80
insgesamt	1 791	180,95	114,15	311,40	196,15
Fahrpreise von Kopenhagen nach Innsbruck (1456 km) ¹⁾					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	253	26,70	17,90	46,00	31,00
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	122,45	81,65	163,25	108,85
Kufstein—Innsbruck	74	6,30	3,10	12,60	6,20
insgesamt	1 456	155,45	102,65	221,85	146,05
Fahrpreise von Kopenhagen nach Belgrad (2367 km) ¹⁾					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	365	31,10	20,80	53,60	36,00
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	125,60	83,75	166,40	110,95
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,60	9,30	37,20	18,60
Jesenice (Grenze)—Belgrad ab 1. 3. 56	629	54,30	37,40	108,60	74,80
insgesamt	2 367	229,60	151,25	365,80	240,35
Fahrpreise von Oslo nach Mailand (2239 km) ¹⁾					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	18,30	12,20	36,60	24,40
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	88,00	68,90	144,10	111,40
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	921	100,50	67,00	144,40	98,30
Basel bad. Bf—Chiasso	330	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Mailand	51	4,40	2,50	7,50	4,20
insgesamt	2 239	247,00	176,20	386,20	274,70
Fahrpreise von Stockholm nach Paris (2162 km) ¹⁾					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	704	68,30	45,80	117,10	78,40
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	301	31,70	21,50	54,60	37,00
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	739	81,85	54,45	124,00	82,70
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	22,80	13,50	39,00	25,35
Jeumont (Grenze)—Paris	241	26,75	19,15	53,50	38,30
insgesamt	2 162	231,40	154,40	388,20	261,75

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

¹⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern — ²⁾ Mit der Aufhebung der 1. Wagenklasse ab 3. 6. 1956 wurden die verbliebenen beiden Wagenklassen (früher 2. u. 3. Klasse) mit 1. u. 2. Klasse bezeichnet.

