

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1958/59



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1958/59



Jahrgang 1958 · Nr. 4

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Winter 1958/59	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 Schiffsfrachtsindices	13
2. Frachtraten der Trampschiffahrt	
a) im Überseeverkehr	
Düngemittel	15
Erdöl	14
Erze	15
Espartogras	15
Getreide	14
Grubenholz	15
Kohle	14
Kopra	14
Salz	14
Schnittholz	15
Schrott	15
Schwefel	15
Schwefelkies	15
Sojabohnen	14
Zinkkonzentrat	15
Zucker	14
b) im Küstenverkehr	
Blocksteine, Granit- und Pflastersteine	17
Briketts	16
Düngemittel	17
Eisen- und Stahlerzeugnisse	17
Getreide	16
Koks	16
Kupfer	17
Papierholz	17
Roheisen	17
Salz	16
Schnittholz	17
Soda	17
Steinkohle	16
Tonerde	17

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

Abkürzungen und Zeichenerklärungen

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif	n = Nominell
E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
HBf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
VBf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfrs = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = Dollar
Antw. = Antwerpen	r = berichtigte Zahlenangabe
Nordd. = Norddeutsche	P = preliminary
BRT = Bruttoregistertonnage	
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	Bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragene Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume in Maßeinheiten von 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm.
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gewichtsmäßige Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit in longtons oder metrischen Tonnen, die ein Schiff in vollbeladenem Zustand (einschließlich Betriebslasten) bis zur sog. Ladelinie zu tragen vermag.
c. c. = cubic capacity	die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Olladeräume 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 des Druckes noch nicht vor
1 Standard = 4,6721 cbm	

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Mai 1959

Die Verkehrspreise im In- und Ausland im Winter 1958/59

Die Tarife für Schiene und Straße im Bundesgebiet blieben auch in den Wintermonaten 1958/59 im ganzen unverändert. Zu nennen ist indes der mit Wirkung vom 1. Januar 1959 von der Deutschen Bundesbahn mit der Bezeichnung AT 14 B 12 eingeführte Ausnahmetarif für Benzin und Dieselöl für Verladere, die jährlich mehr als 800 000 t Treibstoff versenden. Der Tarif gewährt unterschiedliche Frachtnachlässe von einigen westdeutschen und norddeutschen Produktionsgebieten nach einem begrenzten Empfangsgebiet in Süd- und Südwestdeutschland. Von der Absicht, diesen Sondertarif einzuführen, war schon im Sommerheft 1958 „Preise für Verkehrsleistungen“ berichtet worden. Die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums stand damals jedoch noch aus. Im Dezember hat die Bundesbahn erneut um die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums zu einem allgemeinen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Nahverkehr bis zu 100 km für 20-t-Partien ersucht, um dem wachsenden Wettbewerb des Kraftwagen-Nahverkehrs begegnen zu können; dieser verstärkte sich besonders nach der allgemeinen Erhöhung der Bahntarife am 1. Februar 1958. Die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) hat ebenfalls im Dezember erneut auf den Abbau der deutschen Frachtvergünstigungen für revierferne Brennstoffverbraucher gedrungen.

Von ausländischen Eisenbahnen wurden nachstehende Tarifänderungen bekannt:

Am 1. Januar 1959 hat die französische Staatseisenbahn die Personenbeförderungspreise in der 1. Klasse um 15 vH (von 10,50 auf 12 ffrs je km), in der 2. Klasse um 17,5 vH (von 6,80 auf 8 ffrs je km) angehoben. Die Gütertariife erfuhren eine lineare Erhöhung um 10,5 vH. Außerdem entfallen verschiedene Sonderermäßigungen für Exporte, Hausbrandkohle und geschlossene Züge. Ebenfalls im Januar haben die belgischen Eisenbahnen die Personenbeförderungstarife um 7,5 vH erhöht, dagegen die Frachtsätze um 10 vH gesenkt. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die eine Besserung der Finanzlage der Bahn einleiten sollen. Aus Ungarn wird von unterschiedlichen Frachtverteuerungen ab 1. Januar 1959 im Rahmen einer Neugestaltung des Eisenbahntarifs berichtet. Für die Schweiz bleibt nachzutragen, daß die im vorigen Heft „Preise für Verkehrsleistungen“ erwähnte Tarifierhebung am 1. September 1959 wirksam werden soll.

