

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1958



W. KOHLHAMMER VERLAG

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1958



Jahrgang 1958 · Nr. 3

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Herbst 1958	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)	10
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 Schiffahrtsindices	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

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Ok. = Ostküste
E = Eilzug	n = Nominell
D = Schnellzug	RM = Reichsmark
Bf = Bahnhof	DM = Deutsche Mark
HBf = Hauptbahnhof	bfrs = Belgische Francs
VBf = Verschiebebahnhof	dkr = Dänische Kronen
Pr. = Privat	ffrs = Französische Francs
Hj. = Halbjahr	lfers = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schilling
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfrs = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = Dollar
Nordd. = Norddeutsche	r = berichtigte Zahlenangabe
Wk. = Westküste	P = preliminary
BRT = Bruttoregistertonnage	Bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragene
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	Gesamtraumvermessung eines Schiffes einschließ-
	lich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesell-
	schaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebs-
	räume in Maßeinheiten von 100 Kubikfuß oder
	2,8315 cbm.
t. d. w. = Tons deadweight	Gewichtsmäßige Gesamtnagfähigkeit oder Brutto-
(all told)	tragfähigkeit in longtons oder metrischen Tonnen,
	die ein Schiff in vollbeladenem Zustand (einschließ-
	lich Betriebslasten) bis zur sog. Ladelinie zu tragen
	vermag.
c. c. = cubic capacity	die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt-
	oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückgut-
	räume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines
	Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder
	Kubikmeter.
1 lb = 453,59265 Gramm	— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden
1 qr = 480 lbs	. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden
1 Fathom = 182,878358 cm	... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeitpunkt
1 Standard = 4,6721 cbm	des Druckes noch nicht vor

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Januar 1959

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland

Herbst 1958

Auch während der Herbstmonate des Jahres 1958 kam es in der Bundesrepublik für **Schiene** und **Straße** zu keinen nennenswerten Tarifänderungen.

Die unterschiedlichen Auffassungen zwischen der Bundesregierung und der Hohen Behörde der Montanunion hinsichtlich der Ausnahmetarife für die revierfernen Stahlerzeuger konnten noch nicht aufeinander abgestimmt werden. Die Hohe Behörde hat die Bundesregierung erneut aufgefordert, die zum 1. Juli ursprünglich vorgesehene erste Etappe des Abbaus der Ausnahmetarife vorzunehmen. Die von der Bundesregierung vertretene Ansicht, ihrer beim Hohen Gerichtshof in Luxemburg eingereichten Klage komme aufschiebende Wirkung zu (vgl. Ausführungen im letzten Heft), werden nicht geteilt. Von deutscher Seite wird angenommen, daß die in Artikel 82 des Vertrags über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft als für die Zonengebiete zulässig erklärten Ausnahmetarife sinngemäß vom Hohen Gerichtshof berücksichtigt werden können.

Im Gegensatz zum Bundesgebiet nahmen einige ausländische Eisenbahnen Tarifänderungen vor. So hat in den Vereinigten Staaten von Amerika die Interstate Commerce Commission der Railway Express Agency, Inc.¹⁾ für die meisten Dienste eine 15prozentige Tarifierhöhung genehmigt. Am 1. November wurde die Pennsylvania Railroad Co., die New York Central Railroad Co. und vier weitere kleinere Bahngesellschaften ermächtigt, die Personenfahrpreise in der ersten Klasse um 15 vH und in der zweiten Klasse um 5 vH heraufzusetzen. Die Tarifänderung war von den Gesellschaften mit steigenden Betriebskosten begründet worden. Nach Mitte November hat das kanadische Kabinett die von den Eisenbahnen geplante Anhebung der Frachtraten um 17 vH genehmigt. Mit dieser Maßnahme sollen höhere Lohnkosten aufgefangen werden.

Unter den europäischen Staatsbahnen wurde gegen Mitte November von der Schweizer Bundesbahn beim Bundesrat eine Erhöhung der Personenbeförderungstarife, ebenfalls begründet mit gestiegenen Personalkosten, beantragt. Es wird damit gerechnet, daß eine Tarifierhöhung spätestens zum 1. Oktober 1959 in Kraft tritt.

In der Schweiz werden ab 1. April 1959 die Posttarife im Verkehr mit dem Ausland gemäß einem Bundesratsbeschuß angehoben. Danach wird Auslandsbriefpost um 25 vH, Paketpost um 20 vH verteuert. Nur geringe Änderungen ergeben sich für Postanweisungen, Nachnahmen u.ä. Geschäftspapiere, Drucksachen, Bücher, Zeitungen und Warenmuster behalten unveränderte Sätze. Die Änderungen erfolgen gemäß den Beschlüssen des Weltpostkongresses in Ottawa. Die italienischen Postgebühren sollen nach einer Mitteilung des italienischen Postministeriums wahrscheinlich bereits ab 1. Januar 1959 heraufgesetzt werden. Einzelheiten wurden noch nicht bekannt. Aus Argentinien wird von einer beträchtlichen Erhöhung der inländischen Postgebühren ab 1. Dezember 1958 berichtet, die zwischen 50 bis 100 vH beträgt. Schon anfangs November waren hier die Auslandsätze angehoben worden.

Für den gewerblichen Kraftwagengüterverkehr wird in der nächsten Zeit mit einer Rechtsverordnung zu einem neuen Güternahverkehrstarif für das Bundesgebiet

gerechnet. Dieser Tarif soll durch die Einführung von Höchst- und Mindestpreisen eine marktgerechte Preisgestaltung ermöglichen. Ausgehend von Richtpreisen, die um 10 vH über den bisherigen Höchsttarifen liegen werden, sollen jeweils Preise bis zu 30 vH unter und bis zu 10 vH über den Richtpreisen vereinbart werden können.

Die Beschäftigungslage der Binnenschifffahrt hat sich in den Berichtsmonaten nicht wesentlich gebessert. Etwas angestiegen sind die Kohle- und Kokstransporte von der Ruhr nach Süddeutschland. Ende Oktober haben die Verlager in einem Schreiben an die Frachtausschüsse für den Rhein und das westdeutsche Kanalgebiet eine Senkung der Binnenschiffahrtsfrachten gefordert. Zu den im letzten Bericht erwähnten Absichten im Zusammenhang mit Frachtunterbietungen ist zu ergänzen, daß sich nach neueren Informationen das Binnenschiffahrtsgewerbe bereiterklärt hat, die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bei den von diesen vorzunehmenden Überprüfungen von Frachtunterbietungsfällen dadurch zu unterstützen, daß es Sachverständige zur Verfügung stellt. Eine besondere Kommission für die Einhaltung der Frachtsätze ist nicht gebildet worden.

Von der Küstenschifffahrt wurde ab 1. Dezember dieses Jahres ein europäischer Festfrachttarif unter dem Titel „European Tramp Schedule“ (ETS) eingeführt. Der Beitritt der skandinavischen und englischen Schifffahrtsverbände zu diesem Tarifwerk steht indessen noch aus.

Die Seefrachtraten erholten sich im September und Oktober wieder etwas. Der Deutsche Seefrachtenindex für die Trampfahrt wies im Oktober mit 71,9 vH (2. Hj 1954=100) den höchsten Stand in diesem Jahr auf gegenüber 64,3 im März, desgleichen der britische Index der Chamber of Shipping mit 70,4 (1952=100) gegenüber 63,3 im März und 62,7 im April. Gestiegen sind auch die niederländischen, norwegischen, schwedischen und italienischen Trampfrachttindices (seit August um rund 3 vH bis 9 vH). Saisonal und erntebedingt war vor allem eine Belebung der Getreideversciffungen nach Europa festzustellen, die z. B. in der Relation Northern Range nach UK/Kontinent im Oktober zu einer Durchschnittsfrachtrate von 43,3 s je Igt gegenüber 30,6 s im September und 37,5 s im August führte. Vor Jahresfrist wurden in dieser Fahrt 44,11 s gezahlt. Gestiegen sind auch die Frachtsätze in der Zuckerfahrt; die Quotierung für die Route Queensland/UK belief sich im Oktober auf 112,6 s je Igt gegenüber 95,5 s im Vormonat und 113,9 s im Vorjahresmonat. Leicht unterschiedlich entwickelten sich die Kohleraten, die in der Relation Hampton Roads/Norddeutsche Häfen im Oktober mit 24,7 s je Igt gegen 34,4 s im Oktober 1957 rückläufig waren. Nach Rotterdam und Westitalien, hier auch für polnische Kohle aus den Verladehäfen Danzig und Stettin, zogen sie indessen etwas an. Dabei ist der Geschäftsumfang für die Jahreszeit verhältnismäßig gering. Die gleiche unterschiedliche Tendenz herrschte auch bei den Holztransporten vor, während in der Erzfahrt (z. B. zwischen Marmagoa und UK/Kontinent) leicht anziehende Frachten bei jedoch wenig Abschlüssen gemeldet wurden. Nach dem von W. G. Weston, London, berechneten Activity-Index für in Reisecharter (einschl. Konsekutivreisen) fahrende Schiffe mit 4000 tdtw und mehr erhöhten sich die Frachtwerte von August auf Oktober um 65 vH. Die hauptsächlich von der Entwicklung der Getreidefrachten getragene leichte Aufwärtsbewe-

¹⁾ Ein Gemeinschaftsunternehmen amerikanischer Verkehrsbetriebe, dem u. a. 68 Eisenbahngesellschaften angehören. Hauptzweck der Vereinigung ist die Gewährleistung eines besonders schnellen Frachtdienstes.

gung der Trampfrachten kann indessen dadurch beeinflusst werden, daß aufliegende Schiffe wieder in Dienst gestellt werden. Zur Zeit liegen etwa 868000 tdw britischen und 164000 tdw deutschen Schiffsraums auf.

Die Zeitcharterraten bewegten sich unterschiedlich. Der britische Zeitcharterindex (insgesamt) ermäßigte sich im Oktober um 1,6 vH gegenüber August, wobei jedoch der Teilindex für Motorschiffe nach oben wies. Der niederländische Index senkte sich im Oktober um 11,8 vH und der norwegische um 3,6 vH. In den letzten Wochen war am Zeitchartermarkt eine etwas stärkere Umsatztätigkeit zu verzeichnen. Der von W. G. Weston, London, veröffentlichte Zeitcharter Volume-Index erhöhte sich von August bis Oktober von 71,3 auf 109,9 (Jahresdurchschnitt 1954=100).

Verglichen mit der Zeit vor Jahresfrist liegen die Zeitcharterraten heute auf einem durchschnittlich um 30 vH niedrigeren Niveau.

Am Tankermarkt ergaben sich in den Monaten September und Oktober bei einer geringfügigen saisonalen Erhöhung der Verladungen teilweise leicht anziehende Tagesraten. Der deutsche Seefrachtenindex für die Tankerfahrt stellte sich auf Basis Scale Nr. 2 = 100 im Oktober auf 57,3 gegenüber 53,1 im August und 50,6 im Oktober des Vorjahres, der britische Tankerindex (berechnet von Harley Mullion & Co. Ltd, London) auf 53,4 im Oktober gegenüber 52,3 im August und 45,2 im September 1957. Der für die nach Scale Nr. 2 fahrenden Tanker berechnete norwegische Index stieg von August bis Oktober um 2,1 vH, wogegen die auf Dollarbasis (USMC) lautenden Frachten nachgaben. In der gleichen Zeit hat sich der schwedische Tankerindex um 5 Punkte auf 55 ermäßigt (Basis 1948=100).

Bei den gesunkenen Indices wirkt sich vor allem aus, daß infolge der Inbetriebnahme aufgelegter, daneben auch neuer Schiffe neuerdings erheblich mehr Tankerraum verfügbar ist, wodurch teilweise erhöhte Umsätze mehr als ausgeglichen wurden. Nach Schätzungen der Londoner Firma Daniel Newman Ltd. lag Ende September in den westlichen Ländern noch Tankschiffraum von insgesamt 4,5 Mill. tdw auf. Ende Juni dieses Jahr ist mit 6,7 Mill. tdw ein Nachkriegshöchststand der Auflieger beobachtet worden.

Auch bei den jetzt gültigen Raten für Einzelfahrten wird lediglich modernen Tankern ein Gewinn zugeschrieben. Langfristig ist eine Geschäftsbelebung unter dem Einfluß des steigenden Trends des Weltölverbrauchs möglich, der sich jedoch zur Zeit nicht besonders auswirkt. Am Zeitchartermarkt für Tanker zeichnete sich in der letzten Zeit wieder ein stärkeres Interesse einiger großer Ölgesellschaften für längerfristige Kontrakte (5 bis 7 Jahre) ab, ohne daß sich das Rateniveau hierfür entscheidend geändert hätte. Beachtung fanden die Charterungen eines Erdölwerkes in Emden, das Schiffe einer amerikanischen Reederei zu etwa 6,5 \$ je Tonne für 15 Jahre unter Vertrag nahm. Von Januar 1960 an sollen jährlich 1,5 Mill. t Erdöl vom Persischen Golf nach Emden befördert werden. Die vom Londoner Tanker Brokers Panel vierteljährlich erstellte AFRA-Durchschnittsrate für die Tankerfahrt aus den jeweils gültigen Frachtsätzen für Einzelfahrt, Konsekutivreise, Zeitcharter einschließlich der Betriebskosten von Tankerraum der Ölgesellschaften beträgt für das 3. Quartal 1958 Scale + 21,5% gegenüber Scale + 24,1% im 2. Quartal und Scale + 30% im 3. Quartal 1957. Umgerechnet auf lgt für die Hauptrelationen der Rohölfahrt sind dies im Durchschnitt aller Abschlußarten für das 3. Quartal 1958 in der Route Karibische See/London 39,6 s gegen 16,4 s Einzelreisecharter, in der Route US-Golf/London 46,8 s (17,3 s), in der Route Persischer Golf/London 66,1 s (32,4 s).