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	6,86	6,86
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 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. — 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 ⁷⁾	50,90
Weizen	Hamburg	Augsburg	739	17 S 1	gedeckt	31,50 ⁸⁾	34,80	37,20 ⁸⁾	37,20	37,20 ⁸⁾
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 ⁸⁾
Tabak	Hamburg	Hannover	162	A	gedeckt	17,50	23,20	29,00	31,00	24,80
Öle und Fette tierische Öle, imp. ²⁾	Hamburg	Mannheim	588	24 S 5	gedeckt	30,50	43,40	43,40	43,40	42,30 ⁸⁾
sonstige pflanzl. u. tier. Öle ²⁾	Hamburg	Mannheim	588	B	offen	39,80	50,90	62,60	66,60	56,20
Eisen- und Manganerz	Salzgitter	Dortmund Vbf.	259	7 B 35	offen	2,70	4,03	4,60	4,92	4,92
Schwefelkies	Meggen	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	Wiesbaden	Bremen	468	4 B 6 ¹³⁾	gedeckt	16,80	28,88 ¹⁴⁾	29,61 ¹⁵⁾	33,39	33,39
Tonerde, Bauxit	Köln	Hildesheim	311	G	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
Düngemittel	Regensburg	Frankfurt/M.	342	11 B 1	gedeckt	3,30 ¹⁷⁾	6,80	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	Hamel	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 ²⁰⁾
Wolle	Bremen	Backnang	619	21 S 2	offen	31,50	32,80	45,90	45,90	36,20 ²¹⁾
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	10,40 ²²⁾	17,80	20,20 ²¹⁾	21,60	21,60
Schnittholz	Passau, Hbf	Essen, Hbf	710	1 B 34	offen	10,40 ²³⁾	17,80	20,50	21,90	21,90
Zellstoff/Holzschliff Wassergehalt über 40%	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	E	offen	25,60	36,10 ²⁴⁾	42,20	45,20	45,20
sonstigen				1 B 1	offen					
Rohisen in Masseln	Dortmund	Hagen	30	D	gedeckt	13,23	23,31	27,09	28,08	28,08
Halbzeug ⁵⁾	Duisburg	Hagen	66	G	gedeckt	19,95	32,55	38,75	41,48	37,88
Stahlschrott	Hamburg	Hagen	342	F	offen	2,20	4,10	4,80	5,10	5,10
Stab-Formstahl ⁶⁾	Hagen	Hagen	274	F	offen	3,60	6,70	7,80	8,30	8,30
Röhren aus Eisen	Düsseldorf	Braunschweig	387	D	offen	12,90	22,70	26,30	28,10	28,10
Eisen- und Stahldraht	Duisburg	Hamburg	365	D	offen	16,40	27,20	32,40	34,70	31,20
Bleche und Platten ⁶⁾	Hagen	Bremen	254	D	offen	21,40	34,40	40,90	43,80	39,40
					offen	20,50	33,10	39,40	42,20	38,00
					offen	15,40	25,70	30,60	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, eiserne Platten. — 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 1. 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. 8. 1952. — ²²⁾ Gültig ab 1. 12. 1937. — ²³⁾ Gültig ab 1. 8. 1951. — ²⁴⁾ Ab 1. 3. 1954 = 37,00 DM. — ²⁵⁾ Ab 1. 3. 1955 = 30,20 DM. — ²⁶⁾ Ab 1. 3. 1955 = 28,90 DM. — ²⁷⁾ Ab 18. 7. 1955 = 34,70 DM. — ²⁸⁾ Ab 18. 7. 1955 = 37,20 DM.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien											Dänemark
	Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾			Index der Trampschiffahrtsfrachten 1952 = 100 ²⁾								Ind. d. Zeitcharterraten 1952 = 100 ³⁾			Index der Tramp- schiffahrts- frachten ⁴⁾ 1949 = 100
	2. Hj. 1954 = 100		Tankerfahrt MOT/SCALE = 100	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge- mittel	Holz	Esparto	ins- gesamt	ölge- feuerte Schiffe ⁵⁾	Motor- schiffe ⁶⁾	
	Linienfahrt	Trampfahrt													
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106
1951 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	178
1952 JD	—	—	—	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	142
1953 JD	—	—	—	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9	61,4	120
1954 JD	—	—	—	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	126
1955 JD	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	162
1954 Juli	—	—	—	79,7	71,9	95,3	84,4	77,3	113,8	74,2	74,9	59,9	58,1	61,7	119
Aug.	—	—	—	80,1	75,5	92,7	85,6	76,4	92,2	75,5	75,3	61,9	59,1	64,7	123
Sept.	—	—	—	90,6	88,8	108,0	90,6	96,5	71,8	82,9	75,6	71,8	68,7	74,9	126
Okt.	—	—	—	99,5	99,7	111,4	100,1	91,3	93,4	100,9	78,3	84,0	85,4	82,7	132
Nov.	—	—	—	110,4	116,7	126,1	105,9	97,6	105,5	104,3	88,2	101,8	97,4	106,1	140
Dez.	—	—	—	115,5	118,9	132,3	107,2	99,3	78,6	132,6	92,8	109,0	103,9	114,2	147
1955 Jan.	102,1	124,7	123,5	115,1	122,9	113,5	108,1	108,5	—	—	89,6	114,6	107,6	121,7	148
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	130,0	146
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	117,5	146
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	105,5	146
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	129,4	150
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	137,5	159
Juli	108,2	131,9	81,4	130,0	130,9	145,7	127,2	112,8	—	138,8	100,5	145,8	152,7	139,0	167
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	130,0	170
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	143,9	140,5	176
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	152,8	178
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	133,6	180
Dez.	112,2	153,1	249,8	140,1	154,4	144,6	138,8	128,3	98,2	128,7	113,2	132,2	132,9	131,5	180
1956 Jan.	113,7	152,8	164,3	144,3	160,6	—	132,7	133,1	—	133,6	106,6	138,0	134,6	141,4	181
Febr.	114,1	149,3	135,1	140,2	157,0	140,8	125,8	131,0	—	129,4	102,3	148,2	143,9	152,5	181
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	—	179
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	—	179
Mai	116,5	166,8	202,7	162,2	181,8	178,6	155,0	143,5	—	134,5	104,4	190,0	195,8	184,3	176
Juni	117,9	159,8	200,3	155,5	161,6	178,9	159,2	142,0	141,2	140,4	104,8	169,4	173,9	164,8	180

