

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1957/58



Jahrgang 1957 · Nr. 4 · W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1957/58



Jahrgang 1957 · Nr. 4

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH., STUTTGART

Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Winter 1957/58	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs	6
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet	7
Für Personen im Ausland	8
Für Personen im Transitverkehr	10
B. Eisenbahnfrachtsätze 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, Reise- und Zeitcharter, Niederlande	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark	12
Index der Seefrachtraten, Reise- und Zeitcharter, Norwegen	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Schweden	12
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien	13
Sonstige Schiffsfrachtsindices	13
2. Frachtraten der Trampschiffahrt	
a) im Überseeverkehr	
Düngemittel	15
Erdöl	14
Erze	15
Espartogras	15
Getreide	14
Grubenholz	15
Kohle	14
Kopra	14
Salz	14
Schnittholz	15
Schrott	15
Schwefel	15
Schwefelkies	15
Sojabohnen	14
Zinkkonzentrat	15
Zucker	14
b) im Küstenverkehr	
Blocksteine, Granit- und Pflastersteine	17
Briketts	16
Düngemittel	17
Eisen- und Stahlerzeugnisse	17
Getreide	16
Koks	16
Kupfer	17
Papierholz	17
Roheisen	17
Salz	16
Schnittholz	17
Soda	17
Steinkohle	16
Tonerde	17

	Seite
3. Frachtraten der Binnenschifffahrt	
Bimskies	19
Briketts	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse	20
Erze	19
Getreide	18
Kies	19
Mehl	18
Mineralöl	19
Normalgüter der Güterklasse I bis VI	20
Salz	20
Schnittholz	20
Steinkohle	18
III. Luftverkehr	
A. Flugpreise im Personenverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	21
B. Luftfrachtraten im Güterverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg	23
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten	24

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
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfrs = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = Dollar
Antw. = Antwerpen	r = berichtigte Zahlenangabe
Nordd. = Norddeutsche	P = preliminary
Wk. = Westküste	
Ok. = Ostküste	
n = Nominell	
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 April 1958

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland

Winter 1957/1958

Bei den Verkehrspreisen auf Schiene und Straße im Bundesgebiet stand die mit Wirkung vom 1. Februar 1958 durchgeführte Tarifierhöhung der Deutschen Bundesbahn im Vordergrund. Der Personenfahrpreis für die 2. Wagenklasse wurde von 6,9 auf 7,5 Pf je km (8,5%) heraufgesetzt. Auch die sog. Sozialtarife (Arbeiter- und Schülerzeitkarten) wurden erhöht. Bei den Frachttarifen sind folgende hauptsächlich Änderungen vorgenommen worden: Die Stückgutsätze wurden linear um 12 vH, die Wagenladungsätze um 14 vH erhöht. Bei der Wertklassenstaffelung wurden die bisherigen Tarifklassen A und B sowie die bisherigen Klassen C und D zusammengelegt. In der Gewichtsklassenstaffelung gilt künftig durchweg die 20-t-Gewichtsklasse als Hauptklasse (bisher 15 t). Für die Nebenklassen (15, 10, 5 t) sind besondere Zuschläge vorgesehen. Im Schiffsverkehr auf dem Bodensee hat die vereinigte Schifffahrtsverwaltung der Deutschen, Österreichischen und Schweizer Bundesbahn ebenfalls ab 1. Februar Fahrpreiserhöhungen um 7 bis 8 vH vorgenommen. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben zum Teil ihre Tarife angeglichen oder bereiten dies vor. Die Bundespost erwägt Tarifierhöhungen im Personenverkehr und Paketdienst. Auch haben verschiedene Städte eine Erhöhung der Preise für Leistungen ihrer Verkehrsmittel angekündigt.

Wegen der im vorigen Bericht bereits erwähnten Stellungnahme der Hohen Behörde der Montanunion in Luxemburg gegen die Ausnahmetarife für Kohle und Erz im Saar-Lahn-Dillgebiet und in der bayerischen Oberpfalz will die Bundesregierung beim Gerichtshof der Hohen Behörde eine Normen-Kontrollklage einbringen, da nach ihrer Ansicht ohne eine Kostenerleichterung das Wirtschaftsleben dieser Gebiete tiefgreifend und anhaltend gestört werde (Artikel 2 des Montanvertrages).

Auf Anregung des Bundeswirtschaftsministeriums ist am 25. Februar andererseits eine Senkung des Bahntarifs für Importkohle aus dritten Ländern (außerhalb der Montanunion) beschlossen worden, die besonders der amerikanischen Kohle zugute kommen kann. Die neuen Frachtsätze liegen nur noch um 4 vH über denen der Inlandskohle. Mit einer entsprechenden Verordnung im Verkehrs- und Tarifanzeiger wird in Kürze gerechnet.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1958 sind die Güterfrachten der französischen Eisenbahn um 10 bis 13 vH heraufgesetzt worden. Die Personentarife wurden in der 1. Klasse ab 6. Januar um 20 vH und in der 2. Wagenklasse um 8,8 vH angehoben. Auch die französischen Ausnahmetarife für Kohle zugunsten der Eisen- und Stahlherzeuger im Centre Midi-Revier wurden von der Montanunion beanstandet. Wie im Falle der deutschen Ausnahmetarife hat die Hohe Behörde auch die Einführung eines allgemeinen Tarifs für Wagengruppen empfohlen. Gleichfalls mit Beginn des neuen Jahres erfuhren die Gütertarife der finnischen Eisenbahn eine Erhöhung um 16,2 vH, die Tarife im Personenverkehr sowie die Gebühren für Reise- und Expreßgut um 22 vH. Als Begründung wird auf die gestiegenen Sach- und Personalkosten und das dadurch hervorgerufene Defizit hingewiesen.

In den Vereinigten Staaten stimmte die Aufsichtsbehörde der amerikanischen Eisenbahnen, die Interstate Commerce Commission, den meisten der beantragten Gebührenanhebungen zu. Die Bahnfrachten verteuerten sich danach ab 5. Februar um durchschnittlich 2 vH. Seit 1946 sind die Eisenbahnfrachten in den Vereinigten Staaten um rund 110 vH gestiegen. Am 15. Januar 1958 wurden die kanadischen Eisenbahntarife im Inlandsverkehr um $3\frac{3}{4}$ bis 4 vH erhöht. Eine gleichzeitig beabsichtigte Heraufsetzung der Frachtsätze im Export- und Importverkehr wurde vorläufig ausgesetzt.

Mit Wirkung vom 1. Februar sind beeinflusst durch die Tarifänderung bei der Bundesbahn auch in der Binnenschifffahrt die Frachtraten erhöht worden. Auf Beschluß des Frachtenausschusses Bremen wurden die Frachten im

Weserstromgebiet um durchschnittlich 10 bis 15 vH angehoben, desgleichen die Kanalfrachten durch den Frachtenausschuß Dortmund. Im Rheinstromgebiet liegen die neuen Frachten um 10 bis 20 vH über den bisherigen. Weiterhin wurden die Tal-Schlepp-Löhne auf Rhein und Main heraufgesetzt, ebenfalls die sog. „Hafen-Bugsier-Löhne“. Im Zusammenhang mit einer Senkung des Frachentarifs für Importkohle durch die Bundesbahn wird bei den zuständigen Gremien der Binnenschifffahrt eine Herabsetzung der Kohlefracht erwogen, obwohl nach der Selbstkostenrechnung die Notwendigkeit einer Erhöhung gegeben sein soll.

Im internationalen Seeverkehr hielt angesichts reichlicher Kohle-, Erz- und Getreidevorräte der allgemeine Ratenabbau bei weiter vermindertem Transportvolumen an. Der vom W. G. Weston, London, berechnete Activity-Index für Einzel- und Konsekutiv-Reisen in der Trampschifffahrt ging vom Oktober 1957 bis Januar 1958 um 18 vH, bis Februar 1958 um fast 40 vH zurück. Am stärksten eingeschränkt wurden die Kohletransporte mit einer Verminderung der Frachteinnahmen um über 60 vH. Daneben sind geringere Erz- und Schrottverschiffungen zu erwähnen. Dieser Geschäftsentwicklung entsprachen auch die Meldungen über die aufgelegte Tonnage. Die Ende Januar aufliegende deutsche Tonnage wird auf 100 000 BRT beziffert, die englische auf fast 600 000 BRT. Der vom Bundesministerium für Verkehr berechnete deutsche Trampfrachtenindex senkte sich zwischen Oktober 1957 und Januar 1958 um 17 vH und lag damit um 64 vH unter dem Stand im Januar 1957. Der Index der Trampschifffahrtsfrachten der britischen Chamber of Shipping ermäßigte sich zwischen Oktober 1957 und Januar 1958 um fast 20 vH, der niederländische um 27 vH. Die Untergruppen des britischen Index zeigten folgende Frachtenveränderungen: Getreide — 24 vH, Zucker — 21 vH, Kohle — 27 vH, Erz — 8 vH, Holz — 11 vH und Esparto — 5 vH. Die Kohlerate Hampton Roads-Norddeutsche Häfen stellte sich im Januar auf 26.10 s gegenüber 34.4 s je lgt im Oktober und 104.7 s im Januar 1957. Am 17. Januar war an der Baltic Exchange mit 20 s je lgt die niedrigste Nachkriegsrate für prompte Verschiffung verzeichnet worden. Die Getreiderate US-Golf — UK-Kontinent betrug im Januar 44.11 s je lgt gegenüber 51.8 s im Oktober und 139.4 s im Januar vergangenen Jahres.

Am Zeitchartermarkt wurde überwiegend zu niedrigeren Raten abgeschlossen. Der britische Index der Zeitcharterraten für Motorschiffe senkte sich zwischen Oktober 1957 und Januar 1958 um 30 vH, der niederländische (berechnet von J. den Braber, Rotterdam) zwischen Oktober 1957 und Februar 1958 um den gleichen Prozentsatz.

Während der Berichtszeit setzten auch die Tankerfrachten ihre kräftige Abwärtsbewegung fort. Der vom Bundesministerium für Verkehr Abt. See berechnete Frachtenindex für die Tankerfahrt fiel vom Oktober 1957 bis Januar 1958 von 50,6 auf 41,9 (MOT/Scale = 100) d. h. um 17 vH, der britische Index um 34 vH, der norwegische bis Dezember um 6 vH (Scale-Basis bzw. USMC-Basis). Gegenwärtig sollen nur die modernsten Tanker mit den am offenen Markt notierten Raten für die Einzelfahrt ihre Kosten decken. Die Zeitcharterrate wird von der Firma Harley Mullion & Co, London, für das 4. Quartal 1957 für Tanker von 10 000 bis 20 000 tdw und einer Beschäftigung von 5 bis 7 Jahren mit 25.6 s gegenüber 33.6 s je lgt im 4. Quartal 1956 (Suezkrise) angegeben. Das Volumen der im Zeitcharter beschäftigten Tonnage dieses Tankertyps im Sterlinggebiet wird von der gleichen Firma im 4. Quartal 1957 auf 80 000 lgt beziffert gegenüber 680 000 lgt in der entsprechenden Zeit des Vorjahres.

Die Durchschnittsrate (Average Freight Rate Assessment) aller Typen von Tankern und verschiedener Beschäftigungsdauer ist wesentlich schwächer gefallen, sie stellt sich für das 4. Quartal 1957 auf Scale + 27,3 gegenüber Scale + 30 im 3. Quartal. Für die Relation Karibische

See/London entspricht dies einer Ratensenkung auf 41.4^{1/2} s (gegen 42.3 s) je lgt, für die Relation Persischer Golf/London auf 68.11 s (gegen 70.2 s).

Die Höhe der aufliegenden Tankertonnage ist beachtlich. Sie erreicht zur Zeit fast die 4-Mill.-Grenze. Es handelt sich dabei nicht nur um ältere Tankschiffe, sondern teilweise auch um Neubauten. Neben der rucklauffigen Nachfrage an Schiffsraum wirken sich für die Tankerreederei ihre eigenen Bauaufträge angebotssteigernd aus, da der in besseren Zeiten meist spekulativ geplante Ausbau der Flotten die Tonnage noch laufend vermehrt. Die Welttonnage an Tankschiffen wird heute auf 50 Millionen tdw geschätzt gegenüber 23 Millionen tdw vor zehn Jahren. Als Folge der Schiffsauflage haben sich die Tankerfrachten am Tagesmarkt im Februar etwas erhöht. Eine durchgreifende Änderung der Raten wird jedoch nur bei erheblich zunehmender Beschäftigung möglich sein.

Weitaus schwächer als bei den Trampschiffen sind die Frachten in der Linienfahrt gefallen. Der deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt ermäßigte sich von 129,5 im Oktober 1957 auf 127,9 im Januar 1958 (2. Hj. 1954=100). Zum Teil fährt Tramp-tonnage infolge der Flaute auf dem Trampmarkt im Liniendienst.

Im einzelnen wurden die nachstehenden wichtigeren Änderungen bekannt: Auf Beschluß der „Associated Continental Persian Gulf Lines“ sind Anfang Januar Frachtermäßigungen für den Transport von Eisen und Stahlprodukten sowie für Zucker und Portland-Zement in Kraft getreten. Die Surcharges für Verschiffungen nach Khorramshar blieben unverändert. Mit Wirkung vom 9. Januar hat die Chittagong-Continental Konferenz die Frachtraten für Jute-Cuttings bei Verschiffung von Ostpakistan nach den Nordseehäfen auf 180 s je 50 cbft ermäßigt. Außerdem wird ein Zeitrabatt von 5 s je t gewährt. Ebenfalls im Januar sind die Frachten für Holztransporte im Atlantikdienst durch die Golf/Großbritannien-Konferenz von 1,20 \$ auf 1,00 \$ je 100 lbs ermäßigt worden. Ähnliche Ratenherabsetzungen haben auch die Süd- und Nordatlantik-Konferenzen vorgenommen. Ab 1. Februar wurde für alle Holzverschiffungen aus verschiedenen westafrikanischen Gebieten nach kontinentaleuropäischen und britischen Häfen ein zehnprozentiger Treuerabatt eingeführt (West African Lines Conference). Der Rabatt ist Anfang März auf 30 vH neu festgesetzt worden, um der starken Konkurrenz der Outsider entgegenzutreten. Die Frachtsätze für

Stabeisen bei Verschiffung nach Venezuela wurden im Februar für sämtliche Verladere, die mit der Konferenz (The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines) einen Treuerevers zeichnen, abermals ermäßigt. Vom 10. März an hat die North Continent Portugal Freight Conference ihre Eisen- und Stahlfrachten von den Häfen des Hamburg/Dünkirchen-Range nach Lissabon, Oporto und Leixoes herabgesetzt. Die neue Rate für Roheisen nach Lissabon lautet z. B. jetzt 5,80 \$ gegenüber 8,00 \$ je t im Dezember 1957, für Eisen- und Stahlerzeugnisse 6,40 \$ (im Dezember 11 \$). Die Ermäßigung bleibt zunächst auf Transporte bis zum 30. Juni beschränkt.