Nach fortwährendem Sinken seit Mai letzten Jahres ist der Deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt erstmals im Oktober wieder um 0,3 vH gestiegen. Diese Tendenzumkehr ist teilweise auch auf Winterzuschläge in der Ostseefahrt und Verstopfungszuschläge in der ausgehenden Iranfahrt zurückzuführen. An einzelnen Ratenänderungen wurde folgendes bekannt:

Die in den Associated Continental Persian Gulf Lines and Associated Mediteranean Persian Gulf Lines zusammenge-schlossenen Schifffahrtslinien teilten mit, daß sie ab 15. Oktober 1958 für Verladungen in Korramshar in Anbetracht der ständig verschlechterten Lage in diesem Hafen für alle Güter die gegenwärtige Surcharge auf 20 vH erhöhen. Am 1. November hat die Far Eastern Conference mit einem neuen Rundschreiben, das das Schreiben vom 24. April 1958 ersetzt, den 10prozentigen Zeitrabatt auf Verladungen nach Häfen der Volksrepublik China aufgehoben. Dagegen wird für Verschiffungen von Abladern, die keinen Kontrakt mit der Konferenz gezeichnet haben, auf Verladungen nach der Volksrepublik China ein 9½prozentiger Sofortrabatt gewährt, falls die Raten nicht ausdrücklich als Netto-raten gekennzeichnet sind. Für bis zum 31. Oktober angefallene Ansprüche können Zeitrabatte reklamiert werden. Am 1. Dezember 1958 ist für Verschiffungen ab Westafrika eine Frachtraten ermäßigung um 5 s je t für Kakao, Kaffee, Baumwolle, Erdnußkuchen, Olsaaten und Öle durch die West African Lines Conference vorgenommen worden. Die neuen Raten gelten für Fahrten von Westafrika nach Häfen in Großbritannien sowie vom Dakar/Pointe Noire-Range nach nordeuropäischen und skandinavischen Häfen.

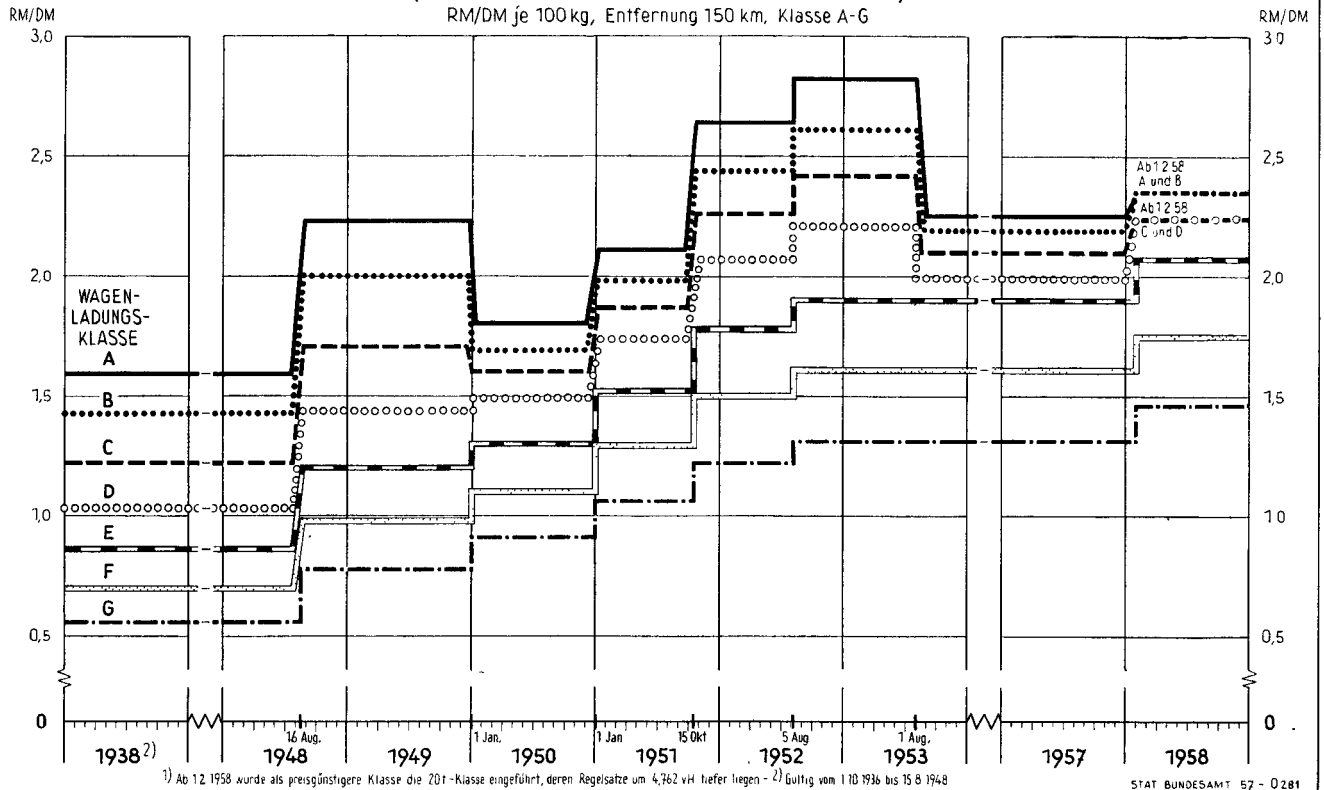
Aus der Passagierschiffahrt auf der Nordatlantikroute wurden Preiserhöhungen gemeldet. Nachdem bereits für Reisen nach Westen anfangs September höhere Preise bekanntgegeben wurden, sind am 1. November auch die Fahrpreise in östlicher Richtung angehoben worden. Die neuen Tarife liegen in der Touristenklasse um mindestens 1 £ 10 s und in der ersten Klasse bis zu 4 £ 10 s über den alten Sätzen. Auf der Jahrestagung der Atlantik Passenger Conference in Cannes im März dieses Jahres, auf der die angeführten Tarifänderungen beschlossen wurden, hat man auch schon für die Sommersaison 1959 höhere Fahrpreise geplant, die in der ersten Klasse 6 £ und in der Touristenklasse 3.10 £ höher liegen sollen.

Die von der IATA für das Winterhalbjahr 1958/59 bekanntgegebenen Flugpreise liegen im Personen- und Frachtverkehr etwa noch auf dem Niveau des Sommerhalbjahres 1958. Im Hinblick auf den beginnenden Luftverkehr mit Düsenflugzeugen wurde verschiedentlich eine Verbiligung für Kolbenflugzeuge bzw. für Düsenflugzeuge eine Anhebung der Tarife diskutiert, so auch auf der IATA-Konferenz in Cannes im September. Jedoch sind anlässlich dieser Zusammenkunft auf europäischen Strecken von verschiedenen Gesellschaften gleichfalls einzelne Preiserhöhungen befürwortet worden. Auf der elften Jahreshauptversammlung der IATA in Neu-Delhi wurde im Oktober dieses Thema der Ratendifferenzierung zwischen Düsen- und Kolbenmaschinen erneut zurückgestellt. Die Düsenmaschinen verkehren zur Zeit im Nordatlantikdienst — zunächst bei den Gesellschaften Pan American Airlines und British Overseas Airlines — zu gleichen Bedingungen wie die langsameren Kolbenflugzeuge.

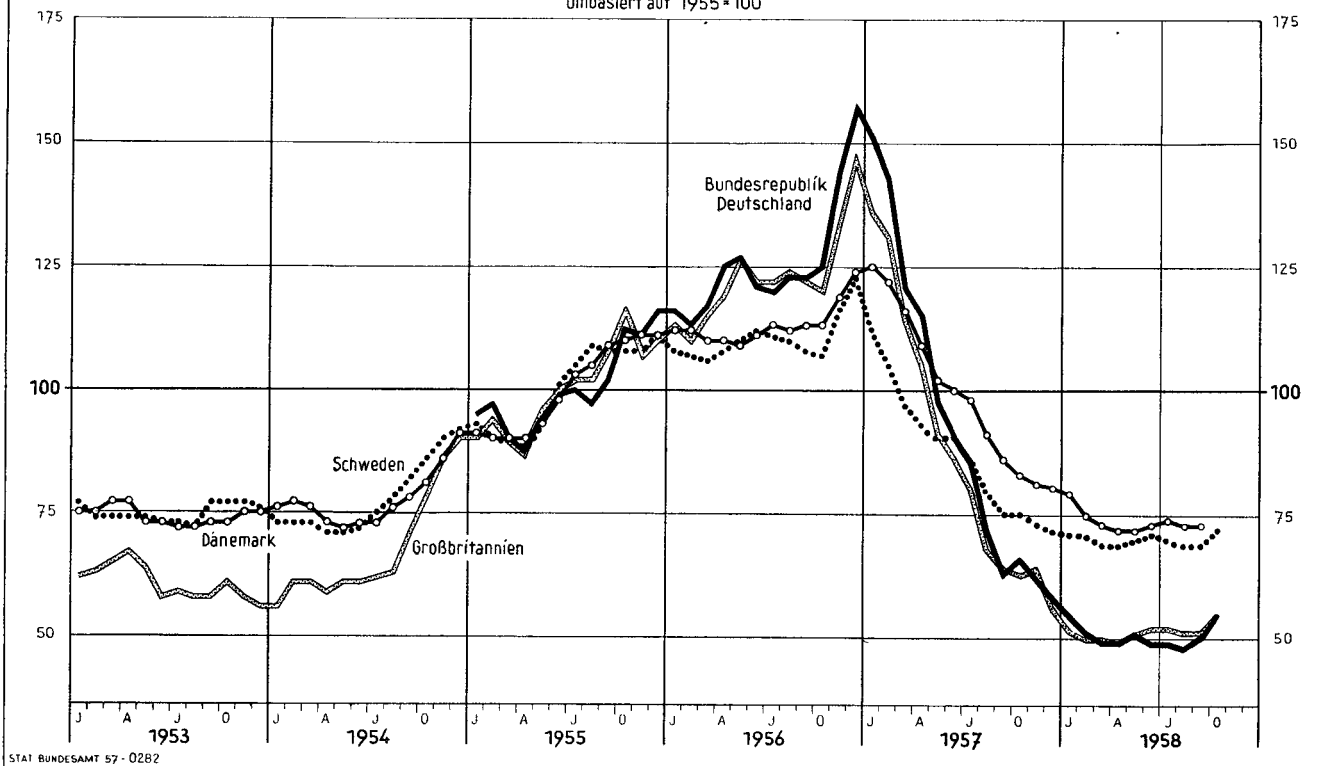
Nach dem Jahresbericht der IATA hat die Einführung der Economy-Klasse auf der Nordatlantikstrecke dem Luftverkehr neue Bevölkerungsschichten erschlossen. Zur Zeit fliegen 59,6 vH der Fluggäste in dieser Klasse, während 21 vH die 1. und die De-Luxe-Klasse und 19,4 vH die Touristenklasse benutzen. Am stärksten hat die Touristenklasse durch die Einführung der Economy-Klasse an Bedeutung verloren.

Nach einer deutlichen Flaute auf dem Luftchartermarkt in der zweiten Oktoberhälfte und der ersten Novemberwoche, die nach dem Auslaufen der Urlaubscharterungen teilweise auch als saisonbedingt zu erklären ist, wurde ab Mitte November sowohl auf dem europäischen Kontinent als auch in Großbritannien wieder eine größere Geschäftstätigkeit verzeichnet. Auf dem europäischen Kurzstreckensektor wurden teilweise Geschäftsabschlüsse bis Spätsommer 1959 vorgenommen. Bei den allgemeinen Luftfrachttarifen hat sich nach vorliegenden Unterlagen in den letzten Monaten nichts geändert.

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



INDEX DER TRAMPSCHIFFFAHRTSFRACHTEN umbasiert auf 1955 = 100



I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze¹⁾ in RM/DM in allen Zügen

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	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	91,00	61,00	182,00	122,00
ab 1. 2. 1958	10,20	6,80	42,00	28,00	91,50	61,00	183,00	122,00

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	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 Schlafwagengesellschaft
in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		2. Kl.				3. Kl.		
			Einbettabteil		Zweibettabteil		alle Entfernungen		
	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	10,00		
ab 15. 2. 1951		30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00		
ab 12. 2. 1953		35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00		
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00
	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	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 3. 6. 1956 a)	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00
ab 1. 3. 1958	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00
							bis 500 km	501—700 km	über 700 km
							10,00	11,00	12,00

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: November 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 ffrs								
Einfache Fahrt								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
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	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge								
Einfache Fahrt								
1950	102	68	402	263	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 ²⁾	612	508	1 826	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 ²⁾	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
Luxemburg, Sätze in lfrs								
Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
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 Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 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	76,50	51,00
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00
ab 1. 2. 1953	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	103,50	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								
1950	1. Klasse ²⁾		2. Klasse ²⁾					
ab 1. 5. 1951	4,50		3,00					
ab 1. 4. 1952	6,00		4,00					
ab 1. 6. 1953	6,00		4,00					
ab 1. 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	—	—