Mit Wirkung vom 6. Januar 1959 sind in Frankreich auch die Post- und Luftposttarife im In- und Auslandsverkehr heraufgesetzt worden. Die neuen Tarife bringen eine durchschnittliche Verteuerung um 20 vH mit sich. Ein einfacher Brief kostet nunmehr im Inlandsverkehr 25 ffrs (bisher 20 ffrs), im Auslandsverkehr 50 ffrs (bisher 35 ffrs). Am 13. Januar trat eine im Durchschnitt 25prozentige Erhöhung der Postgebühren zwischen dem Saarland und Frankreich einschließlich der Überseegebiete in Kraft.

Der neue Güternahverkehrstarif für den Kraftverkehr, von dem im vorigen Heft bereits berichtet wurde, ist am 1. Februar im Bundesgebiet eingeführt worden. Wie bereits gemeldet, handelt es sich bei den neuen Sätzen um Richtpreise, die um 10 vH über den bisherigen Höchstpreisen liegen. Der Richtpreis kann je nach der Marktlage bis zu 10 vH überschritten oder bis zu 30 vH unterschritten werden.

Die Hohe Behörde der EGKS hat im Dezember die Bundesregierung aufgefordert, die deutschen Rheinschifffahrtsfrachten für Kohle auf das Niveau der internationalen Frachtraten zu senken. Die Frachtermäßigungen sollten sich zunächst auf bestimmte Standardstrecken in der Bergfahrt beschränken. Die bisher gewährten Mengenrabatte werden nicht als Ersatz für eine Tarifänderung anerkannt.

Die Hohe Behörde weist auch auf die besondere Bedeutung der Ermäßigung der Kohlefrachten in der Bergfahrt bei der augenblicklichen Absatzlage hin. Der Zentrallausschuß der deutschen Binnenschifffahrt und die Vollversammlung der Duisburger Frachtenkonvention haben gegen eine Tarifänderung Bedenken geäußert. Für Eisen hat sich mit Beginn des neuen Jahres eine Frachtverbilligung ergeben, da der bisherige Erschwereniszuschlag wegfiel.

Die skandinavischen Reederverbände, die dem am 1. Dezember 1958 in Kraft getretenen europäischen Festfrachttarif (ETS) ¹⁾ für die Küstenschifffahrt zunächst ferngeblieben waren, haben nunmehr im Februar ihren Beitritt beschlossen. Damit bleiben lediglich die britischen Schiffsverkehrsverbände noch außerhalb des Abkommens. Nach den bisherigen kurzen Erfahrungen haben sich die ETS-Raten (auch EUTRA-Raten genannt) gut eingeführt. Bei den meisten Anschlüssen seit Anfang Dezember wurden die neuen Festraten zugrunde gelegt. Dabei wirkte sich vorteilhaft aus, daß trotz des allgemeinen Rückgangs der Verfrachtungen im Seeverkehr eine ähnliche Schrumpfung in der Nord-Ostsee-Fahrt nicht festzustellen war.

Die Seefrachten lagen im März 1959 meist wieder etwas unter dem Stand von Oktober 1958. Nach dem Deutschen Seefrachtenindex für die Trampschifffahrt wurde zwar noch im November 1958 mit 75,0 (2. Hj. 1954=100) ein Jahreshöchststand erreicht, jedoch kehrte sich im Dezember die Tendenz wieder um. Die Indexziffer für März 1959 liegt mit 65,5 um 9 vH unter dem Stand von Oktober und März 1958. Einen ähnlichen Verlauf zeigte zwischen Oktober 1958 und März 1959 auch der britische Trampfrachtenindex der Chamber of Shipping. Jedoch stellte sich nach dieser Kennziffer das im März 1959 erreichte Rateniveau (65,1 auf Basis 1952=100) nur um 3 vH höher als vor Jahresfrist (63,3). Die Entwicklung der übrigen europäischen Trampfrachtenindices war meist ähnlich, wenn auch in manchen Fällen die Veränderung der Raten seit November 1958 uneinheitlich ausfiel. So lag der niederländische Index im März 1959 um 11 vH unter und der dänische um 3 vH über dem Stand vom letzten Oktober. Der schwedische Index für die Reisescharter, der im November/Dezember 1958 seinen Jahreshöchststand erreicht hatte, schwächte sich bis März 1959 um 4 vH ab. Die unterschiedlichen Indexbewegungen erklären sich z. T. aus der Verschiedenartigkeit der in den einzelnen Ländern beobachteten Relationen. In den letzten 6 Monaten ergaben sich für eine Reihe wichtiger Güter und Routen nachstehende einzelne Ratenänderungen. Zum Vergleich sind auch die Angaben für März 1958 mitaufgeführt:

	1958 März	Oktober s. je lgt	1959 März
Getreide, von US-Golf nach Grossbrit./Kontinent	40.0	50.7	44.0
Kohle von Hampton Roads nach Nordd. Häfen..	25.7	25.1	22.5
Holz (Schnitt- und Bauholz) obere Zone Finnland nach Großbritannien a)	190.0 b)	198.2	222.0
Erze Vitória (Brasilien) nach Antwerpen/Hamburg	32.6	40.11	36.0
Phosphat von Sfax nach Antwerpen/Rotterdam/ Hamburg	20.3	20.0	21.0

a) je Standard, b) April

Die aufliegende Tonnage hat sich während der Berichtszeit erhöht. Anfang März wurden 866 000 tdw britischer und 187 300 tdw deutscher Schiffsraum gezählt. Beurteilt nach dem von W. G. Weston, London, berechneten Activity-Index für in Reisescharter und Konsekutivreisen fahrenden Schiffe haben sich die Umsätze von Oktober 1958 auf März 1959 um 8 vH ermäßigt. Rückläufig waren vor allem die Umsätze in der Getreide-, Zucker-, Holz- und Erzfahrt, während sie für Kohle, Düngemittel und vor allem für Schrott zunahmen. Auch die Konsekutivreisen haben wertmäßig stark zugenommen. Nach dem gleichfalls von W. G. Weston, London, herausgegebenen Zeitcharter-Volume-Index ist der Gesamtschiffsraum der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage um 16 vH angestiegen.

¹⁾ European Tramp Schedule, ab 15. 4. 1959 Richtsätze.

Dagegen ermäßigten sich die Zeitcharterraten nach dem britischen Index zwischen Oktober 1958 und März 1959 um 1 vH und nach dem norwegischen um 3 vH. Der niederländische Zeitcharterindex, der seit November vorigen Jahres leicht nachgab, stellte sich im März 1959 auf 376,9 gegenüber 349,8 im Oktober 1958 (Basis 1924/38=100). Trotz einer in den letzten Wochen etwas stärkeren Nachfrage nach Tankerschiffraum für Reisen vom Karibischen Meer und vom Persischen Golf sind auch für Tanker die Tagesraten wieder rückläufig. Der deutsche Seefrachtenindex für die Tankerfahrt belief sich auf Basis Scale = 100 im März auf 45,2 gegenüber einem Jahreshöchststand 1958 im Dezember von 60,6 (57,3 im Oktober). Im Vergleich zu Januar 1958 haben sich allerdings die Raten leicht erhöht. Nach dem britischen von Harley Mullion & Co. Ltd., London, veröffentlichten Tankerindex (Basis Scale = 100) ergab sich im März eine Ziffer von 39,2 gegenüber 53,4 im Oktober 1958 und 39,2 vor Jahresfrist. Der Verlauf der beiden norwegischen Tankfrachtenindices (einer auf Basis Scale Nr. 2 bzw. 3, einer auf Basis USMC) und des schwedischen Index zeigte ebenfalls im Januar 1959 höhere Raten als vor zwölf Monaten und gleichzeitig eine Abschwächung gegenüber dem letzten Quartal des alten Jahres. Charakteristisch für die Lage auf dem Tankermarkt ist noch immer das für den gegenwärtigen Transportbedarf sehr hohe Angebot an Fracht-raum. Obgleich im letzten Jahre viele Reeder Neubaufträge storniert bzw. zurückgestellt haben, wird für 1959 mit einem Zugang von etwa 7 Mill. tdw gerechnet, das sind rund 12 vH der gegenwärtigen Kapazität. Abwrackungen werden dagegen nur wenig erwartet. Bei dem gegenwärtigen Rateniveau sollen nur Supertanker von 30 000 tdw und mehr Erträge erbringen. Nach Schätzungen der Londoner Schiffsmaklerfirma Davies & Newman war auch im Jahre 1958 ein ähnlich hoher Zugang (7,19 Mill. tdw = 14 vH) zu verzeichnen. Die aufgelegte Tankertonnage betrug im März 1959 mehr als 4 Millionen tdw.