Die von den in der IATA zusammengeschlossenen Gesellschaften geplanten Erhöhungen der allgemeinen Frachttarife im Flugverkehr, die schon am 1. Februar wirksam werden sollten, sind nun, nachdem alle Länderregierungen zugestimmt haben, zum 1. März in Kraft getreten. Die neuen Grundfrachten liegen meist um 5 vH, teilweise (Europa und Mittelost nach Hongkong und Sydney; Europa und Mittelost nach Neuseeland, Europa und Mittelost nach Australien, Großbritannien nach Australien über Indien) um 10 vH über den alten Sätzen. Bei Transporten über den Südatlantik (Südamerika-Route) treten vorerst keine Änderungen ein. Zu der am 1. April 1958 beabsichtigten Einführung eines 3.-Klasse-Dienstes im Nordatlantikverkehr wurden während der Berichtszeit Einzelheiten bekannt. Die Tarife der neuen „Economy-Klasse“ sollen etwa 20 vH unter denen der Touristenklasse liegen. Die Sitzzahl der Flugzeuge wird erhöht und die Bordverpflegung eingeschränkt werden. Wie in der Touristenklasse soll die Gepäckfreigrenze 20 kg betragen. Gleichzeitig werden aber die Tarife in der Touristenklasse und in der Ersten Klasse angehoben. Der Flugpreis zwischen Frankfurt und New York wird z. B. in der „Economy-Klasse“ 1 219 DM betragen gegenüber 1 484 DM in der Touristenklasse und 1 988 DM in der Ersten Klasse. Bisher stellten sich die entsprechenden Preise in der Touristenklasse auf 1 379 DM, in der Ersten Klasse auf 1 841 DM.

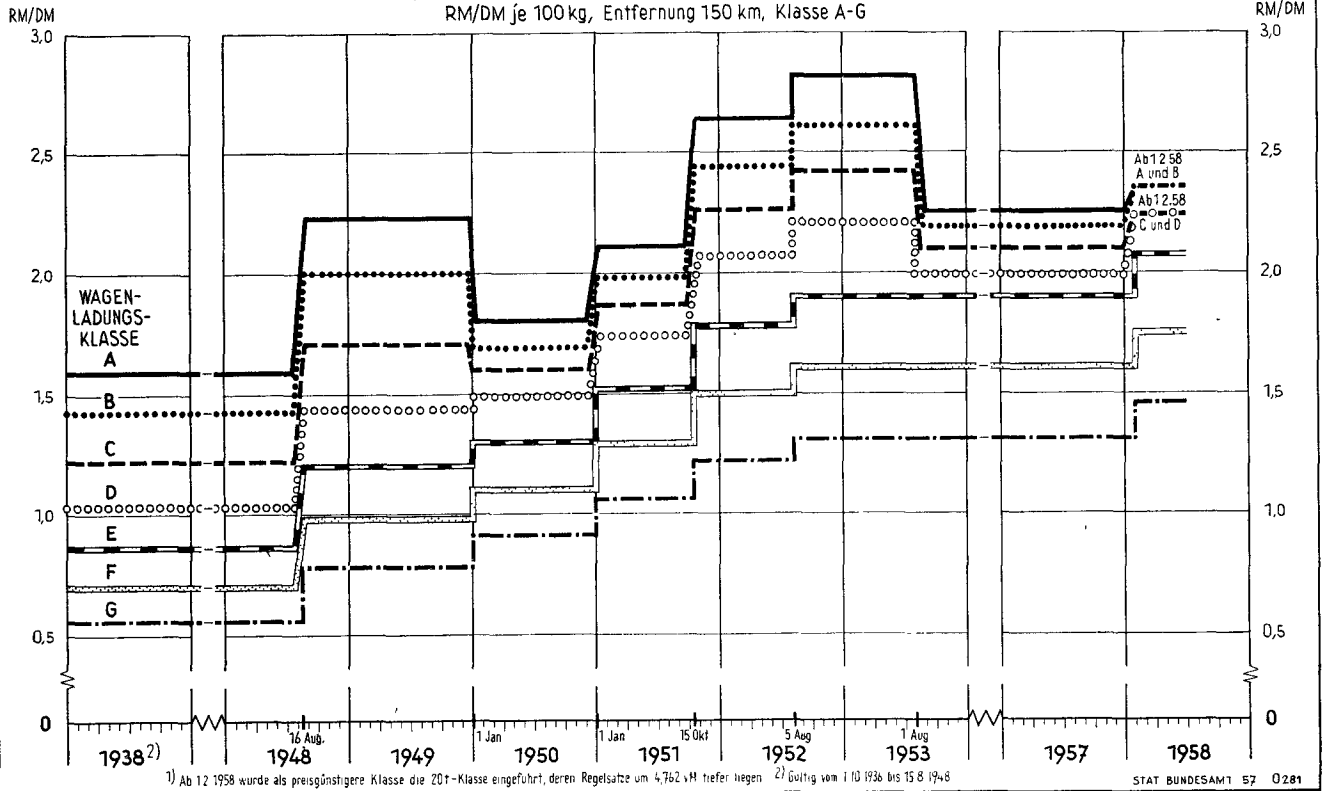
Die 17 im Nordatlantik-Flugdienst beschäftigten Luftverkehrsgesellschaften haben im Jahre 1957 über eine Million Passagiere befördert, fast die gleiche Anzahl wie die in der Atlantic-Conference zusammengeschlossenen Schiffsahrtsunternehmen. Auf dem europäischen Luftchartermarkt hat sich die in den letzten Monaten rückläufige Nachfrage wieder etwas verstärkt.

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

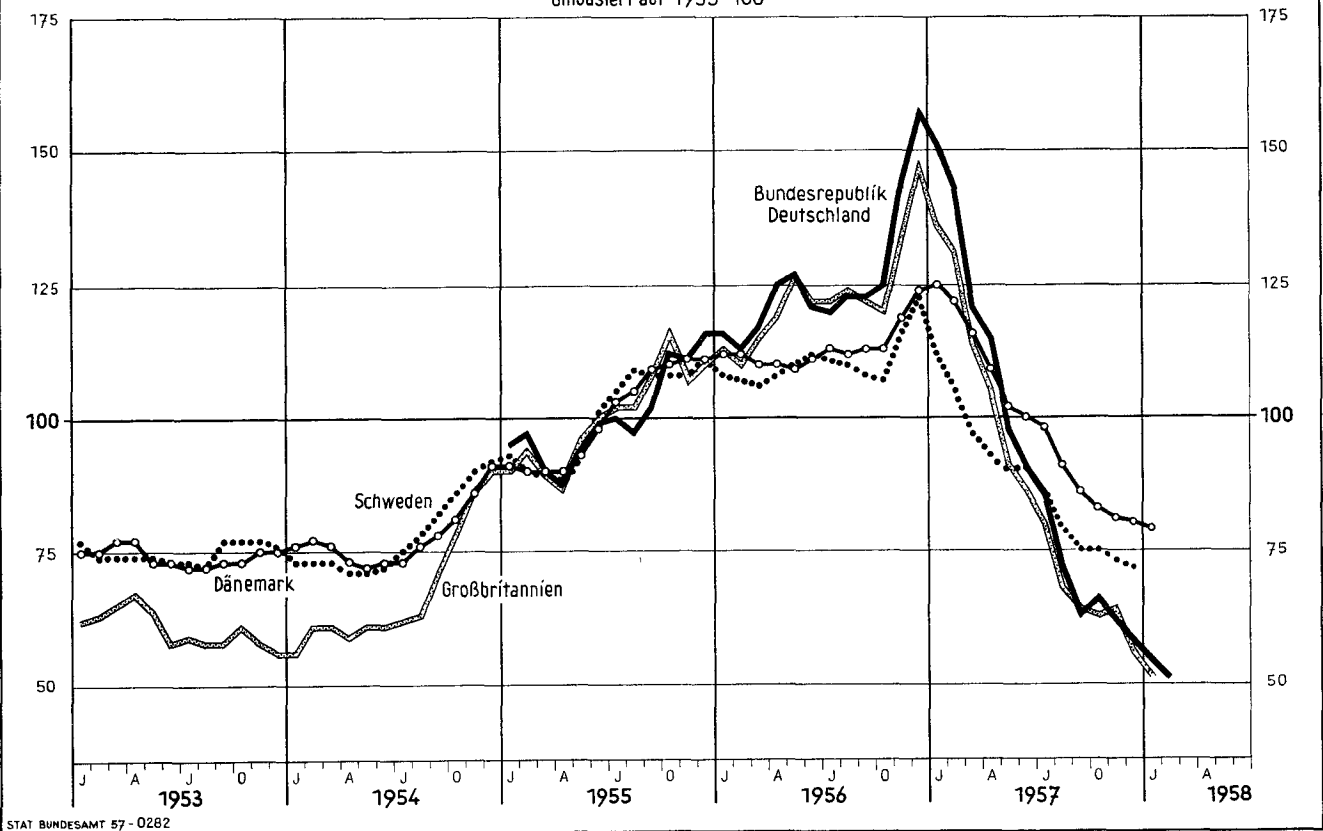
Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Güterart	Währungs- und Mengeneinheit	1956	1957	1957	1958		Veränderung in vH Februar 1958 gegenüber Februar	
			Februar	Dezember	Januar	Februar	1956	1957	
Frachtraten der Trampschiffahrt:									
St. John/Halifax—UK	Getreide	s je 2240 lbs	83.7	118.0	42.6 ¹⁾	37,6	36.1	— 56,8	— 69,4
US-Golf—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	101.2	128.5	50.4	44.11	42.0	— 58,5	— 67,3
La Plata—UK-Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	133.0	173.5	n	57.2	52.8	— 60,4	— 69,6
Westaustralien—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	153.10	199.2 ²⁾	.	.	60.0	— 61,0	— 69,9
Mauritius—Großbritannien	Zucker ³⁾	s je 2240 lbs	120 0 ⁴⁾	160.0	65.0	.	62.6	— 47,9	— 60,9
Kuba—Rotterdam	Zucker	s je 2240 lbs	120.0	161.3 ²⁾	64.9	62.3	61.6	— 48,7	— 61,9
Wales—Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	29.11	41.3	26.0	25.9	.	— 13,9 ⁵⁾	— 37,6 ⁶⁾
Rotterdam—Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	26.11	36.10	19.0	.	16.3	— 39,6	— 55,9
Hampton Roads—Norddtsh. Häfen ..	Kohle	s je 2240 lbs	70.9	94.9	28.11	26.10	26.0	— 63 3	— 72,6
Frachtraten der Tankschiffahrt:									
Persischer Golf—UK/Kontinent	Erdöl (dirty-MOT/Scale 2)	s je 2240 lbs	73.1	341.6 ⁶⁾	28.5	25.8	32.8	— 55,3	— 90,4
Persischer Golf—Japan	Erdöl (dirty-USMC)	\$ je 2240 lbs	9,60	32,26	3,84	4,11	3,18	— 66,9	— 90,1
Karib. See—UK/Kontinent	Erdöl (dirty-MOT/Scale 2)	s je 2240 lbs	39.2	128.6	15.0	14.8	.	— 62,6 ⁵⁾	— 88,6 ⁶⁾
US-Golf—USNH	Erdöl (dirty-USMC)	\$ je 2240 lbs	2,70	8,17	2,09	2,05	1,96	— 27,4	— 76,0
Frachtraten der Linienschiffahrt:									
Indonesien—Hamburg	Kautschuk	hfl je cbm	69,30	92,00 ⁷⁾	80,00	80,00	80,00	+ 15,4	— 13,0
US-Golf—Hamburg	Baumwolle	\$ je 100 lbs	1,45	1,60	1,85	1,85	1,85	+ 27,6	+ 15,6
Hamburg—Pers. Golf	Portl. Zement	s je 2240 lbs	110.0	200.7 ⁸⁾	105.0 ⁸⁾	105.0 ⁸⁾	105.0 ⁸⁾	— 4,5	— 47,5
Hamburg—Barranquilla (Kol.)	Maschinen ⁹⁾	\$ je 1000 kg	42,35 ¹⁰⁾	47,95 ¹⁰⁾	54,25 ¹⁰⁾	54,25 ¹⁰⁾	54,25 ¹⁰⁾	+ 28,1	+ 13,1
Frachtraten der Küstenschiffahrt:									
Emden/Weser—Ahus/Karlskrona ...	Koks	skr je 1000 kg	21,50	20,50 ²⁾	14,00	14,00	.	— 34,9 ³⁾	— 31,7 ⁵⁾
Härnösand—Weser	Schnittholz	DM je Standard	105,00 ²⁾	86,00	95,00	75,00	.	— 28,6 ³⁾	— 12,8 ⁵⁾
Lysekil—Schleswig-Holstein	Steine	DM je 1000 kg	18,88 ²⁾	8,00	.	7,50	.	— 15,5 ⁵⁾	— 6,2 ⁵⁾

¹⁾ Nach Irland. — ²⁾ Januar. — ³⁾ Gesackte. — ⁴⁾ April. — ⁵⁾ Veränderung Januar 1958 gegenüber Februar 1956 bzw. gegenüber Februar 1957. — ⁶⁾ Kaproute. — ⁷⁾ Einschl. Krisenzuschlag. — ⁸⁾ Einschl. Verstopfungszuschlag. — ⁹⁾ Bis \$ 2100. — Frachtwert per t. — ¹⁰⁾ Einschl. Hafenzuschlag.

EISENBAHNFRACHTEN IM GÜTERVERKEHR
(WAGENLADUNGEN VON MINDESTENS 15 TONNEN) ¹⁾
RM/DM je 100 kg, Entfernung 150 km, Klasse A-G



INDEX DER TRAMPSCHIFFFAHRTSFRACHTEN



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	
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. 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
ab 1. 2. 1958	5,70	3,80	24,00	16,00	55,50	37,00	115,50	77,00
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
ab 1. 2. 1958	10,20	6,80	42,00	28,00	91,50	61,00	159,00	106,00

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
ab 1. 1. 1945 3. Kl. ...	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
ab 1. 1. 1945 2. Kl. ...	0,75	0,75	0,75	0,75	1,25
ab 1. 4. 1946 3. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
ab 1. 4. 1946 2. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
ab 25. 7. 1948 ³⁾ 3. Kl. ...	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00
ab 25. 7. 1948 ³⁾ 2. Kl. ...		0,50	1,00	1,50	2,00
ab 15. 10. 1951 3. u. 2. Kl.		0,75	1,50	2,25	3,00
ab 23. 5. 1954		0,50	1,00	1,50	2,00
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	2. Klasse ²⁾		1. Klasse ²⁾	
	bis 300 km	über 300 km	bis 300 km	über 300 km
ab 19. 10. 1936	1,00	1,50	2,00	3,00
ab 1. 4. 1946	2,00	3,00	4,00	6,00
ab 25. 7. 1948	2,00	2,00	3,00	3,00
ab 15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00
ab 23. 5. 1954	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.		3. Kl.	
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50
ab 15. 2. 1951		30,00	17,50	20,00	15,00	17,00
ab 12. 2. 1953		35,00	21,00	24,00	18,00	20,00
	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	17,00	19,00	21,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00
	1. Klasse					2. Klasse
	Einbettklasse ⁴⁾		Spezialklasse		Doppelbettklasse	
	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
ab 1. 8. 1958	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00
	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00

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⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse 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: März 1958

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. 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	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
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	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
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	50,00	33,40	88,80	59 20	—	—
Frankreich, Sätze in frs								
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
ab 6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
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	12 560
ab 6. 1. 1958	1 100	700	4 300	2 780	10 600	6 860	21 100	13 660
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	840	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	1 008	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
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
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
ab 1. 3. 1957	624	416	2 052	1 368	4 416	2 944	8 760	5 840
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	1 620	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
ab 1. 3. 1957 ³⁾	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
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
ab 1. 3. 1957 ³⁾	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
Luxemburg, Sätze in frs								
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	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ²⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ³⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: März 1958