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

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: 30. November 1958
in DM¹⁾

Fahrtroute von — nach	km ²⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien a) über Harwich—Hoek van Holland London—Hoek van Holland Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze) Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf Passau Hbf—Wien West insgesamt b) über Dover—Ostende London—Dover Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf Passau Hbf—Wien West insgesamt Paris—Salzburg Paris-Ost—Kehl (Grenze) Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf insgesamt Paris—Kopenhagen Paris-Nord—Jeumont (Grenze) Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) Flensburg (Grenze)—Kopenhagen insgesamt Paris—Prag Paris-Ost—Kehl (Grenze) Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze) Schirnding (Grenze)—Prag insgesamt Amsterdam—Bern Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze) Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf Basel bad. Bf—Bern insgesamt Brüssel—Rom Brüssel—Aachen Süd (Grenze) Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf Basel bad. Bf—Chiasso Chiasso—Rom insgesamt Kopenhagen—Innsbruck Kopenhagen—Großenbrode Mitte See Großenbrode Mitte See—Kufstein Kufstein—Innsbruck insgesamt Kopenhagen—Belgrad Kopenhagen—Flensburg (Grenze) Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze) Jesenice (Grenze)—Belgrad insgesamt Oslo—Mailand Oslo—Kornsjö (Grenze) Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen Travemünde Hafen—Basel bad. Bf Basel bad. Bf—Chiasso Chiasso—Mailand insgesamt Stockholm—Paris Stockholm—Hälsingborg Mitte See Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze) .. Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) Jeumont (Grenze)—Paris insgesamt	304 191 767 299 1 561 127 390 756 299 1 572 524 561 1 085 241 177 717 365 1 500 524 507 230 1 261 174 604 116 897 156 595 330 710 1 791 253 1 129 74 1 456 365 1 154 219 629 2 367 170 767 922 330 51 2 240 704 301 739 177 241 2 162	67,50 13,30 87,50 23,44 191,74 15,64 62,58 87,50 23,44 189,16 54,02 65,00 119,02 25,20 21,67 84,50 29,58 160,95 54,02 62,00 42,51 158,53 12,54 71,00 16,67 100,21 18,92 71,00 33,90 54,96 178,78 25,36 129,50 5,89 160,75 29,58 132,50 17,42 35,18 214,68 17,09 94,40 107,00 33,90 4,04 256,43 69,60 28,43 87,50 21,67 25,20 232,40	55,27 9,60 59,00 11,72 135,59 10,35 43,08 59,00 11,72 124,15 35,00 44,00 79,00 16,27 13,50 57,00 19,82 106,59 35,00 42,00 28,34 105,34 9,05 48,00 12,00 69,05 11,67 48,00 24,29 30,46 114,42 17,05 87,00 2,95 107,00 19,82 89,00 8,71 25,20 142,73 11,40 73,60 72,00 24,29 2,25 183,54 46,40 19,16 59,00 13,50 16,27 154,33	135,00 26,61 133,00 46,88 341,49 31,28 115,33 133,00 46,88 326,49 108,04 104,50 212,54 50,39 37,00 130,00 50,96 268,35 108,04 100,00 85 01 293,05 25,08 113,50 24,86 163,44 32,25 113,50 50,76 109,93 306,44 43,79 173,50 11,78 229,07 50,96 176,50 34,84 70,36 332,66 34,19 154,80 154,00 50,76 6,89 400,64 119,40 48,98 133,00 37,00 50,39 388,77	110,54 19,19 90,00 23,44 243,17 20,70 83,33 90,00 23,44 217,47 70,00 71,00 141,00 32,54 25,17 88,00 34,22 179,93 70,00 68,00 56,68 194,68 18,10 77,00 17,90 113,00 21,67 77,00 36,38 60,92 195,97 29,52 117,00 5,89 152,41 34,22 119,00 17,42 50,40 221,04 22,79 119,20 104,00 36,38 3,84 286,21 79,60 33,01 90,00 25,17 32,55 260,33

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.
¹⁾ Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen in DM (veröffentlicht in „Der Transportdienst“ Jg. 31, Heft 46 vom 12. Nov. 1958) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,962 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — ²⁾ 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 und 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 mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t ²⁾							
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	15 t 2,35 20 t ³⁾ 2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,24 2,13
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07 1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75 1,67
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46 1,39
Ausnahmetarife darunter: 6 B 1 Kohle ..	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	— 1,46
1 B 34 Grubenholz ⁴⁾ ..	1,30 ⁵⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49 2,37

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklasse I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — ³⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁴⁾ Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungswerte ungefähr bei 500 km liegt. — ⁵⁾ Gültig ab 1. 4. 1937.

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

RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkies-abbrennde	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter	Meggen	Duisburg	Hochfeld-Süd	Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg-Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	B c)	24 S 5 b)	A b)	7 B 35 c)	7 B 21 c)	7 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 11 c)		6 B 14 c)
1938 JD	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 JD	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 JD	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 JD	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 JD	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 JD	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 JD	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 JD	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Jan.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,50	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Febr. ²⁾	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
März	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
April	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Mai	70,50	37,60	14,30	33,48	58,70	34,18	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juni	70,50	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juli	43,30 ¹¹⁾	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Aug.	43,30 ¹¹⁾	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Sept.	43,30 ¹¹⁾	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Okt.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Nov.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Dez.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1958 Jan.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10

Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauvit	Schwefelsäure	Düngekalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osna-brück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Back-nang (614 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 c)	14 B 1 c)	14 B 2 c)	C c)	14 B 23 c)	4 B 6 b)	G c)	C c)	11 B 1 b)			23 S 3 b)	21 S 2 c)	A c)
1938 JD	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 JD	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 JD	26,73	15,31	58,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 JD	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Jan.	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	39,70	24,80
Febr. ²⁾	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
März	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
April	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
Mai	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
Juni	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Juli	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Aug.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Sept.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Okt.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Nov.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Dez.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug ⁹⁾	Stahlschrott	Stab-Formstahl ¹⁰⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹⁰⁾
von	Passau Hbf		Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorff	Duisburg	Hagen
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sondhofen (504 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	(66 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	(365 km)	Bremen (254 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	1 B 34 c)	1 B 1 c)	F ⁶⁾ b)	D ⁷⁾ b)	F/IV ⁸⁾ c)	F/III ⁸⁾ c)	F/IV ⁸⁾ c)	D/I ⁹⁾ c)	D c)
1938 JD	20,20	10,50	.	10,40	25,60 ⁴⁾	13,23	19,95	2,20	3,60	12,90	16,40	21,40
1951 JD	33,50	18,57	.	18,37	39,21 ⁴⁾	24,11	33,87	4,25	6,93	23,46	28,30	35,78
1952 JD	38,66	21,27	20,98 ⁵⁾	21,07	43,42	27,87	39,86	4,92	8,00	27,03	33,33	42,08
1953 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,78	5,10	8,30	28,10	33,24	41,97
1954 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40
1955 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40
1956 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40
1957 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40
1958 Jan.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40
Febr. ²⁾	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
März	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
April	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Mai	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Juni	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Juli	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Aug.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Sept.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Okt.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Nov.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Dez.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80

Anmerkungen: ¹⁾ Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — ²⁾ Ab 1. Februar 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. Februar 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ³⁾ Durchschnitt April bis Dezember 1952. — ⁴⁾ Nach Regelklasse E. — ⁵⁾ Durchschnitt August bis Dezember 1951. — ⁶⁾ Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — ⁷⁾ Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — ⁸⁾ Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1958 für Montan Güter. — ⁹⁾ Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — ¹⁰⁾ Unbearbeitet. — a) Kuhlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen. — *) Die genauen Änderungsdaten sind der Tabelle I. B. 1 zu entnehmen. ¹¹⁾ Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis Dezember ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien												
	Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾			Index der Trampschiffahrtsfrachten ²⁾											Tanker Index ³⁾ (£)	
	Linien-	Tramp-	Tanker-	Reisecharter								Zeitcharter				
				ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dunge-mittel	Holz	Esparto	ins-gesamt	Ölge-feuerte Schiffe ⁴⁾	Motor-		
	2. Hj. 1954 = 100 [MOT/Scale ⁵⁾			1952 = 100												ScaleNr. 2 = 100
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	—	
1953 JD	—	—	—	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9	61,4	86,2	
1954 JD	100,0 ¹⁾	100,0 ¹⁾	79,1 ¹⁾	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	79,1	
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	116,1	
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	229,5	
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	143,4	
1958 JD	122,3	67,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	68,2	71,5	68,8	55,5	55,2	56,0	46,9	
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	150,8	134,3	137,4	155,2	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	66,9	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	121,8	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	
April	122,4	65,0	40,6	62,7	63,9	74,7	46,3	66,8	—	66,2	67,4	—	—	—	38,2	
Mai	121,7	66,8	47,0	64,6	63,5	79,8	52,8	66,7	57,4	69,1	70,4	—	—	—	42,9	
Juni	120,7	64,7	43,6	66,5	62,1	77,2	58,1	74,0	60,5	73,9	68,1	—	—	50,6	41,5	
Juli	120,6	65,2	50,0	66,6	64,1	82,8	52,1	74,9	58,9	72,3	68,6	60,1	61,8	58,4	58,2	
Aug.	120,6	63,8	53,1	65,0	59,9	88,1	59,5	66,7	58,2	66,5	66,6	55,1	56,0	54,2	52,3	
Sept.	120,3	65,5	56,5	65,7	64,0	90,5	60,6	67,3	—	67,6	63,8	—	—	52,7	49,4	
Okt.	120,7	71,9	57,3	70,4	70,4	81,8	60,4	70,4	87,0	70,2	66,6	54,2	50,9	57,5	53,4	
Nov.	120,4	75,0	59,2	76,4	76,3	105,7	59,6	70,0	80,6	80,4	67,2	59,6	58,4	60,8	50,1	
Dez.	120,4	71,8	60,6	74,6	74,7	104,6	57,7	73,1	74,4	—	66,3	55,8	54,7	56,9	50,5	
Zeit	Niederlande ⁶⁾							Index der Trampschiffahrtsfrachten ⁷⁾	Dänemark	Norwegen ⁸⁾				Schweden ¹²⁾		
	Reise-						Zeit-			Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-	
	Charter															
	davon:															
	ins-gesamt	Ge-treide	bri-tischen	Kohle aus amerika-nischen Häfen ein-geführt	niederlän-dischen aus-	Erz	Son-stige	ins-gesamt								
	1924/38 = 100															
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁸⁾	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115		
1951 JD	738,8	704,9	354,5	753,6	566,8	855,3	621,7	892,9	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	112,8	115,3	227,1	160,8	128	177		
1953 JD	316,6	327,5	236,0	297,9	283,2	351,6	296,9	379,9	74 ⁸⁾	87,8	68,4	89,8	66,6	115	68	
1954 JD	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 ⁸⁾	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65	
1955 JD	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92	
1956 JD	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 ¹⁰⁾	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	
1958 JD	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,2	...	...	...	...	...	109	53
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	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	290,1	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	252,9	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	110	48	
Febr.	244,7	206,8	—	221,7	291,1	285,9	346,9	75	81,9	62,6	55,9	46,3	110	59	59	
März	240,8	214,7	—	212,6	191,2	270,0	274,6	400,7	73	76,1	64,4	49,3	45,7	107	53	
April	243,2	225,1	—	232,3	288,3	291,0	352,6	413,5	72	74,8	65,4	39,0	41,2	106	49	
Mai	236,9	236,1	—	226,5	224,9	291,2	228,6	402,0	72	77,4	65,4	42,1	42,3	108	48	
Juni	242,9	240,6	—	225,4	226,0	287,4	277,7	439,0	73	76,6	65,7	46,3	41,7	109	49	
Juli	236,1	211,5	—	226,1	212,5	355,8	276,3	401,1	74	76,6	63,8	59,1	53,0	108	56	
Aug.	233,8	210,4	—	227,9	—	246,6	277,4	396,7	73	75,4	64,3	65,2	51,2	107	60	
Sept.	226,9	215,5	—	220,4	230,0	267,4	270,0	390,7	73	75,1	59,2	59,2	51,3	106	55	
Okt.	240,2	237,7	—	237,0	—	243,5	274,0	340,8	74	79,1	62,0	66,6	50,3	111	55	
Nov.	281,7	267,3	—	258,7	—	336,5	316,4	414,9	75	80,4	64,0	58,0	50,8	114	54	
Dez.	267,7	232,1	—	250,2	—	329,9	298,1	313,6	...	...	...	...	...	114	50

Anmerkungen: ¹⁾ Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — ²⁾ MOT: Von Dezember 1945 bis Juni 1954, ab 1. Juli 1954 Scale Nr. 2. — ³⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ⁴⁾ Schiffe von 8000 t dw und mehr. — ⁵⁾ Berechnet von: Harley Mullion & Co. Ltd., London. — ⁶⁾ Berechnet von: Joh. den Braber, Rotterdam. — ⁷⁾ Berechnet von: Statistische Departement. — ⁸⁾ Umbasierte Jahresdurchschnitte 1950–1954 des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — ⁹⁾ Berechnet von: Norwegian Shipping News. — ¹⁰⁾ Vor 1957 nach MOT. — ¹¹⁾ USMC: Ab Februar 1946. — ¹²⁾ Berechnet von: Kommers Kollegium.

Zeit		Italien													
		Internationaler Trampfrachtenindex ¹⁾													
		darunter:													
		Getreide			Zucker		Kohle				Eisenerz	Pyrit	Phosphat		
		North. Range	La Plata	Australien nach UK/Kont.	Kuba	Queensland	U.S. Atlantik North. Range	Rotterdam nach Italien	Danzig	Cardiff	Bona	Huelva	Casa-blanca nach Nordeuropa	Sfax/Susa	Ok-Wk/UK
							Italien	Rio de Janeiro				UK			
1938 = 100															
1950	JD	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1951	JD	611	751	414	405	883	491	384	528	682	430	702	856	763	637
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	315	369	336	262	475	331	176	189	359	198	396	403	390	399
1955	JD	466	531	420	382	712	457	274	293	478	221	560	516	526	414
1956	JD	537	651	630	521	879	631	353	365	577	329	625	614	595	541
1957	JD	417	447	422	299	721	323	249	255	511	199	601	570	443	320
1957	Jan.	630	963	755	503	1017	—	475	466	648	—	713	715	572	475
	Febr.	596	650	726	—	986	—	453	398	639	—	—	727	574	624
	Marz	571	551	458	—	1001	—	352	335	630	—	671	688	514	—
	April	494	538	427	464	877	—	302	311	609	—	—	623	428	362
	Mai	456	417	413	344	747	375	234	275	604	—	646	615	448	350
	Juni	420	427	406	299	727	—	222	245	509	—	630	462	467	338
	Juli	366	352	372	262	594	317	199	219	434	—	—	462	464	303
	Aug.	315	272	307	258	501	336	157	170	434	192	—	477	414	260
	Sept.	273	279	320	224	—	298	142	158	—	206	512	—	339	251
	Okt.	305	335	294	217	533	335	163	146	389	—	—	360	339	245
	Nov.	303	308	294	219	490	287	148	170	354	—	436	—	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
	Marz	236	264	219	178	415	—	120	155	263	175	—	—	324	238
	April	223	245	227	172	423	213	125	142	276	157	—	—	—	226
	Mai	241	301	235	194	423	285	131	160	281	162	—	—	—	226
	Juni	216	254	219	194	—	283	126	158	284	160	—	—	—	229
	Juli	244	245	244	191	229	279	132	151	415	160	378	—	290	229
	Aug.	224	222	250	200	235	279	120	147	—	162	—	—	290	226
	Sept.	230	261	250	206	235	283	117	147	—	166	—	—	310	226
	Okt.	243	286	250	232	—	335	119	181	276	166	—	—	324	229
	Nov.	265	319	276	232	414	331	127	165	—	164	—	—	324	239
	Dez.														