Die Durchschnittsfrachtrate des Londoner Tanker Brokers Panel (AFRA-Rate = Average Freight Rate Assessment) stellte sich auf Scale Nr. 3 = 100 im 1. Quartal 1959 auf Scale + 11,6 gegenüber Scale + 21,5 im 2. Quartal und Scale + 24,6 vor Jahresfrist. In s je lgt betrugen die AFRA-Raten in den drei wichtigsten Rohölfahrten im 1. Quartal 1959 (in Klammern die jeweiligen Tagessätze für Einzelreisen): Karibische See/London 36,3 (16,4), US-Golf/London 42,10 (23,1), Persischer Golf/London 61,5 (22,10). Demgegenüber ist zu beachten, daß die AFRA-Raten die jeweils gültigen Frachtsätze für Einzelreisen, Konsekutivreisen, Zeitcharter sowie der Betriebskosten der Tankschiffe der Olgesellschaften einschließen. Für das neue Jahr ist vom Tanker Brokers' Panel im Zusammenhang mit der Neufestsetzung des britischen Tanker-Grundraten-Tarifs (London Market Tanker Nominal Freight Scale) eine methodische Veränderung bei der Berechnung der AFRA-Raten vorgenommen worden, die jedoch die Vergleichbarkeit mit den bisherigen Zahlen nicht wesentlich beeinträchtigen soll. Mit ihr wurde der Verlagerung der Öltransporte auf größere und schnellere Tanker Rechnung getragen. Die neuen Grundraten tragen die Bezeichnung Scale Nr. 3.

Auch die Frachtraten in der Linienfahrt schwächten sich seit Oktober etwas ab, besonders da einige herabgesetzte Konferenzraten im Januar neu wirksam geworden sind. Sie haben sich damit, beurteilt nach dem von Bundesministerium für Verkehr berechneten Linienfrachtenindex, seit einem Jahr laufend (um insgesamt 5 vH) zurückgebildet. Im einzelnen wurde in der Fachpresse für die letzte Zeit von folgenden Ratenänderungen berichtet:

Die Westafrican Lines Conference hat im Januar einen Rabatt für die ausgehende Fahrt von 7,5 vH eingeführt. Für Zementverschiffung gilt ein Sofort- bzw. Zeitrabatt von 5 vH. Mit Rundschreiben vom 15. Januar hat die gleiche Konferenz die Tarifsätze für Rund- und Schnittholz um 20 s je t (=12vH) gesenkt und einen Zeitrabatt von 10 vH eingeführt, der nach neueren Meldungen bis 31. Mai beibehalten werden soll.

Mit Wirkung vom 18. Februar ist von der United Kingdom Continent and Mediterranean Conference, die Fahrten nach dem Persischen Golf bedient, der Verstopfungszuschlag auf

Frachten nach Khorramshahr von 15 vH auf 10 vH der Frachtraten ermäßigt worden. Die Wartezeiten haben sich nach Angaben der Konferenz in der letzten Zeit verringert. Dagegen war von den Associated Continental Persian Gulf Lines wegen Verstopfung in den Hafen Kuwait und Umm Said ab 12. Januar ein Zuschlag von 10 vH eingeführt worden. Er wurde jedoch für Verladungen nach Bandar Shappour mit Wirkung vom 4. Februar wieder auf 5 vH ermäßigt. Ende Januar hat die Outward Continent/India, Pakistan & Colombo Conference mit sofortiger Wirkung den bisher gültigen Ratenzuschlag (von 2,6 s je t) für Verladungen nach Madras gestrichen und damit wieder die Frachten den Basisraten für die übrigen indischen und pakistanischen Häfen gleichgesetzt. Verladeverzögerungen in Colombo, höhere Hafengebühren und gestiegene Dockarbeiterlöhne werden dagegen für die am 2. Februar erfolgte Ratenanhebung seitens der United-Kingdom-Colombo-Conference in der Ceylonfahrt erwähnt. Der Konferenz gehören britische und kontinental-europäische Schiffahrtsgesellschaften an.