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. 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. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...
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	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...
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
Österreich¹⁾, 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	552,00	368,00
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	78,50	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
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00
ab 1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00
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	108,50	69,00	151,50	101,00
ab 1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00
ab 1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00
Schnellzugzuschlag								
1. Klasse ²⁾				2. Klasse ²⁾				
1950	4,50	3,00	—	—	—	—	—	—
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	—	—	—	—	—	—
ab 1. 4. 1952	6,00	4,00	—	—	—	—	—	—
ab 1. 6. 1953	4,50	3,00	—	—	—	—	—	—
ab 1. 1. 1957	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
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km								
2. Klasse ³⁾			1. Klasse			2. Klasse ³⁾		
ab 1. 1. 1950	2,44	—	4,07	—	—	4,88	—	8,14
ab 1. 5. 1952	1,75	—	2,63	—	—	3,50	—	5,25
ab 15. 9. 1957	2,00	—	3,00	—	—	4,00	—	6,00
Portugal, Sätze in Escudos								
Einfache Fahrt								
1952	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00
1953	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00
1954	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00
ab 15. 11. 1955	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00
ab 15. 8. 1957	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00
Hin- und Rückfahrt								
1952	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00
1953	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00
1954	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00
ab 15. 11. 1955	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00
ab 15. 8. 1957	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00
Spanien, Sätze in Pesetas								
Einfache Fahrt								
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50
ab 21. 5. 1954	...	17,95	11,20	...	71,55	44,70	...	178,80
ab 1. 10. 1956	24,75	18,05	11,25	98,80	71,50	44,70	246,90	176,60
ab 1. 4. 1957	33,45	24,40	15,20	133,40	97,00	60,65	333,35	242,50
Hin- und Rückfahrt								
1950—1953	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00
ab 21. 5. 1954	...	35,90	22,40	...	143,10	89,40	...	357,60
ab 1. 10. 1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20
ab 1. 4. 1957	66,90	48,80	30,40	266,80	194,00	121,30	666,70	485,00

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

¹⁾ Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Die Fahrpreise 1. Klasse Schnellzug betragen das Doppelte von 2. Klasse. Für 2. Klasse sind die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. — ²⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. Für Spanien und Portugal gelten die alten Bezeichnungen. — ³⁾ In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr
Stand: 1. März 1958
in Schweizer Franken

Fahrtroute von — nach	km ¹⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
Fahrpreise von London nach Wien (1561 bzw. 1572 km) ¹⁾					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	70,40	57,70	140,80	115,40
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	14,30	10,30	28,55	20,60
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	91,90	61,95	139,65	94,50
Passau Hbf—Wien West	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	1 561	201,60	142,45	359,00	255,50
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,25	10,85	32,50	21,70
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	390	66,05	45,25	121,70	87,45
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	756	91,90	61,95	139,65	94,50
Passau Hbf—Wien West	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	1 572	199,20	130,55	343,85	228,65
Fahrpreise von Paris nach Salzburg Hbf (1085 km) ¹⁾					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	57,85	37,50	115,70	75,00
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	68,25	46,20	109,75	74,55
insgesamt	1 085	126,10	83,70	225,45	149,55
Fahrpreise von Paris nach Kopenhagen (1500 km) ¹⁾					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	27,00	17,45	54,00	34,90
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	177	22,90	14,30	39,15	26,65
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	717	88,75	59,85	136,50	92,40
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	365	31,10	20,80	53,60	36,00
insgesamt	1 500	169,75	112,40	283,25	189,95
Fahrpreise von Paris nach Prag (1261 km) ¹⁾					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	57,85	37,50	115,70	75,00
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	65,10	44,10	105,00	71,40
Schirnding (Grenze)—Prag	230	43,95	29,30	87,90	58,60
insgesamt	1 261	166,90	110,90	308,60	205,00
Fahrpreise von Amsterdam nach Bern (897 km) ¹⁾					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	13,50	9,75	26,95	19,45
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	74,55	50,40	119,20	80,85
Basel bad. Bf—Bern	116	17,50	12,60	26,10	18,80
insgesamt	897	105,55	72,75	172,25	119,10
Fahrpreise von Brüssel nach Rom (1791 km) ¹⁾					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	156	20,00	12,35	34,10	22,90
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	595	74,55	50,40	119,20	80,85
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	189,65	121,25	325,50	207,95
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	136,00	91,35	182,20	122,85
Kufstein—Innsbruck	74	6,20	3,10	12,40	6,20
insgesamt	1 456	168,90	112,35	240,60	160,05
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	139,15	93,45	185,35	124,95
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,60	9,30	37,20	18,60
Jesenice (Grenze)—Belgrad (ab 1. 3. 56)	629	48,90	35,00	97,80	70,00
insgesamt	2 367	237,75	158,55	373,95	249,55
Fahrpreise von Oslo nach Mailand (2240 km) ¹⁾					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	18,30	12,20	36,60	24,40
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	97,80	76,50	159,40	123,30
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	112,35	75,60	161,70	109,20
Basel bad. Bf—Chiasso	330	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Mailand	51	4,40	2,50	7,60	4,20
insgesamt	2 240	268,65	192,40	418,90	299,50
Fahrpreise von Stockholm nach Paris (2162 km) ¹⁾					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	704	74,60	49,90	128,40	85,90
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	301	31,70	21,50	54,60	37,00
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	739	91,90	61,95	139,65	94,50
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	22,90	14,30	39,15	26,65
Jeumont (Grenze)—Paris	241	27,00	17,45	54,00	34,90
insgesamt	2 162	248,10	165,10	415,80	278,95

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.
¹⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Eisenbahnfrachtsätze 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	1. 2. 1958
Stückgut im Gesamtgewicht von							
1— 500 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90
mehr als 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96
Zuschlag zum Stückgut Zuschlag je Sendung							
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92
Wagenladung mindestens 15 t; ab 1. 2. 1958 mindestens 15 bzw. 20 t							
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46
I ⁵⁾							2,23
II							2,22
III							1,75
IV							1,74
V							1,70
Ausnahmetarife							
darunter: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	—
1 B 34 Grubenholz ²⁾	1,30 ⁴⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ Gültig ab 1. 4. 1937. — ⁵⁾ Regelklassen I bis V gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter.

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

Ware ¹⁾	Versand- bahnhof	Empfangs- bahnhof	km	Regel- klassen bzw. Aus- nahmetarife	Wagen- art ²¹⁾	Stichtag der Neufestsetzung					
						1. 10. 1936	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958
						RM/DM je 1000 kg					
						15 t			20 t ³²⁾		
Fische	Hamburg- Altona	Frankfurt/M.	513	15 B 1	Kühlw.	25,50	40,70	47,60	50,90 ⁷⁾	50,90	(70,50) ¹⁾
Weizen	Hamburg	Augsburg	739	17 S 1	gedeckt	31,50 ⁸⁾	34,80	37,20 ⁹⁾	37,20	37,20 ²⁴⁾	39,50
Kartoffeln	Hamburg (Weser)	Essen	229	16 B 1	gedeckt	5,70	11,30	11,30	14,00 ¹⁰⁾	14,00	15,00
Kaffee	Hamburg	Frankfurt/M.	507	24 S 5	gedeckt	29,10	41,80	41,80	41,80	40,70 ²⁵⁾	36,30
Tabak	Hamburg	Hannover	162	A	gedeckt	17,50	23,20	29,00	31,00	24,80	25,30
Öle und Fette tierische Öle, imp. ²⁾	Hamburg	Mannheim	588	24 S 5	gedeckt	30,50	43,40	43,40	43,40	42,30 ²⁶⁾	34,40
sonst. pflanzl. u. tier. Öle ³⁾	Hamburg	Mannheim	588	B	offen	39,80	50,90	62,60	66,60	56,20	61,60
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 ²⁸⁾	—
Steinkohlen	Essen, Hbf	Passau	710	6 B 1	offen	14,40	23,60	27,40	29,30	29,30 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	15,40
Benzin	Hamburg	München	797	14 B 2	Pr. Kesselw.	34,50	54,60 ¹¹⁾	59,30 ¹²⁾	63,50	48,60	55,20
Benzol	Bochum- Langendreer	Duisburg	42	C	offen	4,10	6,30	7,60	8,10	7,00	9,00
Gasöl, Dieselöl	Hamburg	München	797	14 B 23	Pr. Kesselw.	21,40	34,00	39,40	42,20	35,90	40,20
Zement	Wiesbaden	Bremen	468	4 B 6 ¹³⁾	gedeckt	16,80	28,88 ¹⁴⁾	29,61 ¹⁵⁾	33,40	33,40	35,80
Tonerde, Bauxit	Köln	Hildesheim	311	G	offen	9,50	17,40	20,00	21,40	21,40	24,60
Schwefelsäure	Duisburg	Hagen	62	C	Pr. Wagen	5,70	8,80	10,60	11,30 ¹⁶⁾	8,30	10,10
Düngekaik	Regensburg	Frankfurt/M.	342	11 B 1	gedeckt	3,30 ¹⁷⁾	6,80	9,60 ¹⁸⁾	10,20 ¹⁹⁾	10,20	12,00
Thomasmehl	Dortmund	Osnabrück	105	11 B 1	gedeckt	3,90 ¹⁷⁾	6,00	7,20 ¹⁸⁾	7,80 ¹⁹⁾	7,80	8,80
Stein- und Siedesalz	Hameln	Hamburg	209	F	gedeckt	9,40	17,20	20,00	21,30	21,30	22,40
Stickstoffdüngemittel	Ludwigshafen	Frankfurt/M.	88	11 B 1	gedeckt	3,30 ¹⁷⁾	5,70	6,60 ¹⁸⁾	7,00 ¹⁹⁾	7,00	8,30
Haute und Felle	Bremen	Offenbach/M.	510	23 S 3	gedeckt	28,90	40,40	40,40	40,40	33,60 ²⁷⁾	35,80
Wolle	Bremen	Backnang	619	21 S 2	offen	31,50	32,80	45,90	45,90	36,20 ²⁸⁾	42,80
Baumwolle	Bremen	Münster	172	A	offen	17,60	23,30	29,10	29,10	24,80	26,60
Stammholz, ub. 1,5 m lang	Passau, Hbf	Herford	690	F	offen	20,20	32,40	37,60	40,20	40,20	45,30
Faserholz, Papierholz	Passau, Hbf	Mannheim- Sandhofen	504	1 B 21	offen	10,50 ³⁰⁾	18,00	20,70	22,10	22,10	25,50
Grubenholz	Regensburg, Hbf	Bochum- Riemke	580	1 B 22	offen	10,40 ³²⁾	17,80	20,50	21,90	21,90	25,20
Schnittholz	Passau, Hbf	Essen, Hbf	710	E	offen	25,60					
				1 B 1	offen		36,10 ³³⁾	42,20	45,20	45,20	51,60
Zellstoff/Holzschliff											
Wassergehalt über 40%	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	F	gedeckt	13,23	23,31	27,09	29,00	29,00	31,30
sonstigen	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	D	gedeckt	19,95	32,55	38,75	41,48	37,40	40,80
Rohisen in Masseln	Dortmund	Hagen	30	IV ³⁵⁾	offen	2,20	4,10	4,80	5,10	5,10	6,40
Halbzeug ⁵⁾	Duisburg	Hagen	66	III ³⁵⁾	offen	3,60	6,70	7,80	8,30	8,30	9,90
Stahlschrott	Hamburg	Hagen	342	IV ³⁵⁾	offen	12,90	22,70	26,50	28,10	28,10	31,90
Stab-Formstahl ⁶⁾	Hagen	Braunschweig	274	I ³⁵⁾	offen	16,40	27,20	32,40	34,70	31,20	35,50
Röhren aus Eisen	Düsseldorf	Hamburg	387	D	offen	21,40	34,40	40,90	43,80	39,40	44,90
Eisen- und Stahldraht	Duisburg	Hamburg	365	I ³⁵⁾	offen	20,50	33,10	39,40	42,20	38,00	43,40
Bleche und Platten ⁶⁾	Hagen	Bremen	254	I ³⁵⁾	offen	15,40	25,70	30,60	32,70	29,40	33,60