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

Zeit	Großbritannien													
	a) Activity Index ²⁾										b) Zeit charter Volume Index ²⁾ ⁴⁾			
	insgesamt	davon:									AFRA-Rate	c) Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ³⁾		
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/Dungemittel	Sonstige	Kon-sektiv.		umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohölfahrt in s per 2240 lbs	Karib. See	US-Golf nach London
		Januar—Juni 1954 = 100										Scale Nr. 2 = 100		
1954 JD	100,0 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,0 ²⁾	109,95	35,9	42,2
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
1956 JD	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	142,57	46,4	47,9
1957 JD	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	139,23	45,3	53,6
1958 JD	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	121,03	39,4	46,6
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
Febr.	659,2	107,4	18,8	70,3	7,1	38,6	30,0	17,8	7,6	364,5	104,2			
Marz	388,5	60,1	28,0	73,6	7,6	40,2	21,7	17,0	21,7	120,7	103,1	131,9	42,10 ^{1/2}	50,8
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	130,0	42,3	49,11
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	127,3	41,4 ^{1/2}	48,11
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	124,6	40,6	47,10 ^{1/2}
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	124,1	40,4	47,8
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	121,5	39,6	46,8
Febr.	86,7	34,3	8,1	10,4	5,2	7,1	2,2	6,6	10,0	4,1	65,2			
Marz	92,0	42,4	6,8	10,4	2,4	8,2	2,5	6,5	7,8	7,4	49,5	113,9	37,0	43,9
April	92,7	41,6	7,1	10,5	4,2	5,3	3,7	3,5	5,4	13,4	54,0			
Mai	92,2	34,1	14,9	19,1	2,9	6,4	1,1	5,1	5,0	7,5	31,9	113,9	37,0	43,9
Juni	98,2	38,4	9,3	16,3	3,4	5,6	2,9	8,1	8,8	5,8	64,7			
Juli	85,6	38,3	6,6	14,4	3,9	6,2	1,5	8,0	4,4	4,0	71,3	113,9	37,0	43,9
Aug.	89,3	42,5	5,3	11,3	4,1	6,3	1,4	7,5	6,3	5,8	94,5			
Sept.	104,7	61,7	11,1	8,3	3,6	7,0	3,6	3,6	5,8	2,1	98,8	113,9	37,0	43,9
Okt.	147,7	99,0	10,8	10,3	4,3	8,7	1,6	5,2	6,1	4,5	109,9			
Nov.	161,0	116,2	6,0	13,6	4,6	7,0	3,0	3,2	8,3	2,9	104,2	113,9	37,0	43,9
Dez.	126,2	69,4	8,2	13,5	4,5	8,3	7,1	3,9	7,9	8,2	82,9			

Anmerkungen: ¹⁾ Berechnet von: Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht in: Informazioni marittime u.a.m. — ²⁾ Berechnet von W.G. Weston, London (Westinform Service), umgerechnet auf Monatsbasis, 1954 = I. Halbjahr. — ³⁾ Der Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinahmen aller bekanntgewordener Reisechartern mit 4000 t dw und mehr (ohne US-Tonnage), wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — ⁴⁾ Berechnet aus dem im Berichtszeitraum festgestellten Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage, bezogen auf den entsprechenden Tonnageumfang im Basiszeitraum. — ⁵⁾ Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich).

2. Frachtraten der Trampschiffahrt

a) im Überseeverkehr

Zeit	Getreide												
	US-Golf nach		St. Lawrence nach			North. Range nach		Nord-Pazifik nach			La Plata nach		
	UK/Kont.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.	Antw./Hbg.	West-italien
	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	11.5 ¹⁾	.	12.11	13.0 ²⁾	.	13.10	.	25.9	25.9 ²⁾	.	25.3	25.2	6.84 ⁷⁾
1950 JD	26.7 ¹⁾	.	38.6	5.72	5.24	.	9.58	69.5	.	.	48.8	46.1	13.18 ⁷⁾
1951 JD	14.9 ¹⁾	9.87	101.10	12.88	12.86	105.1	14.07	150.5	.	.	103.9	94.8	.
1952 JD	11.0 ¹⁾	6.67	55.11	7.70	7.16	66.11	8.89	100.0	10.56	14.51	63.8	62.7	.
1953 JD	59.5	7.59	47.1	5.43	5.46	45.3	5.58	71.3	8.89	10.16	70.8	70.2	70.5
1954 JD	91.1	10.61	51.3	6.00	6.92	54.11	7.11	81.9	12.58	9.02	82.3	79.2	76.9
1955 JD	114.0	14.02	77.7	8.51	8.78	79.11	9.43	122.6	16.20	17.05	110.4	96.5	93.2
1956 JD	78.6	9.50	90.6	10.90	10.61	99.5	11.76	152.9	18.17	18.63	155.2	145.11	138.11
1957 JD	46.0	4.96	63.0	6.29	5.72	68.3	8.23	95.1	10.53	.	116.0	91.11	96.3
1958 JD p	44.11	4.77	40.8	4.15	4.85	40.4	4.40	61.6	7.06	.	56.8	51.6	54.11
1958 Jan.	42.0	4.50	.	.	.	42.0	4.06	64.4	7.50	7.25	57.2	51.4r	56.10
Febr.	40.0	4.38	37.3	4.00	.	39.6	4.17	63.8	7.25	.	52.8	45.2r	50.4
März	44.0	5.18	41.6	4.20	4.50	40.11	4.25	62.6	6.75	6.75	51.4	41.10r	45.0
April	45.0	5.06	42.6	4.25	4.25	41.9	4.00	62.0	.	.	52.6	49.11r	52.6
Mai	47.3	4.90	38.9	.	.	38.5	4.00	56.10	.	.	54.5	51.8r	55.10
Juni	47.6	4.79	38.0	3.58	.	38.0	.	57.6	.	.	55.0	50.2r	55.8
Juli	45.0	4.27	36.11	4.00	.	37.5	.	53.3	5.50	.	55.0	48.4r	52.8
Aug.	43.6	4.56	35.4	4.17	.	36.0	4.38	50.4	5.73	.	54.4	54.2r	55.6
Sept.	50.7	5.64	40.9	4.25	.	43.3	4.65	58.6	7.10	.	63.6	58.6	60.3
Okt.	51.11	6.14	46.0	4.70	5.15	45.0	5.25	71.5	8.22	.	67.3	62.4	63.6
Nov.	50.0	5.33	50.0	.	5.50	45.0	5.25	75.0	8.25	.	66.9	59.7p	59.9p
Dez.													

Zeit	Getreide						Zucker					Kopra	Soja-bohnen
	West-	Ost-	Full	Nord-	Süd-	Schwarz-	Kuba nach		San	Mauri-	Queens-	Philip-	US-Golf
	nach	Australien	Range	China nach	Afrika nach	meer nach	UK	Rtttd.	Domingo	tius nach	land nach	pinen nach	nach Japan
	UK/Kont.	UK/Kont.		Rtttd./Hbg.	Antw./Hbg.	UK/Kont.				UK		Antw./Hbg.	
	s je 2240 lbs											\$ je cbf	\$ 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	.	.	13.19
1952 JD	95.1	102.7	96.5	113.6	95.4 ³⁾	57.7	87.2	87.10	90.0	66.7	103.11	.	10.61
1953 JD	82.11	92.1	87.9	84.6	67.6 ³⁾	43.6	66.3	68.7	60.0	65.1	113.2	.	12.14
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	16.77
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	21.84
1956 JD	171.1	176.3	173.0	199.2	124.4	.	141.3	133.8	124.10	135.1	214.8	0.41	16.46
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	8.26
1958 JD p	63.3	73.1	67.7	61.5	48.8	n	66.2	60.11	56.7	58.7	103.7	0.14	9.00
1958 Jan.	.	.	.	66.9	50.0	n	67.11	62.3	56.3	.	.	0.15	8.68
Febr.	60.0	.	.	49.4	49.4	n	67.3	61.6	56.3	62.6	.	0.14	7.88
März	57.6	.	.	48.5	47.10	n	66.11	60.11	55.8	.	.	0.14	8.25
April	57.6	67.6	59.9	55.0	48.2	n	67.6	59.0	56.3	57.6	97.3	0.14	8.25
Mai	58.4	67.6	62.0	.	46.7	n	.	.	.	56.0	96.3	0.14	7.98
Juni	57.6	.	.	52.3	47.1	n	.	.	.	55.6	96.3	0.14	8.13
Juli	57.6	.	.	53.0	46.6	n	.	.	.	55.5r	95.5	0.14	8.13
Aug.	57.11	66.8	62.4	47.9	51.7	n	58.6	.	.	57.5r	112.6	0.16	8.84
Sept.	74.3	81.1	76.0	72.6	52.2	n	67.6	.	57.6	60.3	115.0	0.17	8.18
Okt.	75.3	82.6	77.10	73.4	.	n	67.6	.	57.6	64.2	.	0.16	8.84
Nov.	77.0	.	.	68.9	.	n	.	.	.	.	.	.	8.18
Dez.													

Zeit	Salz	Kohle						Erdöl (dirty-MOT)					
	Aden nach Japan	Hampton Roads nach					Wales nach	Rtttd.	Danzig/ Stettin	Pers. Golf nach UK/Kont.	Karib. See nach UK	US-Golf nach UK/Kont.	
		Nordd. Häfen	Rtttd.	West-italien	Jugo-slavien ⁴⁾	Japan	West-italien	Rotterdam	nach Westitalien				
	s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs				s je 2240 lbs						
1938 JD	.	.	.	.	.	.	7.6 ⁵⁾	4.1	5.9	24.10	13.7	.
1950 JD	.	.	.	.	.	.	23.8	13.6	22.4	31.4	44.7	49.10
1951 JD	.	88.9	84.5	12.64	.	19.83	43.7	19.0	40.3	59.0	159.5	107.8	
1952 JD	55.1	49.6	44.7	8.03	.	11.81	25.11	16.11	23.5	33.2	133.9	90.10	
1953 JD	48.4	33.0	31.6	4.92 ⁴⁾	6.64	8.83	22.10	13.7	19.3	29.7	50.10	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	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	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 ⁶⁾	95.4 ⁶⁾	
1957 JD	95.0	53.1	51.11	7.90	9.43	15.71	35.2	14.7	29.5	29.5	127.9	64.5	
1958 JD p	39.4	27.8	24.2	3.97	4.77	7.60	23.11	13.0	16.1	22.1	30.1	20.5	
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	.	.	16.3	.	32.8	.	.
März	.	25.7	22.11	3.82	.	7.20	.	.	15.5	20.3	28.5	17.3	.
April	.	24.10	24.6	3.82	.	7.25	.	.	16.0	21.3	24.8	.	.
Mai	39.5	24.11	23.11	4.16	.	8.09	.	11.11	16.3	21.9	.	.	.
Juni	.	25.2	23.4	4.04	.	8.15	.	.	16.6	22.0	25.11	16.3	.
Juli	39.0	24.8	23.10	4.05	.	8.59	.	12.3	.	22.0	35.0	16.3	.
Aug.	39.6	25.5	23.9	3.77	4.65	7.88	21.0	.	.	22.0	31.7	.	.
Sept.	.	25.0	23.2	3.71	4.65	7.05	22.8	13.0	.	22.6	30.3r	16.5r	.
Okt.	.	25.1	24.7	3.81	.	7.00	25.0	.	.	22.6	34.0	16.8	.
Nov.	.	27.4	25.6	4.21	.	7.17	25.0	.	.	22.6	32.6	17.1	20.0
Dez.	.	27.1	26.7	4.12	5.00	7.21	23.11	15.0	.	23.11	30.6	18.1	24.0

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominall. — ¹⁾ s je gr. — ²⁾ s je 2240 lbs. — ³⁾ Nach UK/Kont. — ⁴⁾ Ohne US-Tonnage. — ⁵⁾ Nach Marseille. — ⁶⁾ Ab Jan. 1956 berechnet nach Scale Nr. 2. — ⁷⁾ US-\$ je 2240 lbs.

noch: a) im Überseeverkehr

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Untere Zone	Lenin-	Untere Zone	Westküste	Weiß-Meer	Ost-Kanada	Obere	Untere	Obere	Untere	Nord-
	Finnland	grad	Schweden	Schweden			Zone	Zone	Zone	Zone	Pazifik
			nach UK				Finnland		Schweden		
	s je Fathom						s je Standard				\$ je 2240lbs
1938 JD											
1950 JD	120.1	133.9	88.3	.	155.6	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	.
1951 JD	233.7	272.8	183.9	.	383.0	427.4		249.0		254.11	24.38
1952 JD	145.7	180.1	119.5	113.2	192.2	277.9	168.4	181.8	155.0		18.21
1953 JD	132.8	126.7	115.1	112.3	170.9	178.7		173.7	192.11	157.8	10.68
1954 JD	138.3	139.2	132.4	.	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12.12
1955 JD	211.11	222.6	174.3	.	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20.08
1956 JD	217.1	210.10	.	.	287.5	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	25.04
1957 JD	183.6	174.5	160.11	156.11	268.9	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4	19.54
1958 JD p	127.1	119.9	126.4	119.3	189.6	187.2	202.2	180.5	200.5	181.6	10.01
1958 Jan.	120.0	.	120.0	110.0	205.0	.	200.0	182.0	.	177.6	10.50
Febr.	120.0	.	110.0	.	185.0	.	.	165.0	.	.	10.75
März	120.0	110.0	105.0	.	185.0	193.2	.	179.2	.	.	11.30
April	120.0	110.0	.	100.0	192.6	185.0	190.0	171.8	.	.	8.00
Mai	.	123.9	125.0	.	184.3	192.6	243.0	177.0	.	175.10	.
Juni	.	130.0	135.0	.	185.0	185.0	193.9	183.2	191.9	180.0	.
Juli	142.6	.	144.6	145.0	.	.	197.6	184.2	.	182.6	9.52
Aug.	.	125.0	127.6	122.4	.	.	192.5r	175.8	207.6	173.4	.
Sept.	.	.	122.6r	.	.	180.0	.	180.0	.	167.6	9.50
Okt.	.	.	133.9	.	.	.	198.2	178.11	.	177.6	10.50
Nov.	.	.	140.0	.	.	.	.	191.8	201.11	200.3	.
Dez.	140.0	.	.	.	.	.	225.0	197.2	.	198.9	.