Zeit	Norwegen				Schweden			Italien										
	II. Hj. 1947 = 100 ⁵⁾		Dez. 1945 = 100		Febr. 1946 = 100		1948 = 100 ⁶⁾	Internationaler Trampfrachten-Index 1938 = 100 ⁷⁾										
	Reise- Zeit- Charter	Reise- Zeit- Charter	£ Tanker MOT	\$ Tanker USMC	Reise- Zeit- Charter	Tanker- Charter		darunter:										
								Getreide			Zucker	Kohle		Eisen- erz	Pyrit-Phosphat			
							Allgem. Index	North. Range	Austra- lien	La Plata	Kuba	North. Range	Rotter- dam	Bona	Huelva	Casa- blanca		
								nach UK/Kont				nach Westitalien		nach UK	nach Nordeuropa			
1950 JD	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1951 JD	176,7	210,7	300,8	203,2	169	214	611	751	405	414	883	384	682	856	763	587		
1952 JD	112,8	115,3	227,1	160,8	128	177	376	436	298	257	521	235	391	511	465	—		
1953 JD	87,8	68,4	89,8	66,6	115	68	298	330	—	302	412	145	342	—	351	264		
1954 JD	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65	327	368	262	336	475	177	358	402	388	290		
1955 JD	129,8	140,1	118,7	93,2	154	92	466	521	401	425	712	269	483	563	525	414		
1954 Juli	85,4	67,6	55,9	42,5	115	52	300	319	195	302	407	152	328	—	355	285		
Aug.	87,1	76,8	63,9	51,4	120	58	311	350	225	303	407	157	328	377	348	264		
Sept.	94,0	80,2	82,6	69,3	126	68	317	372	269	336	—	176	423	—	359	273		
Okt.	102,8	88,3	83,3	72,5	133	71	378	392	303	370	602	220	445	392	446	348		
Nov.	111,7	107,2	86,7	73,9	139	71	412	491	348	448	673	232	—	462	462	386		
Dez.	120,1	116,3	110,6	88,7	142	80	452	533	344	469	713	238	415	462	566	—		
1955 Jan.	119,9	125,0	122,6	97,1	143	90	423	498	355	370	618	259	440	485	507	365		
Febr.	123,3	130,6	133,5	102,1	138	96	435	509	359	385	713	256	436	554	493	—		
März	116,9	130,4	105,9	77,4	137	89	438	489	—	396	681	246	432	573	491	362		
April	115,1	111,6	78,3	69,5	136	81	407	370	484	—	626	235	445	554	497	351		
Mai	124,9	141,1	75,9	69,1	143	66	414	556	331	409	—	266	432	554	466	347		
Juni	130,7	140,0	72,6	62,6	155	61	472	539	355	490	641	277	510	558	460	416		
Juli	131,9	143,6	91,5	76,9	161	70	463	507	348	417	—	283	548	562	559	416		
Aug.	130,2	143,5	103,8	73,5	188	89	462	485	355	400	—	277	533	562	600	422		
Sept.	134,0	154,0	98,5	72,8	167	84	527	544	427	375	785	278	514	562	572	—		
Okt.	149,3	160,5	108,3	74,1	166	89	519	567	468	472	782	—	535	—	552	481		
Nov.	139,7	146,4	185,2	138,3	166	128	514	645	419	458	770	289	486	615	576	475		
Dez.	141,6	154,1	247,7	204,5	171	166	513	546	509	500	790	296	479	615	—	505		
1956 Jan.	138,9	160,8	158,2	130,2	166	120	502	544	511	583	797	311	471	—	565	463		
Febr.	134,8	161,6	130,2	96,6	165	103	501	639	534	508	751	309	459	—	586	457		
März	138,9	168,0	127,4	94,3	163	86	519	589	558	589	812	320	501	—	548	401		
April	146,0	187,6	149,0	126,2	166	106	563	703	546	609	815	320	566	615	517	—		
Mai	146,2	201,3	199,8	150,7	169	141	603	703	498	698	923	381	596	—	597	—		
Juni	151,9	189,1	206,5	150,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

¹⁾ Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr. — ²⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ³⁾ Schiffe von 1000 t dw und mehr. — ⁴⁾ Berechnet von: Statistische Departement. — ⁵⁾ Berechnet von: Norwegian Shipping News. — ⁶⁾ Berechnet von: Kommerskollegium. — ⁷⁾ Nach Berechnung von Dr. Vito Dante Flore; veröffentlicht in: La Marina Mercantile u. a. m.