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 zwar: Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — ⁶⁾ Unbearbeitet. — ⁷⁾ Gültig ab 15. 9. 1952. — ⁸⁾ Ausnahmetarif 1936 17 B 1. — ⁹⁾ Gültig ab 1. 11. 1951. — ¹⁰⁾ Gültig ab 1. 9. 1952. — ¹¹⁾ Gültig ab 11. 5. 1951. — ¹²⁾ Gültig ab 1. 5. 1952. — ¹³⁾ 1936 bis 31. 12. 1950 Ausnahmetarif 3 B 2. — ¹⁴⁾ Ab 1. 8. 1951 = 25,73 DM. — ¹⁵⁾ Ab 16. 6. 1952 = 31,19 DM. — ¹⁶⁾ Ab 1. 1. 1953 = 9,60 DM. — ¹⁷⁾ Gültig ab 1. 7. 1937. — ¹⁸⁾ Gültig ab 1. 1. 1952. — ¹⁹⁾ Gültig ab 20. 9. 1952. — ²⁰⁾ Gültig ab 25. 10. 1937. — ²¹⁾ Gültig ab 7. 3. 1952. — ²²⁾ Gültig ab 1. 12. 1937. — ²³⁾ Gültig ab 1. 8. 1951. — ²⁴⁾ Ab 1. 3. 1954 = 37,00 DM. — ²⁵⁾ Ab 2. 4. 1956 = 32,60 DM. — ²⁶⁾ Ab 1. 8. 1957 = 35,20 DM. — ²⁷⁾ Ab 2. 4. 1956 = 31,80 DM. — ²⁸⁾ Ab 1. 8. 1957 = 34,40 DM. — ²⁹⁾ Ab 18. 7. 1955 = 34,70 DM. — ³⁰⁾ Ab 18. 7. 1955 = 37,20 DM. — ³¹⁾ Ab 15. 9. 1957 = 39,70 DM. — ³²⁾ Ab 1. 5. 1957 = 17,10 DM. — ³³⁾ Ab 1. 5. 1957 = 29,40 DM. — ³⁴⁾ Vom 1. 2. 1958 an sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ³⁵⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ³⁶⁾ Regelklassen I—V gültig für Montangüter.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien											Index ¹⁾ 1.7. 1954 = 100 £ Tanker Scale Nr. 2	
	Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾			Index der Trampschiffahrtsfrachten ²⁾ 1952 = 100								Index der Zeitcharterraten ³⁾ 1952 = 100				
	2. Hj. 1954 = 100		Tankerfahrt MOT/SCALE = 100	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge- mittel	Holz	Esparto	ins- gesamt	ölge- feuerte	Motor- Schiffe ³⁾		
	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	100,0	86,2	
1953 JD	—	—	—	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9	61,4	79,1	
1954 JD	100,0 ⁴⁾	100,0 ⁴⁾	79,0 ⁵⁾	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	116,1	
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	229,5	
1956 JD	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	143,4	
1957 JD	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	—	
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	164,0	
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	129,7	
März	116,2	154,7	125,7	147,2	167,5	154,8	131,4	119,9	—	141,5	104,3	160,0	150,0	—	130,6	
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	—	169,3	
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	208,0	
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	201,4	
Juli	118,2	158,5	179,4	155,2	162,8	182,0	155,2	128,1	129,9	154,4	104,4	167,1	167,1	—	181,1	
Aug.	118,9	162,5	194,3	157,9	169,0	168,7	148,0	146,3	—	150,4	115,5	176,6	176,6	176,8	209,8	
Sept.	120,6	162,4	240,9	156,1	171,4	173,3	146,3	127,1	—	148,9	117,5	174,2	173,9	174,4	233,4	
Okt.	121,3	164,2	268,6	153,6	170,9	178,0	149,1	125,1	126,6	135,4	115,8	191,8	193,8	189,7	270,6	
Nov.	125,7	189,8	408,6	171,4	196,6	188,1	175,1	147,6	134,0	130,4	113,9	191,3	193,8	188,8	418,5	
Dez.	129,2	208,0	448,6	189,4	206,4	192,3	198,3	154,2	143,6	—	114,0	207,2	225,5	188,8	437,3	
1957 Jan.	131,2	199,1	388,3	173,7	189,6	193,8	186,0	161,6	130,4	132,4	120,6	—	216,3	—	398,5	
Febr.	134,4	188,0	398,5	167,6	182,3	184,1	181,4	156,3	138,9	125,4	116,6	—	203,7	—	413,8	
März	136,6	158,9	285,5	145,5	153,0	159,0	147,7	137,8	115,2	133,3	108,3	165,6	169,5	161,8	273,5	
April	139,0	151,4	150,3	134,3	137,4	153,2	141,1	112,7	117,1	130,0	109,3	164,6	158,2	171,1	145,3	
Mai	133,6	129,7	100,0	116,6	106,7	137,1	122,4	109,2	109,6	129,1	99,1	—	117,9	—	98,9	
Juni	131,9	118,8	83,4	109,9	102,7	135,4	117,5	100,6	—	108,4	97,4	111,8	106,6	116,9	80,8	
Juli	131,1	112,9	76,0	101,9	97,6	108,8	102,6	102,4	—	107,8	95,7	93,8	88,8	98,9	71,0	
Aug.	130,3	95,2	56,0	86,9	73,6	106,9	89,7	88,5	—	98,8	86,9	74,2	71,1	77,3	55,4	
Sept.	130,0	83,2	47,5	81,6	74,8	107,6	79,0	82,5	71,8	82,9	80,0	82,7	68,3	97,1	45,2	
Okt.	129,5	86,5	50,6	80,7	77,1	99,0	80,2	77,7	70,7	81,9	78,3	78,9	69,7	88,1	51,1	
Nov.	129,0	82,1	47,5	82,3	82,3	85,2	80,7	79,2	—	85,2	79,9	70,4	65,9	74,9	49,0	
Dez.	128,0	77,0	45,3	71,6	62,9	84,2	69,0	80,8	—	78,2	72,3	63,0	64,9	61,1	43,9	
1958 Jan.	127,9	71,5	41,9	64,9	58,5	77,8	58,0	71,1	—	72,6	74,5	—	—	61,1	33,7	
Febr.	126,7	60,9	50,6	64,0	59,0	78,9	47,5	68,9	76,0	76,2	72,5	54,4	52,3	56,6	50,8	
März	124,8	64,3	44,4	63,3	60,0	76,8	50,9	67,7	60,5	71,4	73,0	51,8	52,3	51,2	41,9	
Zeit	Niederlande ⁵⁾								Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten ⁶⁾ 1955 = 100	Dänemark		Norwegen ⁷⁾		Schweden ¹⁰⁾		
	1924/38 = 100									II. Hj. 1947 = 100		Dez. 1945 = 100	Febr. 1946 = 100	1948 = 100		
	Reise-Charter									Reise-	Zeit-	£		Reise-	Tanker-	
	davon:											\$				
	ins- gesamt	Ge- treide	brä- tischen	Kohle aus amerika- nischen Häfen ein- geführt	niederlän- dischen aus-	Erz	Son- stige	ins- gesamt				Tanker				
												MOT	USMC	Charter		
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁷⁾	84,9	76,1	152,8	100,9	—	90	115	
1951 JD	733,8	704,9	354,5	753,6	566,8	855,3	621,7	892,9	110 ⁷⁾	176,7	210,7	300,8	203,2	169	214	
1952 JD	438,5	434,8	308,3	458,9	311,1	494,2	423,8	576,2	88 ⁷⁾	112,8	115,3	227,1	160,8	128	177	
1953 JD	316,6	327,5	286,0	297,9	233,2	351,6	296,9	379,9	74 ⁷⁾	87,8	68,4	89,8	66,6	115	68	
1954 JD	322,6	353,1	284,3	354,3	237,0	354,1	343,9	403,0	78 ⁷⁾	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65	
1955 JD	504,9	474,7	367,2	508,0	377,1	570,8	484,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1 ^r	93,2	154	92	
1956 JD	649,5	634,6	307,1	660,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5	162,5	170	166	
1957 JD	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112	
1956 Jan.	549,4	530,7	361,0	545,0	417,1	685,6	—	678,7	111	138,9	160,8	158,2	130,2	166	120	
Febr.	558,0	526,5	315,4	552,3	360,8	638,2	568,2	857,9	111	134,8	161,6	130,2	96,6	165	103	
März	530,0	524,2	298,1	530,6	—	—	535,7	736,3	110	138,9	168,0	127,4	94,3	163	86	
April	584,1	646,1	313,2	565,7	—	782,9	—	800,4	110	146,0	187,6	149,0	126,2	166	106	
Mai	654,8	651,3	338,5	654,4	—	805,7	—	694,5	109	146,2	201,3	199,8	150,7	169	141	
Juni	607,2	591,7	456,5	598,3	478,1	716,3	630,0	717,1	111	151,9	189,1	206,5	150,4	173	149	
Juli	615,3	600,7	478,2	604,5	505,8	731,6	616,5	740,5	113	152,0	193,8	182,3	139,3	171	156	
Aug.	616,8	617,4	380,1	611,8	477,6	708,6	606,2	767,3	112	154,8	192,1	205,3	147,1	170	183	
Sept.	644,4	603,8	—	673,3	441,3	663,9	628,2	815,6	113	158,7	208,0	227,3	161,4	166	207	
Okt.	612,8	649,7	436,5	603,2	465,0	714,7	603,5	825,4	113	156,2	210,8	254,2	168,9	165	238	
Nov.	799,1	813,4	473,7	816,9	485,4	767,0	726,9	977,9	119	173,1	234,0	406,1	278,5	178	306	
Dez.	913,3	789,7	563,8	941,4	503,5	834,2	661,8	906,2	124	181,2	255,0	435,4	306,6	189	—	
1957 Jan.	804,5	763,3	493,8	820,4	462,7	754,9	633,6	922,9	124	178,3	249,0	396,2 ⁸⁾	251,9	173	270	
Febr.	706,4	739,8	—	705,6	502,1	836,2	559,9	830,7	122	171,5	227,0	397,3	286,8	161	267	
März	630,8	604,6	382,0	635,9	493,9	693,9	550,4	823,6	116	154,9	190,0	303,9	166,3	149	202	
April	553,5	544,4	—	554,8	509,0	555,2	528,2	872,3	108	144,3	187,6	145,1	105,9	143	102	
Mai	497,1	367,7	298,1	505,6	399,4	545,5	509,4	637,1	102	132,0	163,6	108,9	66,3	139	78	
Juni	464,0	393,3	354,1	465,7	389,2	516,3	465,8	624,4	100	122,2	129,2	89,4	65,5	139	71	
Juli	406,1	311,7	—	412,2	334,7	490,7	444,3	614,6	98	117,6	107,8	77,2	56,8	133	66	
Aug.	376,6	251,2	237,6	384,6	312,7	416,0	413,0	586,3	90	100,5	85,6	66,0	49,7	122	61	
Sept.	311,0	249,2	232,9	392,2	489,1	337,0	341,8	564,8	86	99,0	87,4	52,5	48,1	116	63	
Okt.	346,0	309,0	242,2	353,9	301,4	365,9	340,5	498,0	83	95,8	89,4	54,6	46,4	116	59	
Nov.	306,2	278,1	—	297,7	251,1	341,7	341,9	427,2	81	93,2	78,6	54,1	46,1	112	51	
Dez.	275,3	253,4	—	271,9	239,1	328,2	313,2	390,2	80	88,6	73,5	51,0	43,8	111	48	
1958 Jan.	252,4	214,3	—	237,1	233,5	319,4	290,8	482,1	79	83,2	68,7	43,9	39,0			

Zeit	Italien													
	Internationaler Trampfrachtenindex 1938 = 100 ¹⁾													
	darunter:													
	Allgemeiner Index	Getreide			Zucker		Kohle				Eisenerz	Pyrit	Phosphat	
		North. Range	La Plata	Australien nach UK/Kont.	Kr. ba	Queensland	US. Atlantik North. Range	Rotterdam nach Italien	Danzig	Cardiff	Bona	Huelva	Casa-blanca nach Nordeuropa	Sfax/Susa OK-WK/UK
1950 JD	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1951 JD	611	751	414	405	883	491	384	528	682	430	702	856	763	557
1952 JD	376	436	257	298	521	310	235	286	391	247	434	511	465	405
1953 JD	298	330	302	—	412	341	145	158	342	185	382	—	351	264
1954 JD	327	368	336	262	475	332	177	190	358	198	396	402	388	290
1955 JD	466	521	425	401	712	462	269	305	483	242	570	563	525	414
1956 JD	564	651	630	521	880	630	353	365	576	337	625	628	590	477
1957 JD	417	447	426	300	720	323	249	255	510	—	—	570	441	320
1956 Jan.	502	544	583	511	797	—	311	288	471	—	491	—	565	463
Febr.	501	639	508	534	751	—	309	284	459	—	478	—	586	457
März	519	589	589	558	812	603	320	295	501	—	503	—	548	401
April	563	703	609	546	815	655	320	372	566	—	529	615	517	505
Mai	593	703	698	498	923	621	381	382	596	—	592	597	490	524
Juni	586	625	609	509	938	574	340	374	675	—	631	600	505	559
Juli	538	527	609	470	—	559	328	362	609	—	692	631	463	559
Aug.	548	546	641	479	880	—	334	367	604	335	701	—	597	—
Sept.	547	576	656	516	881	662	330	857	587	331	673	631	590	463
Okt.	583	646	646	520	876	735	341	—	604	346	688	642	565	472
Nov.	614	806	700	576	1001	—	422	430	616	—	713	654	586	514
Dez.	671	910	708	539	1001	—	505	501	622	—	692	—	683	545
1957 Jan.	630	963	755	503	1017	—	475	466	648	—	713	715	572	475
Febr.	596	650	726	—	986	—	453	398	439	—	727	727	574	457
März	571	551	458	—	1001	—	352	335	630	—	671	688	514	—
April	494	538	472	464	877	—	302	311	609	—	623	623	428	362
Mai	456	417	413	344	747	375	234	275	604	—	646	615	428	350
Juni	420	427	406	299	727	—	222	245	509	—	630	462	467	338
Juli	366	352	372	266	594	317	199	228	484	—	462	462	464	303
Aug.	315	272	307	258	501	336	157	170	434	192	477	414	280	—
Sept.	273	279	320	224	—	298	142	158	—	206	512	—	339	251
Okt.	305	335	294	217	533	335	163r	146	389	—	360	331	245	—
Nov.	303	308	294	219	490	287	148	170	354	—	—	—	414	243
Dez.	273	267	294	202	442	316	136	162	311	—	—	—	345	240
1958 Jan.	244	300	240	198	403	226	127	141	—	—	—	—	331	238
Febr.	252	240	224	183	423	—	126	146	281	—	419	—	—	232

2. Sonstige Schiffsfrachtsindizes
(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Zeit	Großbritannien														
	a) Activity Index ³⁾ Januar—Juni 1954 = 100										b) Zeit charter Volume Index ²⁾ Januar bis Juni 1954 = 100	c) Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ⁴⁾			
	davon:											Scale Nr. 2 vom 1.7.1954 = 100	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohfahrt in s per 2240 lbs		
	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	Sonstige	Kon- servativ			Karib. See	US- Golf	Pers. Golf
														nach London	
1954 JD	100,0 ¹⁾										100,0 ²⁾	109,95	35,9	42,2	60,3
1955 JD	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	—	110,5	114,45	39,0	43,11	62,6
1956 JD	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	24,2	16,5	121,2	88,2	142,57	46,4	47,9	76,5
1957 JD	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	139,28	45,3	53,6	81,11
1956 Jan.	336,7	67,8	4,8	51,9	10,4	21,1	27,3	19,9	18,8	119,8	118,9	117,0	38,0	44,11	63,9
Febr.	325,6	88,2	10,6	40,3	11,7	20,4	28,1	16,5	10,4	100,9	122,4				
März	409,5	119,6	10,3	29,7	7,3	18,6	19,4	12,4	8,8	186,8	121,9				
April	373,5	98,6	27,6	27,5	3,3	13,2	23,8	8,1	5,1	172,9	91,4				
Mai	408,0	88,9	27,3	36,0	3,8	19,0	13,6	15,3	13,3	176,2	92,7	137,2	44,7	52,8	73,8
Juni	399,3	64,9	20,1	75,0	7,3	33,7	23,2	34,6	18,8	122,6	66,9				
Juli	253,3	68,3	13,5	29,7	11,3	18,3	17,4	12,2	10,4	87,0	68,6				
Aug.	220,5	67,5	8,5	30,1	8,5	13,9	26,0	10,8	17,9	52,4	74,9				
Sept.	369,4	125,3	21,2	43,6	8,5	19,3	32,0	9,7	10,4	123,5	70,7	141,3	45,11	54,3	75,9
Okt.	336,3	107,7	13,0	55,3	5,0	17,6	29,4	10,0	38,7	59,7	90,1				
Nov.	424,5	119,3	14,1	64,5	4,4	15,9	31,8	7,8	11,2	157,5	86,5				
Dez.	463,1	120,7	14,9	93,9	6,2	32,3	64,6	12,5	25,8	94,1	53,0				
1957 Jan.	547,3	126,9	29,8	75,0	6,5	29,8	51,1	20,1	10,0	205,2	96,8	167,7	54,6	64,5	135,7
Febr.	659,2	107,4	18,8	70,3	7,1	38,6	30,9	17,8	7,6	364,5	104,2				
März	388,5	60,1	28,0	73,6	7,6	40,2	21,7	17,0	21,7	120,7	108,1				
April	294,1	51,3	18,7	39,1	5,5	28,1	36,6	16,6	24,7	73,6	91,1				
Mai	225,3	51,4	14,7	47,3	2,1	32,8	9,2	12,4	24,8	31,5	65,2	131,9	42,10 ^{1/2}	50,8	83,0
Juni	223,6	47,5	13,0	22,7	7,3	19,8	15,7	10,9	20,2	66,5	56,0				
Juli	167,4	48,5	12,0	29,2	6,8	25,8	13,9	7,8	10,1	14,2	77,1				
Aug.	157,2	35,0	7,9	17,2	8,1	15,4	5,1	4,6	16,0	63,8	76,7				
Sept.	149,4	37,8	8,6	19,9	5,7	13,5	8,2	7,7	9,4	38,7	81,2	130,0	42,3	49,11	70,2
Okt.	142,5	47,7	7,4	26,1	6,8	12,3	10,1	5,2	9,9	17,1	74,4				
Nov.	153,7	40,4	7,5	25,3	6,5	11,6	5,3	4,4	8,1	46,2	101,1				
Dez.	110,6	36,2	7,4	24,0	6,5	9,8	5,8	9,0	7,0	15,7	72,6				
1958 Jan.	117,1	51,5	7,5	17,5	5,1	11,0	2,6	11,6	8,6	3,7	92,6	124,6	40,6	47,10 ^{1/2}	61,3
Febr.	86,7	34,3	8,1	10,4	5,2	7,1	2,2	6,6	10,0	4,1	65,2				
März	92,0	42,4	6,8	10,4	2,4	8,2	2,5	6,5	7,8	7,3	49,5				

Anmerkungen: 1) Berechnet von: Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht in: La Marina Mercantile u. a. m. — 2) Berechnet von W. G. Weston, London (Westinform Service), umgerechnet auf Monatsbasis, 1954 = 1. Halbjahr. — 3) Der Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinahmen aller bekanntgewordener Reisechartern mit 4000 t dw und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — 4) Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich).