Zeit	Zinkkonzentrat	Erze									Schwefelkies (Pvrit)
	Port Pirie (Südaustral)	Almeria	Bona	La Goulette	Takoradi	Vitoria (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay	Vassilliko Bay
	nach	nach									
	Antw.	Antw./Rttd./Hbg.			UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.			Rttd.	
	s je 2240 lbs										

1938 JD	.	.	.	.	.	.	6.9	.	.	.
1950 JD	75.6	.	.	.	.	.	17.9	19.7 ^b)	26.7	29.10
1951 JD	133.3	54.2	.	.	.	121.4	33.5	49.5 ^b)	74.5	65.0
1952 JD	105.8	29.7	.	.	.	53.3	70.9	21.3	31.1	47.6
1953 JD	105.1	21.1	.	.	.	49.2	61.4	.	21.6	30.8
1954 JD	93.6	.	25.1	24.9	47.10	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9
1955 JD	127.11	33.2	35.8	36.6	.	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10
1956 JD	185.4	41.0	43.0	41.6	95.0	107.8	122.8	30.2	39.8	61.3
1957 JD	131.6	33.1	34.11	35.9	67.6	77.10	77.6	25.2	36.7	49.5
1958 JD p	69.3	21.8	21.2	19.8	48.9	39.4	43.4	17.4	18.10	28.7
1958 Jan.	.	20.6	21.0	20.0	.	42.8	46.9	.	.	25.6
Febr.	.	20.0	25.6	24.0	.	37.3	46.8	18.9	.	25.0
März	69.6	.	.	19.6	.	32.6	46.8	17.0	.	25.0
April	.	20.0	.	19.0	50.0	.	43.0	16.6	.	25.0
Mai	69.0	.	.	18.6	.	.	40.0	.	.	25.6
Juni	.	21.0	.	.	50.0	.	39.6	16.3	.	.
Juli	.	22.3	.	.	.	.	.	.	.	26.0
Aug.	.	.	19.0	19.0	50.0	.	39.0	18.5r ^a)	17.0	26.0
Sept.	.	.	19.0	18.6	.	.	r	.	28.9	.
Okt.	.	.	.	.	45.0	40.11	39.9	.	29.0	.
Nov.	.	26.0	.	.	.	42.0	.	21.2	29.0	26.8
Dez.	.	.	.	19.0	.	40.6	48.1	22.0	28.0	28.0

Zeit	Schwefelkies (Pyrit)				Schrott ³⁾	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva		Morphou-Bay		Northern Range	Algerien	(Phosphat)		(Kali)	US-Golf	
	nach		nach		nach	nach	Rtttd./Antw.	Casablanca nach	Sfax	Nordseehäf. Hbg./Brem./	
	UK	Antw.	Rtttd.	Hbg.	Rtttd./Amst.	UK	Alexandrien	Antw./Rtttd.	Antw./Rtttd.	Hbg. Japan	
	s je 2240 lbs				\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs				\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs

1938 JD	26.9	25.8	8.3	29.2	37.4	23.0	24.2	21.09	40.11
1950 JD		25.8	24.3		62.11	50.4		11.84	129.1
1951 JD	62.11	54.6	54.4	67.3	42.6	32.11	39.1	9.71	73.11
1952 JD	37.2	34.0	32.4	41.5	34.0	21.11	29.5	10.49	45.11
					116.7			14.15	51.0
					75.5				86.3

noch : 2. Frachtraten der Trampschiffahrt
b) im Küstenverkehr

Zeit	Getreide				Salz				Steinkohle		
	Stockholm	Seeland (dän.)	Elbe		Rheinberg/Ossenberg	Lübeck		Wismar/Stralsund	Ostküste Großbritannien	Stettin	
	Elbe		Seeland (dän.)	nördl. Halmst./Gotenborg	nach Kopenhagen		nördl. Oskars-hamm/Stockh.	Oskarshamn	Elbe	Gefle/Sundsvall	Varberg/Gotenborg
	skr je 1000 t	DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg		s je 2240 lbs	skr je 1000 kg	
1950	14,06	.	.	12,75	19,31	17,00	11,34	9,50	12,6	.	.
1951	40,00	.	.	12,75	16,00	16,71	12,00	10,50	20,0	23,00	16,72
1952	14,25	6,61	.	13,20	17,31	13,78	14,13	10,50	.	12,75	18,75
1953	19,50	6,50	.	.	13,17	14,44	12,00	.	15,6	11,90	13,00
1954	19,50	6,50	.	.	16,46	13,71	13,00	10,03	16,6	12,92	.
1955	25,00	8,16	11,87	15,38	18,00	18,21	16,00	11,64	22,4	16,04	15,25
1956	26,63	8,01	11,56	12,83	.	20,33	17,94	14,20	21,9	15,92	20,67
1957	24,50	7,16	7,77	9,53	20,75	17,88	14,28	12,75	15,2	12,67	15,75
1957 Juli .....	.	.	.	9,25	21,00	.	.	.	.	.	.
1957 Aug. ....	.	.	7,33	8,00	20,00	.	13,00	12,75	14,0	10,50	.
1957 Sept. ....	.	.	6,75	10,00	.	.	.	.	13,0	.	.
1957 Okt. ....	.	7,00	7,56	.	20,50	.	.	.	17,11	.	.
1957 Nov. ....	.	6,13	6,83	.	.	.	.	.	.	12,50	.
1957 Dez. ....	.	.	.	8,50	.	18,50	16,00	12,75	15,0	.	.
1958 Jan. ....	.	6,00	8,75	9,50	.	20,50	17,00	.	.	.	14,00
1958 Febr. ....	.	6,13	8,50	8,60	.	.	14,50	.	.	.	.
1958 März	19,00	8,65	6,58	9,00	17,00	.	14,00	.	11,9	10,00	.
1958 April	19,00	.	.	8,00	.	.	14,00	.	.	.	.
1958 Mai	19,00	.	6,75	8,00	.	.	.	8,00	10,6	.	.
1958 Juni ....	.	.	7,00	8,25	16,00	16,00	13,00	.	11,6	.	.
1958 Juli ....	.	6,00	8,75	8,75	.	.	.	.	.	12,25	.
1958 Aug. ....	.	.	.	.	16,00	.	.	10,00	.	.	.
1958 Sept. ....	.	6,00	7,50	8,00	17,00	.	16,50	.	.	12,00	12,88
1958 Okt. ....	.	.	7,00	8,00	.	.	.	.	12,6	13,00	15,25
1958 Nov. ....	.	.	9,00	8,00	.	.	15,00	.	.	.	.
Zeit	noch: Steinkohle			Koks							
	Stettin	Polen	Lubeck	Hamburg nach				Emden/Weser			
	nördl. Aarhus/Karlskrona	Örnsköldsvik/Haparanda	nördl. Aarhus/Kopenhagen	nördl. Karlskrona/Norrköping	östl. Åhus/Karlskrona	Venersee	nördl. Helsing-borg/Varberg	Helsingborg Åhus	nördl. Aarhus/Kopenhagen	Limfjord nördl. Aalborg	östl. Åhus/Karlskrona
	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs	skr je 1000 kg				s je 2240 lbs			
1950 .....	.	.	16,1	13,08	.	13,90	.	.	17,4	22,2	13,83
1951	21,00	24,00	21,7	21,63	.	.	.	.	22,7	25,5	22,54
1952	15,00	17,55	14,3	15,71	13,31	18,66	17,38	14,82	15,3	20,6	16,81
1953	16,13	14,00	12,3	13,06	13,06	14,52	14,10	12,31	14,6	19,4	14,58
1954	14,50	15,95	17,4	14,04	13,75	15,65	14,33	13,88	17,0	23,0	15,83
1955	18,50	18,94	19,9	16,33	15,40	17,84	16,94	16,34	22,3	26,11	19,17
1956	21,00	18,28	22,0	17,50	17,88	18,75	18,53	18,11	23,9	26,6	20,14
1957	21,50	13,25	14,11	13,88	13,92	12,66	13,78	12,35	16,9	22,11	14,78
1957 Juli .....	.	13,25	14,2	.	.	.	.	.	15,2	14,2	13,13
1957 Aug. ....	.	11,50	13,9	.	.	12,00	.	10,00	15,8	.	.
1957 Sept. ....	.	.	14,0	.	.	.	.	.	17,0	21,0	.
1957 Okt. ....	.	13,50	14,0	.	.	12,15	10,65	.	16,5	19,6	13,00
1957 Nov. ....	.	13,50	.	.	11,50	14,00	.	.	14,9	20,0	.
1957 Dez.	17,50	.	14,8	.	.	.	.	10,75	16,3	.	14,00
1958 Jan. ....	.	.	15,0	.	.	.	.	11,38	17,0	.	14,00
1958 Febr. ....	.	.	.	12,63	.	.	.	.	12,3	.	14,00
1958 März	12,50	.	.	13,00	.	.	10,00	9,50	12,0	15,6	.
1958 April	11,50r	.	.	.	.	.	.	10,50	13,6	15,0	.
1958 Mai ....	.	.	.	.	.	.	.	.	12,8	13,6	.
1958 Juni ....	.	.	.	.	.	.	.	.	14,10	17,2	12,00
1958 Juli ....	.	12,50	.	.	.	.	.	.	17,0	20,0	.
1958 Aug.	12,00	.	17,0	.	.	14,00	.	.	17,2	24,6	13,50
1958 Sept. ....	.	14,00	16,0	.	13,00	.	.	12,50	15,6	22,0	.
1958 Okt. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	15,3	.	.
1958 Nov. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	14,5	15,0	.
Zeit	noch: Koks					Briketts					
	Emden/Weser					Wismar/Stralsund					
	nördl. Varberg/Gotenborg	Norrköping/Gefle oder Gotland	Venersee	nördl. Karlskrona/Norrköping	Helsingborg/Åhus	Venersee	Åhus/Karlskrona	Helsingborg/Åhus	Karlskrona/Norrköping/Gefle	Kotka/Björneborg	
	skr je 1000 kg										s je 2240 lbs
1950 .....	.	14,23	14,92	14,25	.	.	.	.	.	.	.
1951 .....	.	24,35	27,75	21,95	.	27,00	.	.	.	22,38	.
1952	14,65	16,43	20,23	16,39	15,00	16,58	13,75	12,67	15,18	20,0	.
1953	13,85	13,96	15,30	13,19	13,29	14,30	12,75	12,85	14,40	.	.
1954	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	17,26	13,75	15,35	15,34	23,6	.
1955	21,89	19,08	19,60	16,22	19,00	21,00	16,33	16,20	17,90	26,8	.
1956	21,37	19,98	20,73	18,45	19,48	18,42	17,00	18,17	18,33	32,6	.
1957	15,33	16,47	14,78	13,93	14,59	14,50	13,50	13,75	.	29,1	.
1957 Juli	12,50	13,88	15,00	13,25	12,50	.	.	.	.	.	.
1957 Aug. ....	.	13,00	13,50	13,75	12,50	.	.	.	.	.	.
1957 Sept. ....	.	11,75	15,67	13,00	.	.	.	.	.	.	.
1957 Okt.	14,50	.	14,75	13,00	13,00	.	.	.	.	17,0	.
1957 Nov. ....	.	13,25	.	.	.	.	.	.	.	16,6	.
1957 Dez. ....	.	12,50	.	.	13,00	14,50	12,00	12,00	.	.	.
1958 Jan.	13,88	16,75	.	.	13,63	.	.	13,63	13,75	.	.
1958 Febr.	14,75	15,00	.	.	12,25	.	.	.	.	.	.
1958 März	11,75	.	.	.	13,00	.	.	.	13,00	.	.
1958 April ....	.	.	.	11,00	11,75	.	.	.	.	.	.
1958 Mai	16,00	13,25	12,50	13,50	11,00	.	.	.	.	.	.
1958 Juni ....	.	12,50	13,63	.	11,13	.	.	.	.	.	.
1958 Juli ....	.	12,25	13,38	.	12,50	.	.	.	.	.	.
1958 Aug. ....	.	13,50	18,75	13,50	13,00	.	.	.	.	13,00	.
1958 Sept.	15,50	10,75	15,00	13,75	12,50	.	.	.	.	.	.
1958 Okt. ....	.	13,00	.	11,50	13,00	16,75	.	12,50	13,00	.	.
1958 Nov. ....	.	13,75	13,00	.	17,00	.	.	.	.	15,0	.