2. Frachtraten der Trampschiffahrt

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 ⁴⁾	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		12.11	13.0 ²⁾		13.10		25.9			25.3	25.2
1950 JD	11.5 ¹⁾	69.7	7.88	38.6	5.72				69.5			48.8	46.1
1951 JD	26.7 ²⁾	121.2	15.98	101.10	12.88		105.1		150.5			103.9	94.8
1952 JD	14.9 ³⁾	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 ⁴⁾	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		55.6		51.3	6.00	6.92	54.11	8.89	81.9	12.58	9.02	82.3	79.2
1955 JD	59.5	83.6	12.85	77.7	8.51	8.78	79.11	13.13	122.6	16.20	17.05	110.4	96.5
1955 Okt.	101.4	96.2	14.00	91.1	10.00 ⁵⁾	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	20.75 ⁶⁾	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
April	106.0	120.7	17.31	96.6	11.92	12.58	100.5	17.20	nom.	19.20		153.0	144.2
Mai	125.2	127.6	16.45	96.8	12.65	12.82	103.2	17.20	nom.	18.69	22.50 ⁶⁾	172.6	161.11
Juni	106.7	101.11	14.48	81.7	9.80	10.13	89.1	17.20	nom.	16.51		166.11	141.7

Zeit	Getreide					Zucker				Erdnüsse (los, ungesch.)	Sojabohnen				
	West- italien	Ost- Australien nach UK/Kont.	Full- Range	Nord China nach Antw./ Rttd./ Hbg.	Schwarz- meer nach UK/ Kont.	Kuba nach		San Domingo	Mauri- tius		Queens- land	Gambia	US-Golf nach Japan	Dalny UK/ Kont.	
						UK	Rttd.								nach UK
s je 2240 lbs													\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	
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				171.7		183.6		
1951 JD	131.9	151.6	148.9	176.2	90.2	138.8	146.3	134.2	118.4		133.10	13.19			
1952 JD	95.1	102.7	96.5	113.6	57.7	87.2	87.10	90.0	66.7	103.11	100.4	10.61	71.4		
1953 JD	82.11	92.1	87.9	84.6	43.6	66.3	68.7	60.0	65.1	113.2	100.4	12.14			
1954 JD	80.1	90.4	86.8	81.4	52.6	66.11	78.6	67.6	72.3	117.4		16.77			
1955 JD	126.11	131.7	127.9	146.0	74.5	114.6	111.7	103.4	99.5	157.0	135.0				
1955 Okt.	152.1	158.9	155.11		77.8		125.11		127.3	185.0		21.00			
Nov.	139.3	147.3	142.4	149.10	80.4	124.11	118.11	112.1		180.8		18.03			
Dez.	172.11	170.4	171.6	171.5	83.6	126.3	125.0	116.8				17.00	180.0		
1956 Jan.	168.9	177.11	174.8	184.6	85.4nom.	107.0	101.0					17.50	185.0 ¹¹⁾		
Febr.	153.10	162.6	157.0	171.3	85.0nom.	104.11	105.2	104.1				18.25	180.0 ¹²⁾		
März	169.5	176.8	171.10	171.2	85.0nom.	124.0 ⁷⁾	113.3	113.9		205.0		19.08			
April	175.2	187.0	178.6	160.0 ⁶⁾	85.0nom.		133.0 ⁸⁾		122.6	223.8	120.0 ¹⁰⁾	20.83			
Mai	166.6	176.9	168.10						125.0	211.9	130.0 ¹⁰⁾ nom.	23.24			
Juni	153.3	166.8	159.5				149.5 ⁹⁾		119.0	197.1		23.00			

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- ⁴⁾ slawien	Japan	West- italien	La Plata					
s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs					s je 2240 lbs						
1938 JD								12.7	5.9				
1950 JD							23.8	45.3	22.4	31.4	84.2	44.7	49.10
1951 JD		88.9	84.5	12.64 ^r		19.83	43.7	108.4	40.3	59.0	159.5	95.8	107.8
1952 JD	55.1	49.6	44.7	8.03		11.81	25.11	81.8	23.5	33.2	133.9	69.6	90.10
1953 JD	48.4	33.0	31.6	4.92	6.64	8.83	22.10	36.3	19.3	29.7	50.10	28.3	32.10
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	38.5		27.6	42.6	69.4	37.2	36.4
1955 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		79.5	41.8	
April		76.11	75.5	11.13	14.00	19.57	31.5		33.6		99.11	53.11	
Mai		77.2	78.2	12.26	14.00	21.58	38.9		35.0		127.11	60.11	
Juni		71.3	74.0	11.05		20.43	43.3		39.0		119.2	63.6	72.2

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — ¹⁾ s je gr. — ²⁾ s je 2240 lbs. — ³⁾ Teilladung nach Bremen. — ⁴⁾ Ohne US-Tonnage. — ⁵⁾ nach Malta. — ⁶⁾ nach Jugoslawien opt. Antw./Hbg. — ⁷⁾ Linienraum. — ⁸⁾ nach Antw./Hbg. — ⁹⁾ nach Kontinent. — ¹⁰⁾ geschält, gesackt — nach Bordeaux-Hamburg-Range. — ¹¹⁾ Sojabohnen/Stückgut. — ¹²⁾ nach Polen.

noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

noch: a) im Überseeverkehr

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Weiß-Meer	Ost-Kanada	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Nord-Pazifik
	nach UK						nach UK				
	s je fathom						s je Standard				\$ je 2240lbs
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	383.0	427.4	.	249.0	.	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	138.3	.	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 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	.	243.8	240.0	255.0	23,00
Febr.	.	195.0 nom.	.	.	.	280.0	.	237.2	260.0	247.0	21,30
März	.	207.0 nom.	.	.	260.0 nom.	.	.	234.6	250.0	240.10	24,00
April	240.0	185.0 nom.	.	.	273.0	304.5	.	234.7	250.0	220.10	.
Mai	235.0	230.0	.	.	300.0	340.0	247.0	245.0	235.6	233.9	24,00
Juni	258.4	230.0	.	.	295.0	335.0	282.6	267.7	287.6	268.6	23,00
Zeit	Zement	Erze									
	Hbg./Antw. nach Rio de Janeiro	Almeria	Bona	La Goulette	Norwegen	Pepel	Vitoria (Bras.)	Marmagao	Bilbao	Melilla	Morphou Bay
		nach									
	\$ je 1000 kg	UK		Wk-UK		UK	Antw./Hbg.		UK/Kont.		
s je 2240 lbs											
1938 JD	.	24.6	22.8	24.3	19.6	31.1	.	.	6.9	.	26.7
1950 JD	.	54.11	54.10	54.11	.	71.7	.	121.4	17.9	.	74.5
1951 JD	16.67	33.3	33.4	33.6	29.5	47.4	53.3	70.9	33.5	31.1	47.6
1952 JD	12.04	24.6	24.5	25.2	22.6	35.0	49.2	61.4	21.3	21.6	30.8
1953 JD	5.63	28.6	25.10	27.5	20.11	37.2	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9
1954 JD	0.35	35.7	36.10	38.2	27.7 ²⁾	49.4	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10
1955 Okt.	.	.	40.0	30.0 ²⁾	52.6	75.0	104.9	40.0	99.4	40.0	61.3
Nov.	.	41.0	40.0	31.0 ²⁾	.	76.0	99.4	40.0	98.6	44.6	62.0
Dez.	.	40.1	.	.	.	86.6	.	.	.	.	.
1956 Jan.	.	38.6	.	.	31.0 nom. ²⁾	52.6 nom.	89.0	100.0	32.2	38.10	.
Febr.	.	.	.	.	.	.	95.0	107.3	26.6	38.0	.
März	10,00 ¹⁾	38.0	40.0	41.0 ³⁾	.	.	95.0	110.0	23.2	38.0	.
April	.	39.0	.	.	32.0 ²⁾	69.4 ³⁾	126.4	112.6	.	37.6	.
Mai	.	.	41.0	.	.	.	107.1	107.6	.	41.5	.
Juni	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zeit	Schwefelkies				Zinkkonzentrat	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva		Morphou-Bay		Port Pirie (Sudaustral)	Algerien	Rtttd./Antw.	(Phosphat)		(Kali)	US-Golf
	nach				nach	nach	nach	Casablanca	Sfax	Nordseehäf.	Hbg./Brem./
	UK	Antw.	Rtttd.	Rtttd./Hbg.	Antw.	UK	Alexandrien	Ok-Wk-UK	Japan	Antw. nach Japan	UK
s je 2240 lbs											
1938 JD			8.3								
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	.	62.11	49.8	61.1	21.09	129.1
1952 JD	37.2	34.0	32.4	41.5	105.8	116.7	42.6	33.2	37.1	11.84	73.11
1953 JD	34.11	27.2	25.3	28.10	105.1	75.5	34.0	29.5	33.5	9.71	45.11
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	93.6	87.4	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 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	50.0	.	121.7	62.6 ⁴⁾	.	.	16.25	123.4
April	54.11	41.0	38.11	59.0	.	116.6	.	.	.	.	117.6
Mai	56.6	43.3	43.6	55.0	.	120.0	.	.	.	.	115.0
Juni	54.6	46.9	43.6	.	.	123.9	.	47.6	50.0	19.98	109.8

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — ¹⁾ Nach Rio Grande do Sul. — ²⁾ Nach Ostküste Großbritanniens. — ³⁾ nach: Antwerpen—Hamburg—Range. — ⁴⁾ nach Türkei.

noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt
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	14,06			8,00		12,83	13,25	9,33	9,50		
1951	40,00	33,50	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	18,25	17,13	6,42	15,50	15,50	14,25	10,15		11,90	13,00
1954	19,50	13,50	19,10	16,50r	19,33	19,00	14,00	11,00	10,03	12,92	
1955		25,00	24,00		19,17	13,00	19,13	11,10	11,64	16,04	15,25
1955 Okt.										19,15	
Nov.									10,50	19,50	
Dez.									10,50		
1956 Jan.											
Febr.			23,00	8,50				16,50			
März						13,00		16,50	20,00		19,00
April									12,75	15,42	
Mai	29,00								12,75	15,25	
Juni		30,00			16,50					15,50	

Zeit	noch: Steinkohle		Koks								
	Stettin	Polen	Hamburg nach								Emden/Weser
	nördl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Ahus Karlskrona Gefle	Venersee	nördl. Varberg/ Göteborg	Helsingborg/ Varberg	Ahus Helsingborg	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord 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
1955 Okt.		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		24,8	20,50
April					18,00	18,00	19,00	18,00	22,3	24,3	
Mai		18,00			18,25			15,00	21,6	23,5	
Juni		17,38							22,3	27,0	

Zeit	noch: Koks					Briketts				
	Emden/Weser					Wismar/Stralsund				
	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	14,92	14,25						
1951		24,35	27,75	21,95		27,00			22,38	
1952	14,65	16,43	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	18,62
1955 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.	22,83	26,00		21,00	23,25			18,00	21,00	
Febr.	24,50			21,00	22,50			18,50		
März	23,50	20,33		20,50	20,85			18,00	20,00	
April	21,00	19,50	20,00	17,00	17,00					
Mai		18,67		17,00	16,50	16,50				
Juni	18,75	18,17	19,00	18,75	17,50					

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

noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt
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										
1951	92,50	225,00	190,0		252,3	162,6	154,2	91,75		72,00
1952	82,92	132,81	135,0	138,6	152,6	244,0	290,0	87,26		79,67
1953	74,88	146,00	155,0	154,2	159,6	158,0	162,11	71,57	52,06	78,54
1954	88,43		165,10	152,6	177,6	160,10	160,4	61,72	51,25	82,75
1955	95,63	187,50	212,6	243,3	244,10	203,7	185,0	74,16	52,80	83,50
						220,0	264,4	86,36	64,71	88,90
1955 Okt.		190,00		255,0	252,6		292,6	88,67	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 ¹⁾			220,0			227,6		69,00	
März	99,50 ¹⁾								66,50	84,00
April			245,0	220,0			225,0	86,50	69,00	75,00
Mai	95,00			225,0	227,6		225,0	86,50	71,50	
Juni			232,6	250,0	251,8	215,0			60,50	

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				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 ²⁾	
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67	9,31	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	17,83	17,90
1955	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	12,00	9,50	10,50	19,00	18,64
1955 Okt.	75,00	144,50	115,00	103,25	105,00	120,00	12,00				
Nov.			105,00		116,50						22,50
Dez.	93,50			109,75	110,00					19,00	
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		91,81		91,80	105,00					22,17
April	93,00				99,00	105,00		10,00		24,50	18,50
Mai	83,83		104,50		92,00	108,75			12,50		18,50
Juni			102,17	101,25	90,00						15,50

Zeit	Eisen- und Stahlerzeugnisse	Düngemittel (Kali)				Soda	Kupfer	Blocksteine, Granit- und Pflastersteine		Tonerde
	Gent	Hamburg		Bremen		Rheinberg	Hamburg	Lysekil		Niederrhein
	Middelfart	nörtl. Aarhus	Aalborg Odense	Esbjerg	nach	Kopenhagen	Helsingborg	Schleswig-Holstein	Hamburg	Gefle
	s je 2240 lbs	dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg	nkr 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 ³⁾		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	9,60	8,10	18,50
1955	30,4	23,88	25,25	21,00	25,00	20,50	19,00	8,50	9,19	
1955 Okt.		22,50						10,00	10,00	
Nov.	31,0	22,50							10,00	
Dez.	34,0				28,00				9,38	
1956 Jan.	39,0	28,50				23,00		8,88	10,00	
Febr.										
März	33,0	29,00							9,00	
April		23,00	24,00						8,67	
Mai								8,00	8,75	
Juni										

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