2. Frachtraten der Trampschifffahrt

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-slavien ⁵⁾	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	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs		
1938 JD				12.11	13.0 ⁴⁾		13 10		25.9	25.9 ⁴⁾		25.3	25.2	
1950 JD	11.5 ¹⁾		7.88	38.6	5.72	5.24			69.5			48.8	46.1	
1951 JD	26.7 ¹⁾		15.98	101.10	12.88	12.86	105.1		150.5			103.9	94.8	
1952 JD	14.9 ¹⁾	9.87	10.17	55.11	7.16	7.16	66.11		100.0			63.8	62.7	
1953 JD	11.0 ¹⁾	6.67	7.46	47.1	5.43	5.46	45.3	8.15	71.3	10.56	14.51	70.8	70.2	
1954 JD		7.59		51.3	6.00	6.92	54.11	8.89	81.9	12.58	9.02	82.3	79.2	
1955 JD	59.5	10.61	12.85	77.7	8.51	8.78	79.11	13.13	122.6	16.20	17.05	110.4	96.5	
1956 JD	91.1	14.02	16.17	90.6	10.90	10.61	99.5	16.72	152.9	18.17	18.63	155.2	145.11	
1957 JD	78.6	9.50	11.70	63.0	6.29	5.72	68.3	12.47	95.1	10.53		116.0	91.11	
1957 Jan.	139.4	17.23	21.98	100.0 ³⁾			124.7		162.6	19.75	20.50	180.8	174.1	
Febr.	128.5	15.75	19.68	97.11 ³⁾			113.5		162.6	16.64	21.94	173.5	150.1	
März	100.8	12.46	15.00	88.0 ³⁾	9.75		89.0	13.63	139.0			128.6	109.6	
April	95.0	11.44		79.3			83.5	13.00	127.6	11.00		113.6	102.7	
Mai	75.11	9.40		59.5	6.63		63.5	13.00	79.2	9.50		97.6	97.0	
Juni	73.9	8.85		60.9	6.58	7.00	66.2	10.25	79.1	9.55		101.9	95.5	
Juli	66.9	8.34	9.21 ²⁾	52.9	6.45	6.50	56.9		74.1	8.13		98.8	69.5	
Aug.	56.5	6.19		40.0	4.08	4.00	42.7		62.5	6.74		77.9	60.7	
Sept.	51.7	5.86	8.87 ²⁾	41.5			42.6		60.0	6.88		72.6	58.4	
Okt.	51.8	6.78	6.50	46.2	5.31	5.50	44.11		64.9	7.50		n	63.10	
Nov.	52.6	6.27	6.75	45.4	5.25	5.58	46.3		65.0			n	62.1	
Dez.	50.4	5.47	5.60	45.0			46.3		65.0	6.58		n	60.2	
1958 Jan.	44.11	4.77					42.0		64.4	7.50	7.25	57.2	54.3p	
Febr.	42.0	4.50					39.6		63.8	7.25		52.8	50.0p	
Marz	40.0	4.38		37.3	4.00		37.6		62.6	7.25		51.4	51.6p	
Zeit	Getreide							Zucker				Kopra	Soja-bohnen	
	West-Australien nach UK/Kont.	Ost-Australien nach UK/Kont.	Full Range	Nord-China nach Rttd./Hbg.	Süd-Afrika ⁷⁾ nach Antw./Hbg.	Schwarz-meer nach UK/Kont.		Kuba nach UK	Rttd.	San Domingo	Mauritius nach UK	Queens-land	Philippinen nach Antw./Hbg.	US-Golf nach Japan
	s je 2240 lbs													
1938 JD	32.3		33.9	29.9		10.8	16.0	16.6						
1950 JD	69.10	76.5	70.10	94.11		36.5	60.1	67.7		53.10	55.7	84.3		
1951 JD	131.9	151.6	148.9	176.2	83.9	90.2	138.8	146.3		134.2	118.4			
1952 JD	95.1	102.7	96.5	113.6	95.4 ⁸⁾	57.7	87.2	87.10		90.0	66.7	103.11		13.19
1953 JD	82.11	92.1	87.9	84.6	67.6 ⁸⁾	43.6	66.3	68.7		60.0	65.1	113.2		10.61
1954 JD	80.1	90.4	86.8	81.4	68.9	52.6	66.11	78.6		67.6	72.3	117.4	0.19	12.14
1955 JD	126.11	131.7	127.9	146.0	93.5	74.5	114.6	111.7		103.4	99.5	157.0	0.29	16.77
1956 JD	171.1	176.3	173.0	199.2	124.4		141.3	133.8		124.10	135.1	214.8	0.41r	21.84
1957 JD	110.10	119.9	114.4	135.0	87.8	51.10	119.6	108.2		105.7	74.2	151.0	0.26	16.46
1957 Jan.	199.2	202.6	200.1	230.0 ⁹⁾	145.0		167.6	161.3		147.1		290.0	0.45 ⁹⁾	25.67
Febr.					147.6		158.9			136.7				24.75
März	150.0	160.0n	155.0	170.0 ⁹⁾	122.3		148.1	137.3		122.6		215.0	0.42 ⁹⁾	21.17
April	150.0	157.6	152.2		100.0		142.9			120.0			0.38 ⁹⁾	21.63
Mai	103.3	110.0	104.9	135.0	89.5		117.6	118.6		102.6	82.6		0.30	18.83
Juni	92.6	100.0n	95.0		77.8	52.6	115.0	113.2		100.0	81.3	155.0	0.25	17.15
Juli	85.3	92.6	86.7		75.2	52.6		97.6			82.6	135.0	0.21	14.25
Aug.	75.0	87.6	80.4	72.6	60.0	50.7					67.10	115.0	0.17	11.50
Sept.	72.6n	85.0	80.10		58.9	n					70.0	115.0	0.15	10.88
Okt.	70.0	82.6n	74.2		61.4	n	85.0				72.6	113.9	0.16	10.92
Nov.					60.0	n	70.8	64.9		58.2	71.8	112.6	0.17	10.85
Dez.				67.6	55.0	n	70.3	64.9		58.2	65.0	107.6		9.91
1958 Jan.				66.9	50.0	n	67.11	62.3		56.3			0.15	9.00
Febr.	60.0				49.4	n	67.6	61.6		56.3				8.68
Marz	57.6				48.5	n	66.11	60.11		55.8			0.14	7.88
Zeit	Salz	Kohle					Erdöl (dirty-MOT)					US-Golf nach UK/Kont.		
	Aden nach Japan	Hampton Roads nach West-italien					Wales nach West-italien		Rttd.	Danzig/Stettin nach Westitalien	Pers. Golf nach UK/Kont.	Karib. See nach UK	US-Golf nach UK/Kont.	
	s je 2240 lbs	Nordd. Häfen	Rttd.	West-italien	Jugo-slavien ⁵⁾	Japan	West-italien	Rotterdam						
1938 JD							7.6 ⁹⁾	4.1	5.9		24.10 ¹⁰⁾	13.7		
1950 JD							23.8	13.6	22.4		84.2	44.7	49.10	
1951 JD		88.9	84.5	12.64		19.83	43.7	19.0	40.3	59.0	159.5	95.8	107.8	
1952 JD	55.1	49.6	44.7	8.03		11.81	25.11	16.11	23.5	33.2	133.9	69.6	90.10	
1953 JD	48.4	33.0	31.6	4.92 ⁵⁾	6.64	8.83	22.10	13.7	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	14.7	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	18.2	27.6	42.6	69.4	37.2	36.4	
1956 JD	107.2	78.0	77.2	11.52	13.10	19.90	37.11	21.4	33.1	46.2	146.6 ¹¹⁾	68.7 ¹¹⁾	95.4 ¹¹⁾	
1957 JD	95.0	53.1	51.11	7.90	9.43	15.71	35.2	14.7	29.5	29.5	127.9	52.10	64.5	
1957 Jan.		104.7	103.5	15.13		23.14			37.3		343.9 ⁶⁾	122.11	142.5	
Febr.		94.9	94.0	14.32	15.00	22.67			36.10		341.6 ⁶⁾	128.6	153.3	
März	101.0	71.2	69.4	10.96	11.94	20.63			36.5		252.7 ⁶⁾	101.1	110.6	
April	104.0	67.2	65.6	9.62	11.86	20.36		15.6	35.0			44.7	52.3	
Mai	92.6	51.5	50.6	7.57		17.89		16.2	33.6			28.4	31.8	
Juni	82.6	48.7	47.4	7.04		16.90		19.0	30.3		46.10	26.8		
Juli		40.8	41.0	6.35	6.25	15.09		13.10	28.2	34.6		23.1	28.2	
Aug.		32.5	31.7	4.90	6.00	10.89		12.9	24.6	26.0		23.0	19.3	
Sept.		30.3	29.0	4.64		10.46		30.4	12.7				17.3	
Okt.		34.4	32.2	5.22	5.50	10.48		29.0	12.6	22.0		30.10		
Nov.		32.8	31.8	4.73		10.38		26.0		20.6		32.1		
Dez.		28.11	27.5	4.36		9.57		26.0		19.0		29.11	15.5	
1958 Jan.		26.10	24.7	4.11		8.23	25.9				25.8	14.8		
Febr.		26.0	23.5	3.99		7.38					32.8			
März		26.0	23.0	3.82		7.20			16.3		28.5	13.5	17.3	

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — ¹⁾ s je gr. — ²⁾ Mischgetreide, umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten. — ³⁾ First open waters. — ⁴⁾ s je 2240 lbs. — ⁵⁾ Ohne US-Tonnage. — ⁶⁾ Kaproute. — ⁷⁾ Mais. — ⁸⁾ Nach UK/Kont. — ⁹⁾ Nach Marseille. — ¹⁰⁾ Von Abadan nach Nordseehäfen. — ¹¹⁾ Ab Jan. 1956 berechnet nach Scale Nr. 2.

noch: 2. Frachtraten der Trampschiffahrt
noch: a) im Überseeverkehr

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Lenin-grad	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	133.9	88.3	155.6	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	.
1951 JD	256.8	233.7	272.8	183.9	383.0	427.4		249.0		254.11	24.38
1952 JD	167.8	145.7	130.1	119.5	192.2	277.9	168.4	181.8	155.0		18.21
1953 JD	138.6	132.8	126.7	115.1	170.9	178.7		173.7	192.11	157.8	10.68
1954 JD	163.2	138.3	139.2	132.4	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12.12
1955 JD	271.5	211.11	222.6	174.3	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20.08
1956 JD	250.6	217.1	210.10		287.5	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	25.04
1957 JD	196.9	183.6	174.5	160.11	268.9	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4	19.54
1957 Jan.	.	205.0	.	198.0	.	361.0	276.3	254.0	267.0	247.1	29.50
Febr.	.	178.4	.	177.6	.	354.8	273.4	248.7	.	226.9	28.50
März	230.0	200.0	.	165.0	297.6	340.0	262.2	231.1	.	231.3	23.25
April	.	.	170.0	169.0	286.0	316.6	256.8	226.3	236.8	222.6	20.75
Mai	200.0	185.0	157.6	168.9	267.6	.	254.0	219.6	240.0	221.3	15.00
Juni	.	191.2	190.0	172.6	.	278.4	245.6	231.1	.	.	16.38
Juli	192.0	180.0	180.0	168.9	.	270.0	247.1	225.0	236.11	217.6	16.58
Aug.	165.0	.	.	.	224.0	.	219.7	210.6	.	193.11	13.82
Sept.	.	145.0	.	137.6	.	210.0	.	193.2	200.0	180.3	12.05
Okt.	.	.	.	.	.	.	206.11	180.4	201.3	175.0	.
Nov.	.	.	.	127.6	.	.	215.10	186.8	170.0	177.6	.
Dez.	.	.	.	125.0	.	.	210.0	185.6	.	.	.
1958 Jan.	.	120.0	.	120.0	205.0	.	200.0	182.0	.	177.6	10.50
Febr.	.	120.0	.	110.0	185.0	.	.	165.0r	.	.	10.75
März	.	120.0	110.0	105.0	185.0	193.3	.	179.2	.	.	11.30
Zeit	Zinkkonzentrat	Erze									
	Port Pirie (Südastral)	Almeria	Bona	La Goulette	Norwegen	Pepel	Vitoria (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay
	nach Antw.	nach UK		Wk-UK	Ek-UK	Antw./Rttd./Hbg.	Antw./Hbg.	UK/Kont.			
	s je 2240 lbs										
1938 JD									6.9		
1950 JD	75.6	24.6	22.8	24.3	18.5	26.11	.	.	17.9	19.7 ^{a)}	26.7
1951 JD	133.3	54.11	54.10	54.11		61.6		121.4	33.5	49.5 ^{b)}	74.5
1952 JD	105.8	33.3	33.4	33.6	27.6	37.4	53.3	70.9	21.3	31.1	47.6
1953 JD	105.1	24.6	24.5	25.2	20.7	33.4	49.2	61.4		21.6	30.8
1954 JD	93.6	28.6	25.10	27.5	21.9	34.5	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9
1955 JD	127.11	35.7	36.10	38.2	27.7	50.6	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10
1956 JD	185.4	38.11	40.8	42.0	31.0	74.11	107.8	122.8	30.2	39.8	61.3
1957 JD	131.6	44.9	34.11	34.5	30.4	47.4	77.10	77.6	25.2	36.7	49.5
1957 Jan.	.	49.9	.	.	35.0	80.10	126.6	.	31.6	48.3	76.0
Febr.	.	47.6	47.0	48.0	.	.	110.0	180.6 ^{d)}	.	51.6	.
März	178.1	45.4	40.9	42.6	34.6	.	97.6	.	23.6	43.9	.
April	165.5	41.4	40.8	.	33.3	58.0	94.8	.	.	40.2	50.0
Mai	139.2	40.0	38.0	40.0	32.8	.	82.11	96.4	.	39.0	.
Juni	115.0	.	30.0	34.0	29.0	.	.	79.7	.	33.9	.
Juli	.	.	30.0	33.6	30.9	36.8	60.8	72.9	.	33.0	.
Aug.	97.6	.	29.4	29.0 ¹⁾	.	.	55.0	64.8	.	.	37.0
Sept.	.	.	.	24.6 ²⁾	.	.	51.0	50.6	.	.	.
Okt.	93.9	.	23.6	24.0 ³⁾	23.9	.	51.6	50.6	.	24.0	34.9
Nov.	.	.	.	.	23.6	31.0	52.6	50.10	20.6	27.6	.
Dez.	.	.	.	.	.	31.0	47.6	50.10	.	25.0	.
1958 Jan.	.	.	.	.	.	27.0	.	46.4	.	.	.
Febr.	.	.	.	.	.	26.3	37.3	46.8	.	18.9	.
März	69.6	.	.	.	.	.	32.6	46.7	.	17.0	.
Zeit	Schwefelkies (Pyrit)				Schrott ⁶⁾	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva		Morphou-Bay		Northern Range nach Antw./Rttd./Amst	Algerien	(Phosphat)		(Kali)		US-Golf
	nach UK		nach UK		Rttd./Hbg.	nach UK	Rttd./Antw.	Casablanca nach Antw./Rttd.	Sfax Antw./Rttd./Hbg.	Nordseehäf. Hbg./Brem./Antw. nach Japan	nach UK
	s je 2240 lbs					\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs				
1938 JD				8.3	.	.	.	.	.	.	40.11
1950 JD	26.9	25.8	24.3	29.2	.	.	37.4	23.0	24.2	.	129.1
1951 JD	62.11	54.6	54.4	67.3	.	.	62.11	50.4		21.09	73.11
1952 JD	37.2	34.0	32.4	41.5	.	116.7	42.6	32.11	39.1	11.84	45.11
1953 JD	34.11	27.2	25.3	28.10	.	75.5	34.0	21.11		9.71	51.0
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	8.54	87.4	33.2	27.2	29.5	10.49	86.3
1955 JD	50.6	40.9	37.0	46.0	12.97	115.8	41.1	35.8	37.2	14.15	112.9
1956 JD	56.2	43.7	41.9	58.9	17.70	126.1	62.6	39.9	44.0	20.67	96.5
1957 JD	46.7	35.5	31.8	44.9	12.28	110.9	46.5	27.6	32.0	16.47	
1957 Jan.	59.9		43.3	70.7	23.25	142.11	66.4	41.4		27.13	135.6
Febr.	58.4	44.3	40.0	64.6	22.82	138.2	63.11	38.5	43.6	26.71	129.2
März	51.6	36.10	36.9	52.0	15.58	128.0	59.2	32.3	.	.	118.9
April	47.6		31.9	46.0	15.41	121.11	.	30.0	.	.	105.0
Mai	44.9	36.0		42.0	10.09	116.8	.	29.6	32.0	16.00	77.6
Juni	.	.	34.0	.	10.16	112.6	50.0	28.5	32.0	15.00	76.3
Juli	42.0	35.0	32.4	37.11	9.60	110.10	46.8	25.9	29.6	14.38	69.7
Aug.	44.9	.	26.3		7.45	99.6	42.0	21.11		12.50	
Sept.	38.1		24.6	31.0	7.19	91.0	36.3	21.2	23.0		59.4
Okt.	38.9	25.0	24.0	30.6	7.02	90.0	37.0	20.9	.	10.50	.
Nov.	.	.	.	.	.	95.0	32.8	20.6	.	9.50	.
Dez.	40.0	.	24.0	28.6	6.50	83.11	30.0	20.3	.	.	.
1958 Jan.	37.11	.	23.9	27.0	6.35	85.3	29.8	20.0	21.0	9.19	.
Febr.	33.10	.		25.0	6.29	82.8	29.0	19.7	21.0	.	47.6
März	.	.	23.6	25.0	6.10	84.11	30.0	21.0	20.0	.	48.0