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	nordlich Stock- holm/Harnos.	Gefle	Kotka		Hamina	Venersee	nördl. Helsing- borg / Halmstad	nördl. Karlskr. Oskarshamu	
	Lübeck/ Flensburg	Kopenhagen	Belgien	Antwerpen		Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/ Lübeck	Hamburg	
	DM je Standard	dkr je Standard	s je Standard						DM je Standard		
1950											
1951	92,50	225,00	190.0	.	252.3	162.6	154.2	91,75	.	72,00	
1952	82,92	132,81		138.6	152.6	244.0	290.0	87,26	.	79,67	
1953	74,88	146,00	160.0	154.2	159.6	158.0	152.11	71,57	52,06	78,54	
1954	88,43	175,00	155.0	152.6	177.6	160.10	160.4	61,72	51,25	82,75	
1955	95,63	187,50	275.0	243.3	244.10	203.7	185.0	74,16	52,80	83,50	
1956	93,11	191,67	239.6	234.8	242.2	220.0	264.4	86,36	64,71	88,90	
1957	93,00	171,67	213.4	199.2	210.0	231.8	232.6	87,81	68,38	87,60	
						198.2	198.9	81,13	65,56	89,00	
1957 Juli	.	180,00	195.0		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	210.0	.		.			62,00	80,00	
Febr.	.				162.6	.	165.0	84,50	61,50	.	
März	.			160.0	162.6	.		70,00	56,00	.	
April	.			162.6	165.0	.	165.0	68,50	58,13	92,50	
Mai	.	145,00	187.6		163.9	165.0	180.0	.	61,00	65,00	
Juni	58,50			180.0		.	177.6	.	57,25	.	
Juli	55,00	145,00			174.3r	175.0	179.2	70,75	65,00	.	
Aug.	55,00	145,00	172.6	175.0	175.0	.	177.6	74,00	60,00	65,00	
Sept.	.	155,00			161.8	.		75,00	61,00	.	
Okt.	.		160.0	165.0	165.10	.	162.6	75,00	60,83	.	
Nov.	.		167.6		165.10	.	182.6	65,00	60,00	.	
Zeit	noch · Schnittholz						Eisen und Stahl				
	nördl. Oskarshamn/ Stockholm		nördl. Stockholm/ Harnösand		Kotka/Björneborg		Belgien			Lübeck/ Flensburg	
	Hamburg	Niederrhein/ Ruhrgebiet	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	SchwedenWestküste	
	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950	70,00	100,00				126,00	.	23.6	14,25	15,38	7,97
1951	99,15	145,17	101,63	110,71	126,42	110,67	.	23,10	22,50	17,54	11,70
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67	.	22,5	14,50	16,06	9,72
1953	100,00	105,33	74,32	71,69	74,33	84,58	.	20,0	.	14,60	11,00
1954	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	22,9	26,8	.	17,90	9,83
1955	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	31,4	29,10	18,14	18,45	10,43
1956	88,20	136,25	102,96	100,68	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17
1957	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,67
1957 Juli	96,25	115,00		89,00			.	.			
Aug.	80,00	114,00	100,00	96,50	.	87,00	.		11,00	10,00	8,00
Sept.	97,00	112,50	89,50	82,50	.	110,00	.	17.6	12,50	12,50	8,00
Okt.		140,00	90,00		65,00		.	21.0	15,00	12,75	.
Nov.	97,50		100,00	79,25		100,00	17.0	20.6	15,00	13,50	.
Dez.	.		90,00	95,00	.	122,50	.	18.0	13,00	13,50	.
1958 Jan.	77,50	.	79,00	75,00		100,00	15.9	19.0	14,58	14,13	.
Febr.	.	.	99,00		64,00	95,00	14.3r	18.6		14,38	.
März	.	.					14.3	18.6	18,31	18,94	.
April	.		75,00	66,00		88,25	14.0	16.0	12,50	11,81	.
Mai	.	.		72,00					12,13	11,94	.
Juni	67,50	.		89,00	78,00	.	.		10,50	.	7,25
Juli	60,00	88,00	79,00	78,33	62,00	87,00	.	18.3	10,50		.
Aug.			83,00		70,00		.	17.9r	18,00	12,38r	.
Sept.	91,00		90,00	78,50	92,00	87,50	.	16.6	10,50		.
Okt.	108,00		85,00	78,50	91,00	88,33	14.3	16.0	11,50	14,00	.
Nov.				80,00	97,50	87,50	.	18.6		12,88	.
Zeit	Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips	
	Niederrh./Ruhrgr.	Kali		Phosphat		Lysekil		nördl. Karlskr. Oskarshamn	Bornholm	Hildesheim	
		Hamburg		Belg./Niederl.							
		Schweden, Westküste	nördl. Aarhus/Skagen	Seeland (dän.)	Esbjerg	Wismar/ Stralsund	Schleswig- Holstein	Hamburg	Schleswig- Holstein	Elbe	Kopenhagen
DM je 1000 kg		dkr je 1000 kg			s je 1000 kg	DM je 1000 kg					
1950	.	19,25	19,00	26,00		8,00	8,25		.	.	
1951		25,64		15,75	30.0	10,00	9,25		.	.	
1952	19,67	25,62	18,00	18,50		8,38	8,16		.	.	
1953	15,00	20,11		18,50		7,13	7,95		.	.	
1954	18,15	20,25	21,50	20,50	22,7	9,50	8,10	9,90	.	.	
1955	20,50	24,56	22,50	21,00	27,1	8,50	9,19	8,33		.	
1956	20,94	25,93	25,67	26,33	25,11	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75	
1957	16,50	19,75	20,00	24,33	20,8	8,80	9,92	9,73	9,00	19,17	
1957 Juli		20,00	18,00	22,50	.	10,00	10,50		10,25	.	
Aug.	15,00	19,50		17,50	.		10,50	6,50	9,00	19,00	
Sept.					.				8,25	.	
Okt.			17,00		.	10,00	10,50	12,00	8,50	19,00	
Nov.					19.6	.		7,00		19,00	
Dez.									8,50	.	
1958 Jan.		21,00		22,00		7,50		10,50	8,50	.	
Febr.		19,50		18,00	.	8,00	8,00	9,00	7,25	.	
März			17,00		.					.	
April			16,50		.		7,00	8,50	6,00	.	
Mai	15,45	17,00			16.0	8,00		8,75	7,75	.	
Juni			17,00				9,25	9,88	8,25	.	
Juli			17,00		.		9,50	.	8,50	.	
Aug.	15,00				.	8,50	10,50		6,50	.	
Sept.	13,00	17,00			.	9,00		7,63	8,50	.	
Okt.		19,00	17,00		.		9,63		8,50	18,00	
Nov.		19,00			.	8,00		7,50		.	

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

Frachtraten * der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	Getreide												
	Roggen und Weizen ¹⁾		Uehr. Getreide d. Guterkl. IV ¹⁾	Roggen und Weizen ¹⁾		Brot-	Futter-	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	14,56	.	.	8,36	7,76
1951 JD	.	.	.	8,44	7,84	11,87	11,27	14,03	13,43	7,94	.	7,34	7,34
1952 JD	.	.	.	9,45	8,85	13,47	12,87	15,00	14,40	8,95	.	8,35	8,35
1953 JD	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	.	8,44	8,44
1954 JD	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	.	8,44	8,44
1955 JD	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	.	8,44	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	8,44
1957 JD	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁷⁾	15,03 ⁷⁾	9,04	.	8,44	8,44
1958 JD p	16,24	15,34	9,79	10,78	9,03	15,22	14,52	17,28 ⁷⁾	16,58 ⁷⁾	10,28	.	9,58	9,58
1958 Jan.	15,61	14,90	9,65	9,63	9,03	13,81	13,21	15,76	15,16	9,14	.	8,54	8,54
Febr.	15,61	14,90	9,65	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
März	16,41	15,45	9,85	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
April	16,41	15,45	9,85	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Mai	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Juni	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Juli	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Aug.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Sept.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Okt.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Nov.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67
Dez.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	.	9,67	9,67

Zeit	Getreide				Getreide und Mehl ab 50 t		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Ruhrgebiet		
	Emden				Hamburg			Zechengruppe		
	nach Mannheim		Heilbronn ⁵⁾		nach Berlin			I	II	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	9,16	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 ⁷⁾	14,53 ⁷⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 JD p	14,72	14,02	16,97 ⁷⁾	16,27 ⁷⁾	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1958 Jan.	13,32	12,72	15,27	14,67	13,86	13,56	8,60	6,32	6,90	7,56
Febr.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
März	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
April	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
Mai	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Juni	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Juli	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Aug.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Sept.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Okt.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Nov.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Dez.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72

Zeit	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)		
	Zechengruppe			Ruhrgebiet			Zechengruppe		
	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
1950 JD	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	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
1952 JD	4,60	5,03	5,52	3,65	4,03	4,44	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
1954 JD	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 JD	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	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
1957 JD	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 JD p	5,36	5,68	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 Jan.	4,60	5,14	5,66	4,67	5,07	5,48	5,83	6,35	6,96
Febr.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
März	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
April	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Mai	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Juni	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Juli	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Aug.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Sept.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Okt.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Nov.	5,42	5,93	6,52	4,44	4,94	5,36	6,70	7,30	7,99
Dez.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

¹⁾ Loses Getreide der Guterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ²⁾ Ab 1. 6. 1956. — ³⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁴⁾ Ab 1. 4. 1949. — ⁵⁾ Einschließlich Schiffsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — ⁶⁾ Ab 1. 5. 1949. — ⁷⁾ Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgezogen). — ⁸⁾ Ab 18. 6. 1949. — ⁹⁾ Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

Erläuterung: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle.

noch: Frachtraten* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	Bunkerkohle	Ortskohle	Steinkohle						
	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhafen				
	nach	nach			nach				
	Bremen	Hannover	Berlin	Abladung 1,75 m	Frankfurt(M. ¹⁾ Osthafen	Würzburg ¹⁾	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	5,60	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	7,37	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
1958 JD p	7,80	9,91	8,73	17,33	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	16,35	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
März	6,66	10,02	8,83	16,35	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
April	7,88	10,02	8,83	16,35	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Mai	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Juni	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Juli	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Aug.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Sept.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Okt.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Nov.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
Dez.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02

Zeit	Braunkohlenbriketts					Erze				
	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl
	nach					nach		nach		
	Frankfurt(M. ¹⁾	Würzburg ¹⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		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	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85
1958 JD p	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,55	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
März	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85
April	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85
Mai	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85
Juni	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85
Juli	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85

Zeit	Mineralöl in Tankschiffen					Kies			Bims Kies ⁵⁾		
	Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	nach	nach		nach		nach			nach		
	Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt. - Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)	Heilbronn ⁷⁾ über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.		Mannheim		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
					über Rh.-Herne-Kan./Wes.-Datt.-Kan.	Transportsatz			Übernahmesatz		
1949 JD			23,75 ⁸⁾	20,50 ⁸⁾	21,15	3,53	5,35	5,97	3,17		
1950 JD			23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 ¹¹⁾	6,46 ¹¹⁾
1951 JD			23,99	19,72	21,22	2,55	4,63	5,18	3,58	6,12	6,80
1952 JD			24,95	20,55	21,55	2,55	5,73	6,39	4,53	7,71	8,51
1953 JD			24,95	20,55	21,55	2,62	5,83	6,51	4,54	7,78	8,60
1954 JD			24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60
1955 JD			25,29	20,12 ¹⁰⁾	20,90 ¹⁰⁾	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 JD	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 JD	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 JD p	14,89 ¹²⁾		27,71 ¹²⁾		21,57 ¹²⁾	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1958 Jan.	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	3,04	5,79	6,51	4,00	6,70	7,32
Febr.	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juli	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.	15,20 ¹²⁾		27,75 ¹²⁾		21,95 ¹²⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.	15,20 ¹²⁾		27,75 ¹²⁾		21,95 ¹²⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.	15,20 ¹²⁾		27,75 ¹²⁾		21,95 ¹²⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

¹⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-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-Ruhrhafen-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 Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — ³⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheinheiten. — 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 Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — 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 Löscheinheit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ 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. — ¹²⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterwasserhäfen nach dem Kanal- und Rheinströmgebiet einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist.

noch: Frachtraten * der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. ¹⁾	
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ⁶⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ⁴⁾	Bremen		Partien	
	nach Frankfurt/M. ²⁾ — Oberhafen		Köln	nach Leverkusen oder Duisb.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	nach Köln	Mannheim	unter 50 t	50 t und mehr
	Heilbronn ⁴⁾								Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim	
Übernahmesatz						Transportsatz			Frachtsatz	
1949 JD			3,38	3,49 ⁷⁾	3,33	4,71	12,42 ⁸⁾	17,66 ⁹⁾		
1950 JD	3,93 ³⁾	5,34 ³⁾	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 ⁹⁾	5,35 ⁹⁾
1951 JD	4,04	5,59	3,13	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 ⁵⁾	3,83 ⁵⁾	4,03 ⁵⁾	3,65	5,62 ⁵⁾	13,06	17,55	8,00	7,00
1958 JD p	4,92	7,10	4,26	4,46	4,17	6,23 ⁵⁾	15,03	19,82	9,47	8,28
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
März	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
April	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
Mai	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
Juni	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
Juli	4,96	7,17	4,26	4,46	4,22	6,25	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Sept.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Okt.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Nov.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Dez.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	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			
	Rhein-Ruhr-Häfen						I		II	
	Würzburg ¹⁰⁾		nach Heilbronn ¹¹⁾		Karlsruhe		Partien:			
							50 t	100 t	50 t	100 t
Frachtsatz						von Hamburg ¹²⁾ nach Berlin ¹³⁾				
1949 JD			8,33 ³⁾	7,90 ³⁾	7,48 ³⁾	7,05 ³⁾	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	13,10	12,80	12,80	12,50
1954 JD			10,81	10,20	9,73	9,13	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 ⁵⁾	10,20 ⁵⁾	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70
1958 JD p	13,02	11,92	12,67 ⁵⁾	11,70 ⁵⁾	11,43	10,30	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
März	12,95	11,80	12,60	11,45	11,35	10,25	14,63	14,33	14,48	14,18
April	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Mai	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Juni	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Juli	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Aug.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Sept.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Okt.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Nov.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Dez.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	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	50 t	100 t
von Hamburg ¹²⁾ nach Berlin ¹³⁾										
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	13,30	13,00		
1958 JD p	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		
März	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
April	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
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		

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserszuschlag.

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. Oktober 1952 mit 0,052 DM, ab 1. November 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — ³⁾ Gültig vom 15. Februar 1950 bis 24. Januar 1951. — ⁴⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — ⁵⁾ Einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — ⁶⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 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. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V sowie der Ausnahmesatz auf 0,336 DM. — ⁷⁾ Gültig vom 1. Juni 1949 bis 14. Februar 1950. — ⁸⁾ Gültig vom 1. Mai 1949 bis 30. November 1950. — ⁹⁾ Gültig vom 1. August 1950 bis 24. Januar 1951. — ¹⁰⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. Die Sätze betragen ab 15. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — ¹¹⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. Mai 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. Mai 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — ¹²⁾ Hamburg, Bightsgebiet A. — ¹³⁾ Berlin unterhalb.