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — ¹⁾ Nach UK. — ²⁾ Nach Elbmündung. — ³⁾ Nach Kontinent. — ⁴⁾ Kaproute. — ⁵⁾ Nach Rotterdam. — ⁶⁾ Ungerechnet von US-\$-Pauschalfrachten auf 2240 lbs.

-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	nach 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		14,50	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	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	16,50	19,33	19,00	14,00	11,00	10,03	12,92	
1955	25,00	25,00	24,00		19,17	13,00	19,13	11,10	11,64	16,04	15,25
1956	26,63	29,00	24,50	8,50	10,50	13,00	17,00	16,50	14,20	15,92	20,67
1957		28,00	26,00	8,00	8,75			16,00	12,75	12,67	15,75
1957 Jan.		28,00		8,00				16,00			16,50
Febr.			26,00								15,00
März									12,75		
April									12,75		
Mai										15,00	
Juni											
Juli									12,75	10,50	
Aug.					8,75						
Sept.											
Okt.										12,50	
Nov.									12,75		
Dez.											
1958 Jan.											14,00

Zeit	noch: Steinkohle		Koks								Emden/Weser
	Stettin	Polen	Hamburg nach								
	nördl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Ahus Karlskrona Gefle	Venersee	nördl. Varberg/ Göteborg	Helsingborg/ Varberg	Ahus Helsingborg	nordl. 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	16,13	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	18,50	18,94	16,33	15,60	17,84	18,63	16,94	16,34	22,3	26,11	19,17
1956	21,00	18,28	17,50	17,81	18,75	21,13	18,53	18,11	23,9	26,6	20,14
1957	21,50	13,25	13,88	13,56	12,66	15,60	13,78	12,35	16,9	22,11	14,78
1957 Jan.	29,00					15,60	16,90		25,0	28,8	20,50
Febr.				17,00				16,90	20,6	24,4	
März			13,88	13,25	13,50			11,75	14,6	23,0	
April	18,00				11,65				14,0		
Mai		14,50									13,25
Juni									15,3		
Juli		13,25		12,25					15,2	14,2	13,13
Aug.		11,50			12,00			10,00	15,8		
Sept.									17,0	21,0	
Okt.		13,50			12,15		10,65		16,5	19,6	13,00
Nov.		13,50		11,50	14,00				14,9	20,0	
Dez.	17,50							10,75	16,3		14,00
1958 Jan.								11,38	17,0		14,00

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					22,38	
1951		24,35	27,75	21,95		27,00			15,18	13,83
1952	14,65	16,43	20,28	16,39	15,00	16,58	13,75	12,67	12,85	13,92
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
1956	21,37	19,98	20,73	18,45	19,48	18,42	17,00	18,17	18,33	
1957	15,33	16,47	14,78	13,93	14,59	14,50	13,50	13,75		
1957 Jan.		38,00			21,13					
Febr.	18,00	19,00		16,50	18,00					
März	19,00	14,00					15,00	15,50		
April	13,00	15,25		14,00						
Mai	15,00	15,00	15,00	14,00	12,00					
Juni		15,50								
Juli	12,50	13,88	15,00	13,25	12,50					
Aug.		13,00	13,50	13,75	12,50					
Sept.		11,75	15,67	13,00						
Okt.	14,50		14,75	13,00	13,00					
Nov.		13,25			13,00	14,50	12,00	12,00		
Dez.		12,50								
1958 Jan.	13,88	16,75			13,63			13,63	13,75	

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	Hamina	Venersee	Halmstad	nordl. Karlskr. 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						162.6	154.2	91,75		72,00
1951	92,50	225,00	190.0		252.3	244.0	290.0	87,26		79,67
1952	82,92	132,81	135.0	138.6	152.6	158.0	152.11	71,57	52,06	78,54
1953	74,88	146,00	155.0	154.2	159.6	160.10	160.4	61,72	51,25	82,75
1954	88,43	175,00	165.10	152.6	177.6	203.7	185.0	74,16	52,80	83.50
1955	95,63	187,50	212.6	243.3	244.10	220.0	264.4	86,36	64,71	88,90
1956	93,11	191,67	235.0	234.8	242.2	231.8	232.6	87,81	68,38	87,60
1957	93,00	171,67	178.4	199.2	210.0	198.2	198.9	81,13	65,56	89,00
1957 Jan.	99,00	.	.	.	280.0	.	.	.	65,00	.
Febr.	90,00	.	190.0	200.0	247.6	.	230.0	.	68,75	78,75
Marz	.	.	.	212.6	215.0	.	215.0	.	68,00	.
April	.	.	.	.	197.6	.	200.0	80,50	63,00	.
Mai	90,00	.	182.6	192.6	.	208.9	198.9	96,00	68,50	85,00
Juni	.	.	162.6	215.0	191.3	.	205.0	82,00	62,00	.
Juli	.	180,00	.	.	207.6	.	.	.	65,00	.
Aug.	.	170,00	.	204.0	.	.	185.0	80,00	66,50	100,00
Sept.	.	.	.	.	190.0	.	.	.	65,00	.
Okt.	.	165,00	.	171.3	176.3	.	187.6	76,00	.	.
Nov.	.	.	.	.	185.0	187.6	177.6	.	64,75	92,50
Dez.	.	.	.	.	.	.	190.0	72,25	64,67	.
1958 Jan.	58,00	150,00	.	.	.	.	.	.	62,00	80,00

Zeit	noch: Schnittholz						Roheisen			Eisen- und Stahlerzeugnisse	
	nördl. Oskarshamn/ Stockholm		Härnösand		Kotka/Björneborg		Bremen	Lübeck	Herrenwyk	Duisburg/ Bremen	Gent
	Hamburg	Duisburg	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Malmö	Halmstad	Stockholm/ Malmö	Kopenhagen	Malmö
	DM je Standard						DM je 1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg	skr je 1000 kg
1950	70,00	100,00	.	.	.	126,00	9,00	9,70	.	12,67	15,00
1951	99,15	145,17	101,63	110,71	126,42	110,67	9,50	11,70	.	17,50 ¹⁾	.
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67	9,31	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
1956	88,20	136,25	102,96	100,68	97,63	110,34	10,00	10,75	12,19	19,85	20,00
1957	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	.	.	.	14,50	14,81
1957 Jan.	.	.	.	92,50	110,00	.	.	.	.	.	23,50
Febr.	.	.	85,00	86,00	94,00	115,00	.	.	.	.	22,00
März	.	.	108,00	110,00	94,00	.	.	.	.	18,00	13,50
April	.	.	100,00	87,50	94,50	105,00	.	.	.	10,50	12,00
Mai	80,00	.	101,25	85,00	93,00	.	.	.	.	.	.
Juni	.	.	93,50	90,00	90,00	.	.	.	.	.	.
Juli	96,25	115,00	.	89,00	.	.	.	.	.	.	10,00
Aug.	80,00	114,00	100,00	96,50	.	87,00	.	.	.	15,00	12,50
Sept.	97,00	112,50	89,50	82,50	.	110,00	.	.	.	.	12,75
Okt.	.	140,00	90,00	.	65,00	.	.	.	.	.	13,50
Nov.	97,50	.	100,00	79,25	.	100,00	.	.	.	.	13,50
Dez.	.	.	90,00	95,00	.	122,50	.	.	.	.	.
1958 Jan.	77,50	.	79,00	75,00	.	100,00	.	.	.	.	14,08

Zeit	Eisen- und Stahlerzeugnisse	Düngemittel (Kali)				Soda	Kupfer	Blocksteine, Granit- und Pflastersteine		Tonerde
	Gent	Hamburg		Bremen	Rheinberg	Hamburg	Lysekil	Niederrhein		
	Middelfart	nördl. Aarhus	Aalborg Odense	Esbjerg	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	21,00
1951	23.1	22,75	24,50	15,75	24,00	19,50	23,13	10,00	9,25	18,29
1952	25.0 ²⁾	.	19,50	18,50	18,50	21,33	18,28	8,38	8,16	.
1953	20.0	18,40	18,90	18,50	18,33	18,00	17,00	7,13	7,95	.
1954	24.6	19,79	19,50	20,50	.	19,25	18,17	9,50	8,10	18,50
1955	30.4	23,88	25,25	21,00	25,00	20,50	19,00	8,50	9,19	.
1956	26.2	26,13	24,80	26,33	.	23,00	.	9,35	10,19	.
1957	19.3	20,00	18,25	24,33	.	.	.	8,80	9,92	.
1957 Jan.	.	.	.	33,00	.	.	.	.	9,00	.
Febr.	.	.	.	.	.	.	.	8,00	9,00	.
März	24.0	.	.	.	.	.	.	7,00	.	.
April	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mai	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Juni	18.0	.	.	.	.	.	.	9,00	10,00	.
Juli	.	20,00	.	22,50	.	.	.	10,00	10,50	.
Aug.	.	.	19,50	17,50	.	.	.	.	10,50	.
Sept.	17.6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Okt.	19.0	.	17,00	.	.	.	.	10,00	10,50	.
Nov.	20.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dez.	17.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1958 Jan.	19.0	.	21,00	22,00	.	.	.	7,50	.	.

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

Frachtraten * der Binnenschifffahrt

RM/DM je 1000 kg

Zeit	Roggen und Weizen ¹⁾		Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ¹⁾	Roggen und Weizen ¹⁾		Getreide		Brot-		Futter-		Brot-		Futter-		Roggen und Weizen		Futtergetreide							
	Hamburg				Bremen				Emden																
	nach Düsseldorf		Braunschweig		Köln				nach Mannheim				Heilbronn ⁵⁾				nach Köln								
	Transportsatz																								
1949 JD	.	.	.	.	9,94	9,34	14,16 ⁴⁾	13,56 ⁴⁾	16,64 ⁶⁾	8,70	8,10								
1950 JD	.	.	.	.	9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	.	.	.	.	.	.	8,36	7,76				
1951 JD	.	.	.	.	8,44	7,84	11,87	11,27	14,03	.	.	.	.	.	.	7,94	7,34				
1952 JD	.	.	.	.	9,45	8,85	13,47	12,87	15,00	.	.	.	.	.	.	8,95	8,35				
1953 JD	.	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	.	.	.	.	.	.	9,04	8,44				
1954 JD	.	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	.	.	.	.	.	.	9,04	8,44				
1955 JD	.	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	.	.	.	.	.	.	9,04	8,44				
1956 JD	15,61 ²⁾	14,90 ²⁾	9,65 ³⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44			
1957 JD	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44			
1957 Jan.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55 ⁷⁾	14,95 ⁷⁾	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55 ⁷⁾	14,95 ⁷⁾	9,04	8,44			
1957 Febr.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 März	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 April	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Mai	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Juni	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Juli	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Aug.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Sept.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Okt.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Nov.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1957 Dez.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	14,95	9,04	8,44			
1958 Jan.	15,61	14,90	9,65	9,63	9,03	13,81	13,21	15,76	15,16	9,14	8,54	15,61	14,90	9,65	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67			
1958 Febr.	15,61	14,90	9,65	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67														
Zeit	Getreide				Getreide und Mehl ab 50 t				Steinkohle in kompl. Ladungen		Ortskohle														
	Roggen und Weizen		Futtergetreide		Roggen und Weizen		Futtergetreide		ab 100 t		Ruhrgebiet														
	Emden				Hamburg				I																
	Mannheim		nach Heilbronn ⁵⁾		nach Berlin				II																
																		nach Emden						III	
Transportsatz																									
1949 JD	13,38	12,78	15,93	15,33	.	7,20	6,90 ⁸⁾	3,94	4,31	4,72															
1950 JD	12,46	11,86	14,90	14,30	.	7,53	6,16 ⁹⁾	3,98	4,35	4,77															
1951 JD	11,38	10,78	13,55	12,95	9,42	9,12	6,45	4,77	5,21	5,71															
1952 JD	12,97	12,37	14,50	13,90	11,40	11,10	8,60	6,05	6,60	7,23															
1953 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1954 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1955 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1956 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 JD	13,22	12,62	15,13	14,53	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31															
1957 Jan.	13,22	12,62	15,05 ⁷⁾	14,45 ⁷⁾	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 Febr.	13,22	12,62	15,05	14,45	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 März	13,22	12,62	15,05	14,45	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 April	13,22	12,62	15,05	14,45	12,99	12,69	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 Mai	13,22	12,62	15,12	14,52	13,86	13,56	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 Juni	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 Juli	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,10	6,66	7,30															
1957 Aug.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33															
1957 Sept.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33															
1957 Okt.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33															
1957 Nov.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33															
1957 Dez.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33															
1958 Jan.	13,32	12,72	15,27	14,67	13,86	13,56	8,60	6,32	6,90	7,56															
1958 Febr.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72															
Zeit	Küstenkohle				Exportkohle				Bunkerkohle																
	Ruhrgebiet				Ruhrgebiet				Ruhrgebiet																
	Zeichengruppe				Zeichengruppe				Zeichengruppe				Zeichengruppe												
	I	II	III		I	II	III		I	II	III		I	II	III										
																		nach Emden							
Transportsatz																									
1949 JD	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72				
1950 JD	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77	3,98	4,35	4,77	3,98	4,35	4,77	3,98	4,35	4,77	3,98	4,35	4,77				
1951 JD	4,08	4,46	4,89	3,39	3,77	4,18	4,73	5,17	5,66	4,08	4,46	4,89	4,73	5,17	5,66	4,08	4,46	4,89	4,73	5,17	5,66				
1952 JD	4,60	5,03	5,52	3,65	4,03	4,44	6,05	6,60	7,23	4,60	5,03	5,52	6,05	6,60	7,23	4,60	5,03	5,52	6,05	6,60	7,23				
1953 JD	4,63	5,07	5,57	3,65	4,03	4,44	5,98	6,53	7,15	4,63	5,07	5,57	6,05	6,60	7,23	4,63	5,07	5,57	6,05	6,60	7,23				
1954 JD	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,98	6,53	7,15	4,58	5,02	5,52	6,05	6,60	7,23	4,58	5,02	5,52	6,05	6,60	7,23				
1955 JD	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70	4,31	4,75	5,25	5,61	6,12	6,70	4,31	4,75	5,25	5,61	6,12	6,70				
1956 JD	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57	5,61	6,12	6,70				
1957 JD	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71	4,64	5,08	5,58	5,61	6,12	6,70	4,64	5,08	5,58	5,61	6,12	6,70				
1957 Jan.	4,63	5,07	5,57	4,20	4,58	4,99	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57	5,61	6,12	6,70				
1957 Febr.	4,63	5,07	5,57	4,20	4,58	4,99	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57	5,61	6,12	6,70				
1957 März	4,63	5,07	5,57	4,20	4,58	4,99	5,61	6,12	6,70	4,63	5,07	5,57													

noch: Frachtraten * der Binnenschifffahrt

RM/DM je 1000 kg

Zeit	Bunkerkohle	Ortskohle	Steinkohle								
	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhafen						
	nach Bremen	nach Hannover Abladung 1,75 m			Frankfurt/M. ¹⁾ Osthafen	Würzburg ¹⁾	nach Mannheim Heilbronn ²⁾		Karlsruhe		
	Transportsatz				Gesamttransportsatz						
1949 JD	6,05	6,05	5,15	13,90	6 55	9,37	6,33	7,90	7,48		
1950 JD	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60r	6,90	7,10		
1951 JD	6,19	7,52	6,30	13,22	6,31	8,58	6,37	7,98	7,55		
1952 JD	6,60	8,38	7,37	14,15	7,33	9,99	7,37r	9,40	8,73		
1953 JD	6,66	8,44	7,43	15,40	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1954 JD	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1955 JD	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1956 JD	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1957 JD	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41		
1957 Jan.	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,93 ²⁾	8,97		
Febr.	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,93	8,97		
März	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,93	8,97		
April	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,93	8,97		
Mai	6,66	8,44	7,43	15,51	7,54	10,40	7,55	10,00	8,97		
Juni	6,66	8,44	7,43	15,51	7,56	10,40	7,55	10,05	8,97		
Juli	6,66	8,44	7,43	15,51	7,56	10,40	7,55	10,05	8,97		
Aug.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Sept.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Okt.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Nov.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Dez.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
1958 Jan.	6,87	8,65	7,62	15,92	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Febr.	7,88	10,02	8,83		8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Zeit	Braunkohlenbriketts					Erze					
	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	
	nach Frankfurt/M. ¹⁾ Würzburg ¹⁾ Mannheim | Heilbronn ²⁾ Karlsruhe					nach Dortmund		nach Duisburg-Ruhrort ³⁾			
	Gesamttransportsatz					Transportsatz		Übernahmesatz			
1949 JD	5,35	8,17	5,13	6,71	6,28	3,33	4,20	1,91	2,63		
1950 JD	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 ⁵⁾	
1951 JD	4,92	7,19	4,98	6,59	6,15	2,84	2,94	2,40	3,18	3,11	
1952 JD	5,73	8,40	5,77	7,81	7,13	3,50	2,94	2,75	3,66	3,12	
1953 JD	5,88	8,76	5,91	8,09	7,33	3,52	2,94	2,75	3,66	3,12	
1954 JD	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12	
1955 JD	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁶⁾	
1956 JD	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	
1957 JD	6,22	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85	
1957 Jan.	6,18	9,06	6,21	8,59 ⁷⁾	7,63	4,73	5,04	2,75	3,86 ⁴⁾	2,85	
Febr.	6,18	9,06	6,21	8,59	7,63	4,73	5,04	2,75	3,86	2,85	
März	6,18	9,06	6,21	8,59	7,63	4,73	5,04	2,75	3,86	2,85	
April	6,18	9,06	6,21	8,59	7,63	4,73	5,04	2,75	3,86	2,85	
Mai	6,20	9,06	6,21	8,66	7,63	4,73	5,04	2,75	3,97	2,85	
Juni	6,22	9,06	6,21	8,71	7,63	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Juli	6,22	9,06	6,21	8,71	7,63	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
1958 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,75	5,06	2,75	4,06	2,85	
Febr.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85	
Zeit	Mineralöl in Tankschiffen					Kies			Bims Kies ⁸⁾		
	Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	nach Duisburg-Ruhrort über		nach Heilbronn ²⁾ über	nach Mannheim		nach			nach		
	Küsten-Kanal u. u. Rhein- Herne-Kanal	Küsten-Kanal	Küsten-Kanal	über		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
		und über Wesel-Datteln-Kanal		Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.		Transportsatz			Übernahmesatz		
1949 JD		14,36	23,75 ⁸⁾	20,50 ⁹⁾	21,15	3,53	5,35	5,97r	3,17		
1950 JD	13,40	14,45	23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 ¹¹⁾	6,46 ¹¹⁾
1951 JD	13,51	14,56	23,90r	19,72	21,22	2,55	4,63	5,18	3,58	6,12	6,80
1952 JD	14,18	15,24	24,95	20,55	21,55	2,55	5,73	6,39	4,53	7,71	8,51
1953 JD	15,65	16,25	24,95	20,55	21,55	2,62	5,83	6,51	4,54	7,78	8,60
1954 JD	15,65	16,25	24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41r	4,54	7,78	8,60
1955 JD	15,65	16,25	25,29	20,12 ¹⁰⁾	20,90 ¹⁰⁾	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 JD	15,65	16,25	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 JD	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 Jan.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Febr.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
März	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
April	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Mai	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Juni	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Juli	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Aug.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Sept.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Okt.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Nov.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
Dez.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	2,70	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 Jan.	15,65	16,25	27,30	19,85	20,50	3,04	5,79	6,51	4,00	6,70	7,32
Febr.	15,05	16,20	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,67	8,39

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwassertzuschlag.

¹) Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — ²) Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet. — ³) Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — ⁴) Einschließlich der Schiffsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet. — ⁵) Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — ⁶) Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loschzeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$, und umgekehrt. — ⁷) Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁸) Gültig vom 1. 4. 1949 bis 31. 10. 1951. — ⁹) Gültig vom 1. 4. bis 31. 12. 1949 — ¹⁰) Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹) März bis Dezember.

noch: Frachtraten * der Binnenschifffahrt

RM/DM je 1 000 kg

Zeit	Bims Kies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. ¹⁾	
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ⁶⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ⁴⁾	Bremen		Partien	
	nach		nach		Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	nach		unter 50 t | 50 t und mehr	
	Frankfurt/M. ²⁾ — Oberhafen	Heilbronn ⁴⁾	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr			Köln	Mannheim	Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim	
Übernahmesatz						Transportsatz			Frachtsatz	
1949 JD			3,38	3,49 ⁷⁾	3,33	4,71	12,42 ⁸⁾	17,66 ⁸⁾		
1950 JD	3,93 ³⁾	5,34 ³⁾	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 ¹⁰⁾	5,35 ¹⁰⁾
1951 JD	4,04	5,59	3,13 ^r	3,31	3,16	4,64	11,39	15,04	6,63	6,50
1952 JD	4,76	6,65	3,63	3,83	3,59	5,35	12,95	17,25	7,48	6,93
1953 JD	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,48	6,93
1954 JD	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,54	6,94
1955 JD	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00
1956 JD	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00
1957 JD	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,62	13,06	17,55	8,00	7,00
1957 Jan.	4,43	6,32 ⁵⁾	3,83 ⁵⁾	4,03	3,65	5,55 ⁵⁾	13,06	17,55	8,00	7,00
Febr.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,55	13,06	17,55	8,00	7,00
März	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,55	13,06	17,55	8,00	7,00
April	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,55	13,06	17,55	8,00	7,00
Mai	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,61	13,06	17,55	8,00	7,00
Juni	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
Juli	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
Aug.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
Sept.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
Okt.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
Nov.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
Dez.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00
1958 Jan.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,27	17,76	8,00	7,00
Febr.	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
Zeit	Erzeugnisse der Eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien						Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:			
	unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t | 50 t und mehr		Partien:			
	Rhein-Ruhr-Häfen						I | II			
	Würzburg		nach Heilbronn ⁹⁾		Karlsruhe		50 t | 100 t | 50 t | 100 t			
Frachtsatz						von Hamburg ¹¹⁾ nach Berlin ¹²⁾				
1949 JD			8,33 ¹⁰⁾	7,90 ¹⁰⁾	7,48 ¹⁰⁾	7,05 ¹⁰⁾	8,40	8,10	8,20	7,90
1950 JD			9,56	9,07	8,58	8,09	8,73	8,43	8,53	8,23
1951 JD			10,78	10,23	9,68	9,13	10,35	10,05	10,13	9,83
1952 JD			10,78	10,23	9,68	9,13	12,58	12,28	12,28	11,98
1953 JD			10,81	10,20	9,73	9,13 ^r	13,10	12,80	12,80	12,50
1954 JD			10,81	10,20	9,73	9,13 ^r	13,10	12,80	12,80	12,50
1955 JD	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
1956 JD	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
1957 JD	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70
1957 Jan.	11,50	10,50	11,20 ⁵⁾	10,20 ⁵⁾	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
Febr.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
März	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
April	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	13,92	12,80	13,70	13,40
Mai	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	13,62	14,48	14,18
Juni	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Juli	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Aug.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Sept.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Okt.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Nov.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Dez.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
1958 Jan.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18
Febr.	12,95	11,80	12,60	11,45	11,35	10,25	14,63	14,33	14,48	14,18
Zeit	Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:									
	III		IV		V		VI			
	Partien:									
	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	von Hamburg ¹¹⁾ nach Berlin ¹²⁾	
1949 JD	8,00	7,70	7,80	7,50	7,60	7,30	7,40	7,10		
1950 JD	8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43		
1951 JD	9,93	9,63	9,72	9,42	9,52	9,22	9,32	9,02		
1952 JD	12,08	11,78	11,78	11,48	11,58	11,28	11,38	11,08		
1953 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1954 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1955 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1956 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1957 JD	13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,09		
1957 Jan.	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
Febr.	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
März	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
April	13,52	13,22	13,30	13,00	13,15	12,85	13,02	12,72		
Mai	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Juni	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Juli	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Aug.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Sept.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Okt.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Nov.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Dez.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
1958 Jan.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Febr.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Einschließlich Schifffahrtsabgaben auf dem Main. — ³⁾ Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁴⁾ Einschließlich Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar. — ⁵⁾ Einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg. — ⁶⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betrugen vom 1. 7. 1948 bis 14. 5. 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V sowie der Ausnahmesatz auf 0,336 DM. — ⁷⁾ Gültig vom 1. 6. 1949 bis 14. 2. 1950. — ⁸⁾ Gültig vom 1. 5. 1949 bis 30. 11. 1950. — ⁹⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betrugen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — ¹⁰⁾ Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — ¹¹⁾ Hamburg, Bugsergegebiet A. — ¹²⁾ Berlin unterhalb.

III. Luftverkehr

A. Flugpreise im Personenverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1955/56 Winterhalbjahr ¹⁾		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr		1957 Sommerhalbjahr		1957/58 Winterhalbjahr		*1958 Sommerhalbjahr		
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	
Europa	Belgien	Brüssel	a) 95,00	76,00	104,00	76,00	104,00	76,00	104,00	76,00	109,00	80,00	109,00	80,00
			b) 171,00	137,00	188,00	137,00	188,00	137,00	188,00	137,00	197,00	144,00	197,00	144,00
Deutschland	Berlin	a) 111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	
		b) 200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	
		c) —	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	
	Bremen	a) 130,00	102,00	128,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	
		b) 234,00	184,00	231,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	
		d) —	166,00	—	166,00	—	—	—	—	—	—	—	—	
		f) —	—	—	132,00	—	132,00	—	132,00	—	132,00	—	132,00	
	Düsseldorf	a) 62,00	50,00	62,00	50,00	66,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	
		b) 112,00	90,00	112,00	90,00	119,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	
		c) —	62,00	—	62,00	—	62,00	—	62,00	—	62,00	—	—	
		f) —	—	—	—	—	—	—	70,00	—	70,00	—	70,00	
	Hamburg	a) 130,00	102,00	128,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	
		b) 234,00	184,00	231,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	
		d) —	166,00	—	166,00	—	166,00	—	f) 144,00	—	f) 144,00	—	f) 144,00	
	Hannover	a) 86,00	69,00	86,00	69,00	92,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	
		b) 155,00	125,00	155,00	125,00	166,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	
		f) —	—	—	96,00	—	96,00	—	96,00	—	96,00	—	96,00	
	München	a) 88,00	70,00	88,00	70,00	94,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	
		b) 159,00	126,00	159,00	126,00	170,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	
		f) —	—	—	98,00	—	98,00	—	98,00	—	98,00	—	98,00	
	Nürnberg	a) 50,00	40,00	50,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	
		b) 90,00	72,00	90,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	
		f) —	—	—	—	—	60,00	—	60,00	—	60,00	—	60,00	
	Stuttgart	a) 50,00	40,00	50,00	40,00	48,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	
		b) 90,00	72,00	90,00	72,00	87,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	
		f) —	—	—	56,00	—	56,00	—	56,00	—	56,00	—	56,00	
Frankreich	Paris	a) 118,00	95,00	130,00	95,00	130,00	99,00	136,00	105,00	136,00	105,00	143,00	110,00	
		b) 213,00	171,00	234,00	171,00	234,00	179,00	245,00	189,00	245,00	189,00	258,00	198,00	
Griechenland	Athen	a) 680,00	544,00	708,00	514,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	
		b) 1224,00	980,00	1275,00	926,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	
		e) —	—	—	—	—	718,00	—	—	—	—	—	—	
Großbritannien	London	a) 205,00	172,00	225,00	172,00	225,00	176,00	237,00	185,00	237,00	185,00	245,00	189,00	
		b) 369,00	310,00	405,00	310,00	405,00	317,00	427,00	333,00	427,00	333,00	441,00	341,00	
Italien	Mailand	a) 195,00	156,00	214,00	156,00	214,00	156,00	214,00	156,00	225,00	164,00	225,00	164,00	
		b) 351,00	281,00	386,00	281,00	386,00	281,00	386,00	281,00	405,00	296,00	405,00	296,00	
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	265,00	—	—	
	Rom	a) 285,00	228,00	314,00	228,00	314,00	228,00	314,00	228,00	330,00	240,00	330,00	240,00	
		b) 513,00	411,00	566,00	411,00	566,00	411,00	566,00	411,00	594,00	432,00	594,00	432,00	
Jugoslawien	Belgrad	a) 350,00	280,00	385,00	280,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	
		b) 630,00	504,00	693,00	504,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	
		c) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		e) —	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	—	
Niederlande	Amsterdam	a) 100,00	80,00	110,00	80,00	110,00	80,00	110,00	80,00	116,00	85,00	116,00	85,00	
		b) 180,00	144,00	198,00	144,00	198,00	144,00	198,00	144,00	209,00	153,00	209,00	153,00	
Norwegen	Oslo	a) 350,00	303,00	374,00	303,00	374,00	307,00	374,00	307,00	387,00	317,00	387,00	323,00	
		b) 630,00	546,00	674,00	546,00	674,00	553,00	674,00	553,00	697,00	571,00	697,00	582,00	
		c) —	—	—	—	—	409,00	—	409,00	—	—	—	—	
Österreich	Wien	a) 182,00	146,00	200,00	146,00	200,00	146,00	210,00	153,00	210,00	153,00	210,00	153,00	
		b) 328,00	263,00	360,00	263,00	360,00	263,00	378,00	276,00	378,00	276,00	378,00	276,00	
Portugal	Lissabon	a) 470,00	376,00	517,00	382,00	517,00	382,00	543,00	402,00	543,00	402,00	543,00	402,00	
		b) 846,00	677,00	931,00	688,00	931,00	688,00	978,00	724,00	978,00	724,00	978,00	724,00	
Spanien	Barcelona	a) 299,00	239,00	329,00	239,00	329,00	239,00	329,00	239,00	346,00	252,00	346,00	252,00	
		b) 539,00	441,00	593,00	431,00	593,00	431,00	593,00	431,00	623,00	454,00	623,00	454,00	
	Madrid	a) 361,00	289,00	397,00	294,00	397,00	294,00	417,00	309,00	417,00	309,00	417,00	309,00	
		b) 650,00	521,00	715,00	530,00	715,00	530,00	751,00	557,00	751,00	557,00	751,00	557,00	
Schweden	Stockholm	a) 350,00	303,00	374,00	303,00	374,00	307,00	374,00	307,00	387,00	317,00	387,00	323,00	
		b) 630,00	546,00	674,00	546,00	674,00	553,00	674,00	553,00	697,00	571,00	697,00	582,00	
		e) —	—	—	—	—	409,00	—	ce) 409,00	—	—	—	—	
Schweiz	Genf	a) 164,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	174,00	131,00	
		b) 296,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	314,00	236,00	
		e) —	—	—	199,00	—	199,00	—	ce) 199,00	—	—	—	—	
	Zürich	a) 115,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	
		b) 207,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	
		c) —	140,00	—	140,00	—	140,00	—	—	—	140,00	—	—	
Türkei	Istanbul	a) 740,00	592,00	814,00	592,00	814,00	592,00	830,00	608,00	830,00	608,00	830,00	608,00	
		b) 1332,00	1066,00	1466,00	1066,00	1466,00	1066,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	