III. Luftverkehr

A. Flugpreise im Personenverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr		1957 Sommerhalbjahr		1957/58 Winterhalbjahr		1958 Sommerhalbjahr		1958/59 Winterhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa													
Belgien	Brüssel	a) 104,00	76,00	104,00	76,00	104,00	76,00	109,00	80,00	109,00	80,00	109,00	80,00
		b) 188,00	137,00	188,00	137,00	188,00	137,00	197,00	144,00	197,00	144,00	197,00	144,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	115,00	—	115,00
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) 128,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,50
		b) 231,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d) —	166,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	a) 62,00	50,00	66,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00
		b) 112,00	90,00	119,00	90,00	112,00	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	—	62,00
	Hamburg	a) 128,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b) 231,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d) —	166,00	—	166,00	—	f) 144,00	—	f) 144,00	—	f) 144,00	—	f) 144,00
	Hannover	a) 86,00	69,00	92,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00
		b) 155,00	125,00	166,00	125,00	155,00	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	—	96,00
	München	a) 88,00	70,00	94,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00
		b) 159,00	126,00	170,00	126,00	159,00	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	—	98,00
	Nürnberg	a) 50,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b) 90,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,50	72,00
		f) —	—	—	60,00	—	60,00	—	60,00	—	60,00	—	60,00
	Stuttgart	a) 50,00	40,00	48,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b) 90,00	72,00	87,00	72,00	90,00	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	—	56,00
Frankreich	Paris	a) 130,00	95,00	130,00	99,00	136,00	105,00	136,00	105,00	143,00	110,00	143,00	110,00
		b) 234,00	171,00	234,00	179,00	245,00	189,00	245,00	189,00	258,00	198,00	258,00	198,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Griechenland	Athen	a) 708,00	514,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00
		b) 1275,00	926,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00
		e) —	—	—	718,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien	London	a) 225,00	172,00	225,00	176,00	237,00	185,00	237,00	185,00	245,00	189,00	245,00	189,00
		b) 405,00	310,00	405,00	317,00	427,00	333,00	427,00	333,00	441,00	341,00	441,00	341,00
		ce) —	—	—	—	—	260,00	—	—	—	260,00 ²⁾	—	—
Italien	Mailand	a) 214,00	156,00	214,00	156,00	214,00	156,00	225,00	164,00	225,00	164,00	225,00	164,00
		b) 386,00	281,00	386,00	281,00	386,00	281,00	405,00	296,00	405,00	296,00	405,00	296,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	265,00	—	265,00	—	265,00
	Rom	a) 314,00	228,00	314,00	228,00	314,00	228,00	330,00	240,00	330,00	240,00	330,00	240,00
		b) 566,00	411,00	566,00	411,00	566,00	411,00	594,00	432,00	594,00	432,00	594,00	432,00
		e) —	—	—	—	—	—	ce) 369,00 ²⁾	—	—	388,00	—	388,00
Jugoslawien	Belgrad	a) 385,00	280,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00
		b) 693,00	504,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00
		e) —	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	—	—	—
Niederlande	Amsterdam	a) 110,00	80,00	110,00	80,00	110,00	80,00	116,00	85,00	116,00	85,00	116,00	85,00
		b) 198,00	144,00	198,00	144,00	198,00	144,00	209,00	153,00	209,00	153,00	209,00	153,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen	Oslo	a) 374,00	303,00	374,00	307,00	374,00	307,00	387,00	317,00	387,00	323,00	387,00	233,00
		b) 674,00	546,00	674,00	553,00	674,00	553,00	697,00	571,00	697,00	582,00	697,00	582,00
		ce) —	—	—	409,00 ²⁾	—	409,00 ²⁾	—	422,00 ²⁾	—	—	—	—
Österreich	Wien	a) 200,00	146,00	200,00	146,00	210,00	153,00	210,00	153,00	210,00	153,00	210,00	153,00
		b) 360,00	263,00	360,00	263,00	378,00	276,00	378,00	276,00	378,00	276,00	378,00	276,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	Lissabon	a) 517,00	382,00	517,00	382,00	543,00	402,00	543,00	402,00	543,00	402,00	543,00	402,00
		b) 931,00	688,00	931,00	688,00	978,00	724,00	978,00	724,00	978,00	724,00	978,00	724,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanien	Barcelona	a) 329,00	239,00	329,00	239,00	329,00	239,00	346,00	252,00	346,00	252,00	346,00	252,00
		b) 593,00	431,00	593,00	431,00	593,00	431,00	623,00	454,00	623,00	454,00	623,00	454,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Madrid	a) 397,00	294,00	397,00	294,00	417,00	309,00	417,00	309,00	417,00	309,00	417,00	309,00
		b) 715,00	530,00	715,00	530,00	751,00	557,00	751,00	557,00	751,00	557,00	751,00	557,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden	Stockholm	a) 374,00	303,00	374,00	307,00	374,00	307,00	387,00	317,00	387,00	323,00	387,00	323,00
		b) 674,00	546,00	674,00	553,00	674,00	553,00	697,00	571,00	697,00	582,00	697,00	582,00
		e) —	—	—	409,00 ²⁾	—	ce) 409,00 ²⁾	—	ce) 422,00 ²⁾	—	—	—	—
Schweiz	Genf	a) 180,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	174,00	131,00	174,00	131,00
		b) 324,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	314,00	236,00	314,00	236,00
		e) —	199,00	—	199,00	—	ce) 199,00	—	ce) 199,00	—	ce) 199,00	—	ce) 199,00
	Zürich	a) 126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00
		b) 227,00	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	—	ce) 140,00	—	ce) 140,00
Türkei	Istanbul	a) 814,00	592,00	814,00	592,00	830,00	608,00	830,00	608,00	830,00	608,00	830,00	608,00
		b) 1466,00	1066,00	1466,00	1066,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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.
²⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — ²⁾ Nur vom 1. April bis 31. Oktober zugelassen. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

noch: III. Luftverkehr

noch: A. Flugpreise im Personenverkehr
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr		1957 Sommerhalbjahr		1957/58 Winterhalbjahr		1958 Sommerhalbjahr		1958/59 Winterhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Afrika													
Ägypten	Kairo	a) 1118,00	753,00	1153,00	788,00	1153,00	788,00	1153,00	788,00	1188,00	812,00	1188,00	812,00
		b) 2013,00	1356,00	2076,00	1419,00	2076,00	1419,00	2076,00	1419,00	2139,00	1462,00	2139,00	1462,00
Südafr. Union	Johannesburg	a) 2388,00	1647,00	2447,00	1706,00	2447,00	1706,00	2447,00	1706,00	2635,00	1788,00	2635,00	1788,00
		b) 4299,00	2965,00	4405,00	3071,00	4405,00	3071,00	4405,00	3071,00	4743,00	3219,00	4743,00	3219,00
Asien													
Aden	Aden	a) 7117,00	1259,00	1800,00	1318,00	1800,00	1318,00	1800,00	1318,00	1929,00	1388,00	1929,00	1388,00
		b) 3091,00	2267,00	3240,00	2373,00	3240,00	2373,00	3240,00	2373,00	3473,00	2499,00	3473,00	2499,00
Staat Singapur	Singapur	a) 2823,00	2047,00	3105,00	2164,00	3105,00	2164,00	3105,00	2164,00	3329,00	2270,00	3329,00	2270,00
		b) 5082,00	3685,00	5589,00	3896,00	5589,00	3896,00	5589,00	3896,00	5993,00	4026,00	5993,00	4026,00
Birma	Rangun	a) 2658,00	2000,00	2905,00	2094,00	2905,00	2094,00	2905,00	2094,00	3117,00	2200,00	3117,00	2200,00
		b) 4785,00	3600,00	5229,00	3770,00	5229,00	3770,00	5229,00	3770,00	5611,00	3960,00	5611,00	3960,00
Ceylon	Colombo	a) 2317,00	1647,00	2317,00	1647,00	2482,00	1729,00	2482,00	1729,00	2482,00	1729,00	2482,00	1729,00
		b) 4171,00	2965,00	4171,00	2965,00	4468,00	3113,00	4468,00	3113,00	4468,00	3113,00	4468,00	3113,00
Indien	Bombay	a) 2070,00	1447,00	2070,00	1447,00	2223,00	1529,00	2223,00	1529,00	2223,00	1529,00	2223,00	1529,00
		b) 3726,00	2605,00	3726,00	2605,00	4002,00	2753,00	4002,00	2753,00	4002,00	2753,00	4002,00	2753,00
	Kalkutta	a) 2305,00	1647,00	2305,00	1647,00	2470,00	1729,00	2470,00	1729,00	2470,00	1729,00	2470,00	1729,00
		b) 4140,00	2965,00	4140,00	2965,00	4446,00	3113,00	4446,00	3113,00	4446,00	3113,00	4446,00	3113,00
Irak	Bagdad	a) 1423,00	965,00	1435,00	977,00	1435,00	977,00	1435,00	977,00	1470,00	1000,00	1470,00	1000,00
		b) 2562,00	1787,00	2583,00	1759,00	2583,00	1759,00	2583,00	1759,00	2646,00	1800,00	2646,00	1800,00
Iran	Abadan	a) 1482,00	1047,00	1529,00	1094,00	1529,00	1094,00	1529,00	1094,00	1565,00	1118,00	1565,00	1118,00
		b) 2668,00	1885,00	2753,00	1970,00	2753,00	1970,00	2753,00	1970,00	2817,00	2013,00	2817,00	2013,00
	Teheran	a) 1623,00	1118,00	1623,00	1118,00	1623,00	1118,00	1623,00	1118,00	1659,00	1141,00	1659,00	1141,00
		b) 2922,00	2013,00	2922,00	2013,00	2922,00	2013,00	2922,00	2013,00	2987,00	2054,00	2987,00	2054,00
Japan	Tokio	a) 3681,00	2670,00	4058,00	2799,00	4058,00	2799,00	4058,00	2799,00	4305,00	2917,00	4305,00	2917,00
		b) 6626,00	4806,00	7305,00	5039,00	7305,00	5039,00	7305,00	5039,00	7749,00	5258,00	7749,00	5258,00
Libanon	Beirut	a) 1118,00	753,00	1153,00	788,00	1153,00	788,00	1153,00	788,00	1188,00	812,00	1188,00	812,00
		b) 2013,00	1356,00	2076,00	1419,00	2076,00	1419,00	2076,00	1419,00	2139,00	1462,00	2139,00	1462,00
Philippinen	Manila	a) 3364,00	2447,00	3705,00	2564,00	3705,00	2564,00	3705,00	2564,00	3964,00	2694,00	3964,00	2694,00
		b) 6056,00	4405,00	6669,00	4616,00	6669,00	4616,00	6669,00	4616,00	7136,00	4850,00	7136,00	4850,00
Syrien	Damaskus	a) 1118,00	753,00	1153,00	788,00	1153,00	788,00	1153,00	788,00	1188,00	812,00	1188,00	812,00
		b) 2013,00	1356,00	2076,00	1419,00	2076,00	1419,00	2076,00	1419,00	2139,00	1462,00	2139,00	1462,00
Thailand	Bangkok	a) 2788,00	2023,00	3070,00	2129,00	3070,00	2129,00	3070,00	2129,00	3282,00	2235,00	3282,00	2235,00
		b) 5019,00	3642,00	5526,00	3833,00	5526,00	3833,00	5526,00	3833,00	5908,00	4023,00	5908,00	4023,00
Australien und Ozeanien													
Australien	Sydney	a) 3846,00	2799,00	3846,00	2799,00	3846,00	2799,00	4034,00	2940,00	4034,00	2940,00	4034,00	2940,00
		b) 6923,00	5039,00	6923,00	5039,00	6923,00	5039,00	7262,00	5292,00	7262,00	5292,00	7262,00	5292,00
Amerika													
Argentinien	Buenos Aires	a) 3054,00	—	3054,00	—	3272,00	2361,00	3272,00	2361,00	3369,00	2428,00	3369,00	2428,00
		b) 5498,00	—	5498,00	—	5890,00	4250,00	5890,00	4250,00	6065,00	4371,00	6065,00	4371,00
Brasilien	Rio de Janeiro	a) 2915,00	—	2915,00	—	3125,00	2235,00	3125,00	2235,00	3222,00	2302,00	3222,00	2302,00
		b) 5247,00	—	5247,00	—	5625,00	4023,00	5625,00	4023,00	5800,00	4144,00	5800,00	4144,00
Chile	Santiago	a) 3272,00	—	3272,00	—	3503,00	2533,00	3503,00	2533,00	3612,00	2625,00	3612,00	2625,00
		b) 5890,00	—	5890,00	—	6306,00	4560,00	6306,00	4560,00	6502,00	4725,00	6502,00	4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a) 2457,00	1882,00	2457,00	1882,00	2331,00	1882,00	2331,00	1882,00	2415,00	1882,00	2415,00	1882,00
		b) 4433,00	3388,00	4433,00	3388,00	4196,00	3388,00	4196,00	3388,00	4347,00	3388,00	4347,00	3388,00
Uruguay	Montevideo	a) 3054,00	—	3054,00	—	3272,00	2361,00	3272,00	2361,00	3369,00	2428,00	3369,00	2428,00
		b) 5498,00	—	5498,00	—	5890,00	4250,00	5890,00	4250,00	6065,00	4371,00	6065,00	4371,00
Venezuela	Caracas	a) 2415,00	1853,00	2415,00	1853,00	2289,00	1853,00	2289,00	1853,00	2373,00	1853,00	2373,00	1853,00
		b) 4347,00	3336,00	4347,00	3336,00	4121,00	3336,00	4121,00	3336,00	4272,00	3336,00	4272,00	3336,00
Vereinigte Staaten	New York	a) 2009,00	1379,00	2009,00	1379,00	1841,00	1379,00	1841,00	1379,00 ^{a)}	1988,00	1484,00 ^{a)}	1988,00	1484,00 ^{a)}
		b) 3617,00	2483,00	3617,00	2483,00	3314,00	2483,00	3314,00	2483,00	3579,00	2672,00 ^{a)}	3579,00	2672,00 ^{a)}
		c) —	—	3405,00	2313,00	—	—	—	—	—	—	—	—
		d) —	—	—	—	—	2074,00	—	2074,00	—	—	—	—

a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Vor- und Nachsaison-Flugpreise für Hin- und Rückflug. Geltungsdauer auf Nordatlantikkreuzen jeweils vom 1. November bis zum 31. März des folgenden Jahres. — d) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen.