a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Nachtflug, Hin- und Rückflug. — d) Rückflug innerhalb 17 Tagen. — e) Rückflug innerhalb 23 Tagen. — f) Sondertarif für Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (sogen. Ausflugsrate). — g) Vor- und Nachsaison-Flugpreise für Hin- und Rückflug. Geltungsdauer auf Nordatlantikrouten jeweils vom 1. November bis zum 31. März des folgenden Jahres.

¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober

noch: III. Luftverkehr
noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr
Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren von Frankfurt (Main)
nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg

Warenart ¹⁾	Bestimmungsort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d				
			Juli 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Sept. 1956	Febr. 1958
von Frankfurt (Main) nach							
Antibiotica	a) Bagdad	100	—	4,62	4,62	4,62	4,70
	a) Damaskus	100	—	3,53	3,53	3,53	3,65
	a) Istanbul	100	3,07	3,09	3,09	3,09	—
	a) Teheran	100	—	5,45	5,45	5,45	5,59
Bekleidung, auch halbfertige	d) Boston/N.Y.	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Göteborg	100	—	1,39	1,39	1,39	1,47
	d) New York	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm	100	—	1,60	1,60	1,60	1,68
	c) Teheran	250	—	4,81	4,81	4,81	4,81
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	c) Göteborg	250	—	1,39	1,39	1,39	1,47
	a) New York	45	4,88	4,88	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm	100	—	1,60	1,60	1,60	1,68
	c) Teheran	250	—	4,81	4,81	4,81	4,81
Unterwäsche	Brüssel	250	—	0,46	0,46	0,46	0,46
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	—	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	Algier	45	—	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen	Brüssel	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro-	Amsterdam	100	0,40	0,40	0,40	0,40	—
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, Geschäfts-, Büro- und Elektromaschinen	a) Brüssel	100	—	0,45	0,45	0,45	0,45
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	—	—	—	—	1,51
	c) Amsterdam	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	Bagdad	45	—	—	c) 4,41	4,62	4,87
	Baranquilla	45	—	—	—	—	8,48
	Bogota	45	—	—	—	9,53	9,53
	Caracas	45	—	—	—	8,57	8,57
	Curacao	45	—	—	—	7,94	7,94
	Houston	45	—	—	—	6,59	6,72
	Mexiko City	45	—	—	—	7,69	7,69
	New York	45	—	—	5,09	5,09	5,09
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen	Beirut	100	—	—	—	3,40	3,40
	c) Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	—
	100	—	—	0,48	—	—	0,46
	Casablanca	100	—	—	—	—	1,93
	c) Teheran	250	5,04	5,04	5,04	5,04	—
	100	—	—	—	—	—	5,30
	c) Tunis	100	—	1,56	1,56	1,56	1,56
Photographische Artikel und Projektionsgeräte ohne Zu- behör	Algier	45	—	1,52	1,52	1,52	1,52
	Mexiko City	45	—	8,36	8,36	7,69	7,85
	New York	45	a) 5,09	a) 5,09	a) 5,09	5,09	5,25
Instrumente, Apparate und Zubehör							
Wissenschaftliche und Labor-	c) London	100	0,69	0,69	0,69	0,69	0,71
	45	—	—	—	—	—	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	c) Mailand	100	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83
	b) New York	45	—	5,55	5,09	5,09	5,25
Uhren	c) London	45	0,89	0,89	0,89	0,89	—
	New York	45	6,22	6,22	6,01	6,01	6,01
Silber in Barren, auch halbfertige Produkte	London	1000	0,74	0,74	0,74	0,74	—
Kugellager	London	100	0,89	0,85	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren	d) London	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York	45	—	—	5,09	5,09	5,09
Chemikalien und pharmazeutische Produkte	c) Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	b) New York	100	6,89	6,89	—	—	—

noch: III. Luftverkehr
 noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr
 noch: Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren nach Frankfurt (Main)
 von wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg

Warenart ¹⁾	Versandort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d				
			Juli 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Sept. 1956	Febr. 1958
nach Frankfurt (Main) von							
Bekleidung, auch halbfertige	c) Amsterdam	100	0,42	0,42	0,42	—	—
	d) Brüssel	500	0,38	0,38	0,38	—	—
	d) Brüssel	100	—	—	—	0,46	0,46
	c) Glasgow	100	1,39	1,39	1,39	1,39	—
	c) Glasgow	250	1,22	1,26	1,26	1,26	—
	e) Mailand	45	—	0,88	0,88	—	—
	c) New York	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm	100	1,55	1,51	—	—	—
Garne und Zwirne	d) Brüssel	100	—	0,42	0,42	—	—
	c) Manchester	100	—	—	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester	500	—	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York	45	4,83	4,83	4,54	4,54	4,62
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	d) Brüssel	100	—	0,42	0,42	—	—
	Dublin	45	—	—	1,18 ²⁾	1,18 ²⁾	1,18
	c) Glasgow	100	—	1,39	1,39	1,39	—
	c) Glasgow	250	—	1,26	1,26	1,26	—
	c) London	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97
	New York	45	4,91	4,91	4,54	4,54	4,62
	Paris	100	—	—	—	0,50	0,50
Därme	Beirut/Damaskus	100	2,56	2,56	2,56	2,56	2,81
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul	250	2,06	2,06	2,06	—	—
	Kairo	100	2,23	2,23	2,23	2,23	2,35
	Kalkutta	100	4,20	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi	100	3,78	3,44	3,44	3,44	3,44
	Kuweit	100	—	3,57	3,57	—	—
	Teheran	250	—	3,36	3,36	3,02	3,02
Gold, verfeinert oder unverfeinert	Johannisburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	f) 9,41
Drogen	Bombay	250	—	3,49	3,49	—	—
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien	c) Kopenhagen	100	1,13	1,13	1,13	—	—
	b) New York	45	5,08	5,12	5,08	5,08	5,08
Kosmetische Artikel, Seifen	b) New York	45	5,08	5,12	5,08	5,08	5,08
Geschäfts- und Büromaschinen	Bergen	100	—	—	—	—	1,89
	Glasgow	45	—	—	—	1,22	—
	—	100	—	1,05	1,05	1,05	—
	b) New York	45	5,54	5,59	5,09	5,09	6,34
	Oslo	100	1,47	1,43	1,47	—	—
	Stockholm	100	1,55	1,51	1,55	—	—
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	—	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand	250	—	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand	500	—	0,67	0,67	—	—
Radio-, Fernsehapparate und Kombinationen	Stockholm	100	1,55	1,51	1,55	—	—
Fische und Fischwaren	Amsterdam	100	0,46	0,46	0,46	—	—
	Belgrad	100	—	—	—	—	1,47
	Lissabon	100	—	—	—	1,55	1,55
	Lissabon	250	—	—	1,22 ³⁾	1,22	1,22
	Oslo	100	1,47	1,47	1,47	—	—
	Oslo	250	1,26	1,26	1,26	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle	Karachi	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	a) Paris	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Karakulfelle	Johannesburg ...	250	4,70	4,70	4,70	4,70	4,96
Fuchsfelle	d) Mailand	100	—	0,81	0,81	0,81	0,81

Anmerkungen: a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5,— per Brutto-Kilo. — f) Der Verlager kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet.

¹⁾ Infolge mehrfacher Änderung der Warenzusammensetzung ist bei Verwendung der Raten umstehende Erläuterung zu beachten. — ²⁾ Mindestgewicht 100 kg. — ³⁾ Krabben, Krebse, Hummer.

Erläuterungen zur Warenart

Die Bezeichnungen der Gruppen- oder Güterklassen innerhalb des Warenschemas für Spezialfrachtraten änderten sich infolge Neufestsetzungen durch die IATA wie folgt:

I. Relation Frankfurt—New York/Boston und umgekehrt

bis 14. August 1955	ab 15. August 1955	ab 1. Januar 1957
Bekleidung, auch halbfertige, n. a. g.	Kleidungsstücke, n. a. g.	Kleidung und Fußbekleidung, einschl. aller Artikel von Über- und Unterkleidung, aber außer Zubehör wie Regenschirme, Brieftaschen, Geldbörsen, Akten- taschen, Handtaschen, Kostümschmuck Stoffe und Tuche außer Textilfertigwaren
Tuche am Meter, auch zugeschnitten (westwärts), Stoffe und Tuche n. a. g. (ostwärts)	Garne, Zwirne, Fasern und Textilwaren n. a. g.	Garne, Zwirne, Fasern n. a. g.
Garne und Zwirne n. a. g. (ostwärts)	Leder und Lederwaren n. a. g.	Lederwaren n. a. g.
Lederwaren, ausgen. Bekleidung	Geschäfts- und Büromaschinen, Maschi- nen nebst Zubehör, Werkzeuge und Über- landfahrzeuge	Maschinen, Werkzeuge, außer Dampf- und Motorschiffsmaschinen, -ersatzteilen Geschäfts- und Büromaschinen n. a. g.
Maschinen, ausgen. Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen	Elektro-Ausrüstungen n. a. g.	Elektrische Ausrüstungen und/oder Vor- richtungen n. a. g., außer Geschäfts- und Büromaschinen
Geschäfts- und Büromaschinen n. a. g. (ostwärts)	Optische Artikel, photographische und Projektions-Ausrüstungen nebst Zubehör und Ersatzteilen	Optische Waren, photographische und Projektions-Ausrüstungen, Zubehör und Ersatzteile n. a. g. außer belichteten Wo- chenschau- und 35-mm-Schmalfilmen
Elektrische Geräte, ausgen. Maschinen n. a. g.	Wissenschaftliche und Präzisionsinstru- mente, außer Uhren	Wissenschaftliche und Präzisionsinstru- mente, zahnärztliche und chirurgische In- strumente n. a. g., außer Uhren aller Art
Photo- und Projektionsapparate und Zu- behör n. a. g. (westwärts)	Uhren (Wand-, Stand-, Taschen-, Arm- band- und Weckuhren)	Uhren aller Art n. a. g.
Optische Instrumente, Apparate und Zu- behör	Imitations-Juwelen, Neuheiten, Schmuck- stücke, außer Uhren	Imitations-Schmuck, Neuheiten, unechte Schmucksachen, außer Uhren aller Art
Chirurgische, medizinische, zahnärztliche Instrumente (westwärts), einschl. Zubehör (ostwärts)	Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel n. a. g.
Uhren n. a. g.	Kosmetika und Toilettenartikel, Parfums	Kosmetika und Toilettenartikel, Parfums
Armband- und Taschenuhren		
Bijouteriewaren, Neuheiten und andere persönliche Schmuckwaren		
Chemikalien und pharmazeutische Pro- dukte (westwärts)		
Kosmetische Artikel, Seifen und Toilet- tenartikel (ostwärts)		

II. Relation Frankfurt—Brüssel:

bis August 1955	ab September 1955	ab Juli 1956
Unterwäsche	Unterwäsche	Bekleidung, einschl. teilweise konfektio- nierter Bekleidung
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen n. a. g.	Radio-, Fernsehapparate, Fernseh-, Radio- und Phonographen-Kombinationen	Radio- und Fernsehgeräte, auch kombi- niert mit Plattenspieler

III. Relation Karachi—Frankfurt:

bis August 1955	ab September 1955	1956
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle	Lammhäute	Lammhäute

IV. Relation Frankfurt—Algier:

bis August 1955	ab September 1955	ab 1. Januar 1957
Photographische Artikel und Projektions- geräte, einschl. Zubehör	Photo- und Projektionsapparate und Zu- behör	Photographische Artikel und Projektions- Ausrüstung n. a. g. mit Zubehör

V. Relation Frankfurt—London:

bis August 1955	ab September 1955	ab 1. April 1956
Uhren (Zeitnehmer)	Meß- und Kontrolluhren, Taximeter, Tachometer, Vibrographen u. ähnl.	Kontrolluhren und ähnliche Registrier- instrumente Kuckucksuhren (ab 1. Januar 1957)
Bijouteriewaren, Neuheiten und andere persönliche Schmucksachen	Imitations-Juwelen, Neuheiten und an- dere persönliche Schmucksachen (außer Uhren) Handtaschen, Portemonnaies, Briefta- schen und ähnliche Artikel, nicht aus Leder	Imitations-Schmuck, Neuheiten, unechte Schmucksachen, außer Uhren aller Art Handtaschen, Geldbörsen, Brieftaschen und ähnliche Artikel, nicht aus Leder

VI. Relation Frankfurt—Mexico City:

bis Dezember 1954	ab Januar 1955	ab Juli 1956
Photograph. Ausrüstung und Projektions- apparate einschl. Zubehör	Photograph. und/oder Projektionsappa- rate und Ersatzteile	Optische Artikel, photograph. und Pro- jektions-Ausrüstungen, -Ersatzteile und Zubehör n. a. g., außer Wochenschau- Filmen und 35mm Schmalfilmen, belichtet