^{b)} Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ^{a)} Economy-Klasse: Einfacher Flug DM 1 219,00, Hin- und Rückflug DM 2 195,00.

noch: III. Luftverkehr

B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg¹⁾

von Frankfurt (Main) nach		1955		1956 Sommerhalbjahr ²⁾		1956/57 Winterhalbjahr ³⁾		1957 Sommerhalbjahr		1957/58 Winterhalbjahr ⁴⁾		1958 Sommerhalbjahr ⁵⁾		1958/59 Winterhalbjahr	
		unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über
		45		45		45		45		45		45		45	
Kilogramm															
Europa															
Brüssel	Brüssel	0,80	0,60	0,80	0,60	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,45	1,93	1,45	2,02	1,51	2,02	1,51	2,02	1,51	2,14	1,60	7,14	1,60
Deutschland	Berlin	0,97	0,73	0,97	0,73	1,02	0,76	1,02	0,76	1,02	0,76	1,07	0,80	1,07	0,80
	Bremen	1,19	0,89	1,19	0,89	1,25	0,94	1,25	0,94	1,25	0,94	1,32	0,99	1,32	0,99
	Düsseldorf	0,52	0,39	0,52	0,39	0,54	0,41	0,54	0,41	0,54	0,41	0,57	0,43	0,57	0,43
	Hamburg	1,19	0,89	1,19	0,89	1,25	0,94	1,25	0,94	1,25	0,94	1,32	0,99	1,32	0,99
	München	0,74	0,56	0,74	0,56	0,78	0,59	0,78	0,59	0,78	0,59	0,82	0,62	0,82	0,62
	Stuttgart	0,40	0,30	0,40	0,30	0,42	0,32	0,42	0,32	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45	0,33
Finnland	Helsinki	3,64	2,73	3,64	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	3,91	2,94	3,91	2,94	3,91	2,94
Frankreich	Paris	0,97	0,73	0,97	0,73	1,05	0,80	1,05	0,80	1,05	0,80	1,09	0,84	1,09	0,84
Großbritannien	London	1,47	1,11	1,47	1,11	1,60	1,18	1,60	1,18	1,60	1,18	1,68	1,26	1,68	1,26
Italien	Rom	2,00	1,50	2,00	1,50	2,10	1,60	2,10	1,60	2,10	1,60	2,23	1,68	2,23	1,68
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,60	0,80	0,60	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,88	0,67	0,88	0,67
Norwegen	Oslo	2,65	1,99	2,86	2,14	3,02	2,27	3,02	2,27	3,02	2,27	3,15	2,39	3,15	2,39
Österreich	Wien	1,31	0,98	1,31	0,98	1,39	1,05	1,39	1,05	1,39	1,05	1,47	1,09	1,47	1,09
Portugal	Lissabon	3,57	2,68	3,57	2,68	3,78	2,81	3,78	2,81	3,78	2,81	3,95	2,98	3,95	2,98
Spanien	Madrid	2,84	2,13	2,84	2,13	3,02	2,27	3,02	2,27	3,02	2,27	3,15	2,35	3,15	2,35
Schweden	Stockholm	2,66	2,00	2,86	2,14	3,02	2,27	3,02	2,27	3,02	2,27	3,15	2,39	3,15	2,39
Schweiz	Zürich	0,86	0,64	0,93	0,70	0,93	0,70	0,93	0,70	0,93	0,70	1,01	0,76	1,01	0,76
Türkei	Istanbul	5,10	3,82	5,10	3,82	5,38	4,03	5,38	4,03	5,38	4,03	5,63	4,24	5,63	4,24
Afrika															
Ägypten	Kairo	5,68	4,26	5,98	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,68	8,01	11,22	8,42	11,76	8,82	11,76	8,82	11,76	8,82	11,76	8,82	11,76	8,82
Ghana	Accra	9,90	7,43	10,44	7,83	11,00	8,23	11,00	8,23	11,00	8,23	11,00	8,23	11,00	8,23
Marokko	Casablanca	3,20	2,40	3,20	2,40	3,28	2,44	3,28	2,44	3,49	2,65	3,15	2,35	3,15	2,35
Südafrik. Union	Johannesburg	13,58	10,18	14,26	10,70	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	15,79	11,84	15,79	11,84
Asien															
Birma	Rangun	15,00	11,25	15,73	11,80	16,55	12,39	16,55	12,39	16,55	12,39	17,35	13,02	17,35	13,02
Ceylon	Colombo	13,58	10,18	14,26	10,70	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26
Hongkong	Victoria	19,31	14,48	20,24	15,18	21,29	15,96	21,29	15,96	21,29	15,96	23,44	17,60	23,44	17,60
Indien	Bombay	12,25	9,19	12,89	9,67	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16
	Kalkutta	13,38	10,04	14,06	10,55	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09
Indonesien	Djakarta	17,35	13,01	18,23	13,68	19,19	14,36	19,19	14,36	19,19	14,36	20,16	15,12	20,16	15,12
Irak	Basra	7,65	5,74	8,04	6,03	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34
Iran	Teheran	8,82	6,62	9,27	6,95	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31
Israel	Tel Aviv	5,68	4,26	5,98	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Japan	Tokio	23,52	17,64	24,70	18,53	25,96	19,45	25,96	19,45	25,96	19,45	27,26	20,45	27,26	20,45
Libanon	Beirut	5,68	4,26	5,98	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Pakistan	Karachi	11,22	8,42	11,76	8,82	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28
Syrien	Damaskus	5,68	4,26	5,98	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,7	6,30	4,70	6,30	4,70
Thailand	Bangkok	16,17	12,13	17,00	12,75	17,85	13,40	17,85	13,40	17,85	13,00	18,77	14,07	18,77	14,07
Australien und Ozeanien															
Australien	Sydney	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	24,49	18,35	24,49	18,35
Neuseeland	Auckland	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	28,14	21,13	28,14	21,13
Amerika															
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,65	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	21,59 ⁶⁾	16,21 ⁶⁾	21,59	16,21
Bolivien	La Paz	21,38	16,06	21,38	16,06	22,05	16,59	22,05	16,59	22,05	16,59	22,76	17,09	22,76	17,09
Brasilien	Rio de Janeiro	17,10	12,82	17,94	13,45	17,94	13,45	17,94	13,45	17,94	13,45	19,74	14,83	19,74	14,83
Chile	Santiago	20,08	15,06	21,05	15,79	21,05	15,79	21,05	15,79	21,05	15,79	22,13 ⁶⁾	16,63 ⁶⁾	22,13	16,63
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78	11,68	8,78	11,68	8,78	12,31	9,24	12,31	9,24
	Toronto	11,54	8,66	11,54	8,66	12,14	9,11	12,14	9,11	12,14	9,11	12,77	9,62	12,77	9,62
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93	15,88	11,93	15,88	11,93	16,55	12,43	16,55	12,43
Kuba	Havana	13,15	9,90	13,15	9,90	13,73	10,37	13,73	10,37	13,73	10,37	14,53	11,00	14,53	11,00
Mexiko	Mexiko City	14,45	11,05	14,48	11,09	15,08	11,55	15,08	11,55	15,08	11,55	15,83	12,22	15,83	12,22
Peru	Lima	19,53	14,67	19,53	14,67	20,20	15,20	20,20	15,20	20,20	15,20	20,92	15,71	20,92	15,71
Uruguay	Montevideo	19,53	14,65	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	21,59 ⁶⁾	16,21 ⁶⁾	20,59	16,21
Venezuela	Barcelona	15,08	11,34	15,08	11,34	15,79	11,89	15,79	11,89	15,79	11,89	16,55	12,43	16,55	12,43
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,60	11,47	8,60	12,05	9,07	12,05	9,07	12,05	9,07	12,68	9,53	12,68	9,53

Anmerkung: Die Luftfrachttarife sind nach den veröffentlichten Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association) zusammengestellt. Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens 5 DM pro kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — ²⁾ Preise gelten bis 31. Dezember 1956. — ³⁾ Preise ab 1. Januar 1957. — ⁴⁾ Preise gelten bis 28. Februar 1958. — ⁵⁾ Preise ab 1. März 1958. — ⁶⁾ Preise ab 1. April 1958.

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	Bestimmungsort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Sept. 1958	Nov. 1958
von Frankfurt (Main) nach								
Antibiotica	a) Bagdad	100	4,62	4,62	4,62	4,70	4,70	4,70
	a) Damaskus	100	3,53	3,53	3,53	3,65	3,65	3,65
	a) Istanbul	100	3,09	3,09	3,09	—	—	—
	a) Teheran	100	5,45	5,45	5,45	5,59	4,66g)	4,66
Bekleidung, auch halbfertige	d) Boston/N.Y.	45	4,54	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Göteborg	100	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47	1,47
	d) New York	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	250	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	c) Göteborg	250	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47	1,47
	a) New York	45	4,88	4,54	4,62	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	250	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83
Unterwäsche	Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	Algier	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York	45	5,09	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	0,46
	New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro-	Amsterdam	100	0,40	0,40	0,40	—	—	—
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	—	—	—	1,51	1,51	1,51
	c) Amsterdam	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	Bagdad	45	—	c) 4,41	4,62	4,87	4,87	4,87
	Baranquilla	45	—	—	8,48	8,48	8,48	8,48
	Bogota	45	—	—	9,53	9,53	9,53	9,53
	Caracas	45	—	—	8,57	8,57	8,57	8,57
	Curacao	45	—	—	7,94	7,94	7,94	7,94
	Houston	45	—	—	—	6,59	6,72	6,72
	Mexiko City	45	—	—	7,69	7,69	7,69	7,69
	New York	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Radio-,Fernsehapparate und/oder Musiktuben	Beirut	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	c) Brüssel	250	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	—	100	0,48	—	—	0,46	0,46	0,46
	Casablanca	100	—	—	—	1,93	1,93	1,93
	c) Teheran	250	5,04	5,04	5,04	—	—	—
	c) Tunis	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Photographische Artikel und Projektions- geräte ohne Zubehör	Algier	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Mexiko City	45	8,36	8,36	7,85	7,85	7,85	7,85
	New York	45	a) 5,09	a) 5,09	5,25	5,25	5,25	5,25
Instrumente, Apparate und Zubehör								
Wissenschaftliche und Labor-	c) London	100	0,71	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76
	—	45	—	—	—	0,88	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche								
Instrumente mit Zubehör	c) Mailand	100	0,83	0,83	0,83	0,83	—	—
	b) New York	45	5,55	5,09	5,25	5,25	5,25	5,25
Uhren	c) London	45	0,89	0,89	0,89	—	—	—
	New York	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01
Silber in Barren, auch halbfertige Produkte..	London	1000	0,74	0,74	0,74	—	—	—
Kugellager	London	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren	d) London	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Chemikalien und pharmazeutische Produkte .	c) Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	b) New York	100	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	Versandort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Sept. 1958	Nov. 1958
nach Frankfurt (Main) von								
Bekleidung, auch halbfertige	c) Amsterdam	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	d) Brüssel	500	0,38	0,38	—	—	—	—
	d) Brüssel	100	—	—	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Glasgow	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	e) Mailand	45	0,88	0,88	—	—	—	—
	c) New York	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,66	4,66
	c) Stockholm	100	1,51	—	—	—	—	—
Garne und Zwirne	d) Brüssel	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	c) Manchester	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester	500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York	45	4,83	4,54	4,62	4,62	4,66	4,66
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	d) Brüssel	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	Dublin	45	—	1,18 ¹⁾	1,18 ¹⁾	1,18	1,18	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	0,76
	c) Manchester	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	New York	45	4,91	4,54	4,62	4,62	4,66	4,66
	Paris	100	—	—	0,50	0,50	0,50	0,50
Därme	Beirut/Damaskus	100	2,56	2,56	2,56	2,81	2,81	2,81
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul	250	2,06	2,06	—	—	—	—
	Kairo	100	2,23	2,23	2,23	2,35	2,35	2,35
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	Kuweit	100	3,57	3,57	—	—	—	—
	Teheran	250	3,36	3,36	3,02	3,02	3,02	2,39
Gold, verfeinert oder unverfeinert	Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	f) 9,41	9,41	9,41
Drogen	Bombay	250	3,49	3,49	—	—	—	—
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien	c) Kopenhagen	100	1,13	1,13	—	—	—	—
	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,12
Kosmetische Artikel, Seifen	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,12
Geschäfts- und Büromaschinen	Bergen	100	—	—	—	1,89	1,89	1,89
	Glasgow	45	—	1,22	1,22	—	—	—
	Glasgow	100	1,05	1,05	1,05	—	—	—
	b) New York	45	5,59	5,09	5,09	5,33	5,38	5,38
	Oslo	100	1,43	1,47	—	—	—	—
	Stockholm	100	1,51	1,55	—	—	—	—
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand	250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand	500	0,67	0,67	—	—	—	—
Radio-, Fernsehapparate und Kombinationen	Stockholm	100	1,51	1,55	—	—	—	—
Fische und Fischwaren	Amsterdam	100	0,46	0,46	—	—	—	—
	Belgrad	100	—	—	—	1,47	1,47	1,47
	Lissabon	100	—	—	1,55	1,55	—	—
	Lissabon	250	—	1,22 ²⁾	1,22	1,22	—	—
	Oslo	100	1,47	1,47	—	—	—	—
	Oslo	250	1,26	1,26	—	—	—	—
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle	Karachi	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	a) Paris	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Karakulfelle	Johannesburg ...	250	4,70	4,70	4,70	4,96	4,96	4,96
Fuchsfelle	d) Mailand	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88

Anmerkungen: *) Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20). — 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 Verloader kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet. — g) Ab 1. September 1958 Mindestgewicht 45 kg.
2) Mindestgewicht 100 kg. — 2) Krabben, Krebse, Hummer.