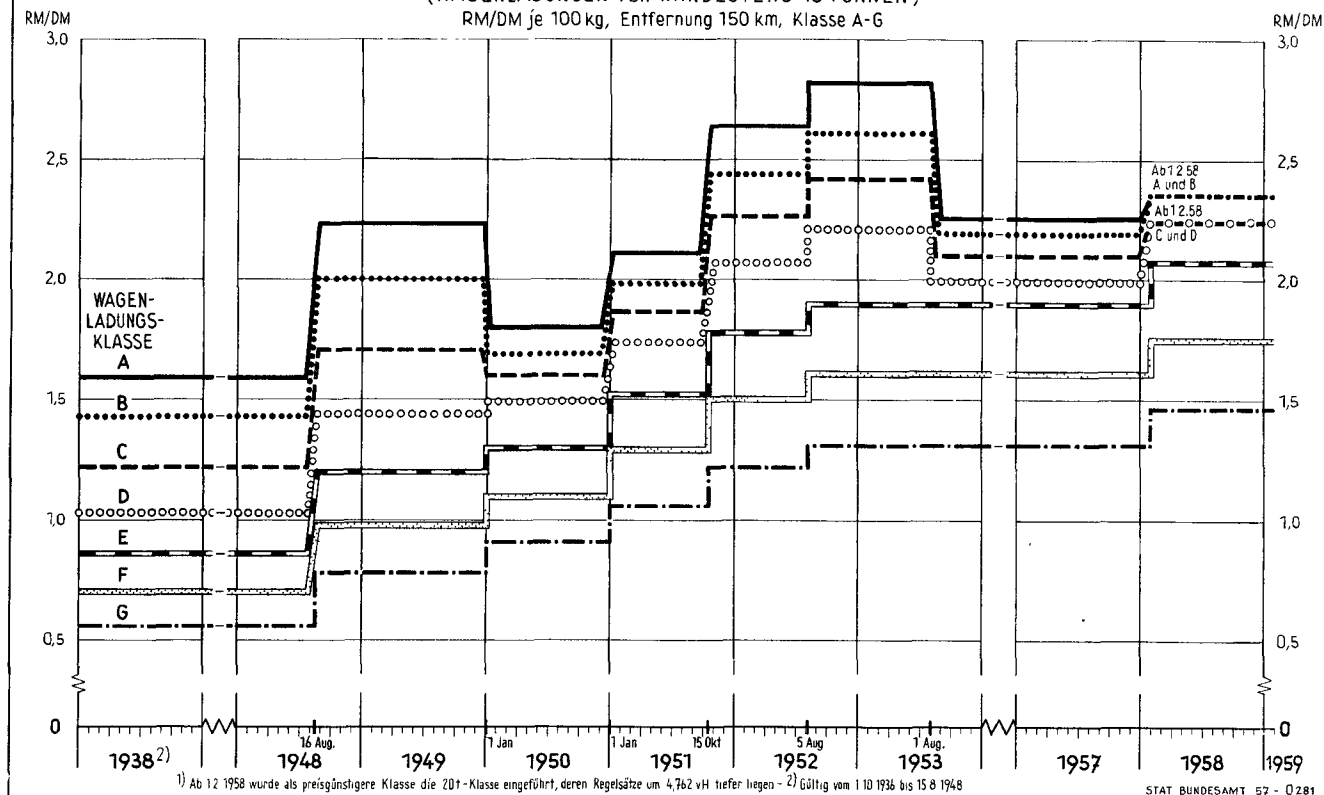
Die European/South Pacific and Magellan Conference hat eine neue Hafengruppierung des Konferenztarifs vorgenommen, die in einer Reihe von Verkehrsrelationen mit der Westküste Südamerikas niedrigere Raten einführt. Teilweise sind mit dem Hinweis auf gestiegene Betriebskosten der Reedereien für einige Häfen auch leichte Verteuerungen vorgesehen. Die neuen Frachtraten sollen bei Verladungen ab 1. Mai 1959 in Anwendung kommen. Die Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines wird mit Wirkung vom 1. April 1959 auf alle Frachten nach venezolanischen Häfen eine Surcharge von 1,75 \$ je t erheben, da die Hafenkosten in Venezuela vom gleichen Datum an heraufgesetzt werden. Der Konferenz gehören auch die Hamburg-Amerika- und die Horn-Linie an.

Die Flugpreise der in der IATA zusammengeschlossenen Gesellschaften blieben in den Wintermonaten 1958/59 ohne größere Veränderungen. Diskutiert wurde noch vor allem die von verschiedenen Gesellschaften gewünschte Einführung höherer Personentarife für Düsenflugzeuge, da eine Abwanderung der Fluggäste zu den beiden zur Zeit mit Düsenmaschinen ausgerüsteten Gesellschaften, Pan American Airways und British Overseas Airlines, befürchtet wird. Auf der Pariser IATA-Konferenz im Februar wurde eine Einigung dahingehend erreicht, daß mit Wirkung vom 1. April 1959 die Düsenflugzeuge auf der Nordatlantik-Route eine Anhebung von 15 \$ je Passage in der Economy- und Touristenklasse bzw. 20 \$ in der ersten und De-Luxe-Klasse erfahren. Die Zuschläge sind zunächst bis zum 30. März 1960 befristet. Beschlossen wurde ferner eine erneute Erhöhung der allgemeinen Luftfrachten im Nordatlantik- und Fernost-Verkehr um 5 vH, wogegen bei einigen Positionen der Spezialluftfrachten im Nordatlantikverkehr eine Ermäßigung bis zu 33 vH eintreten soll.

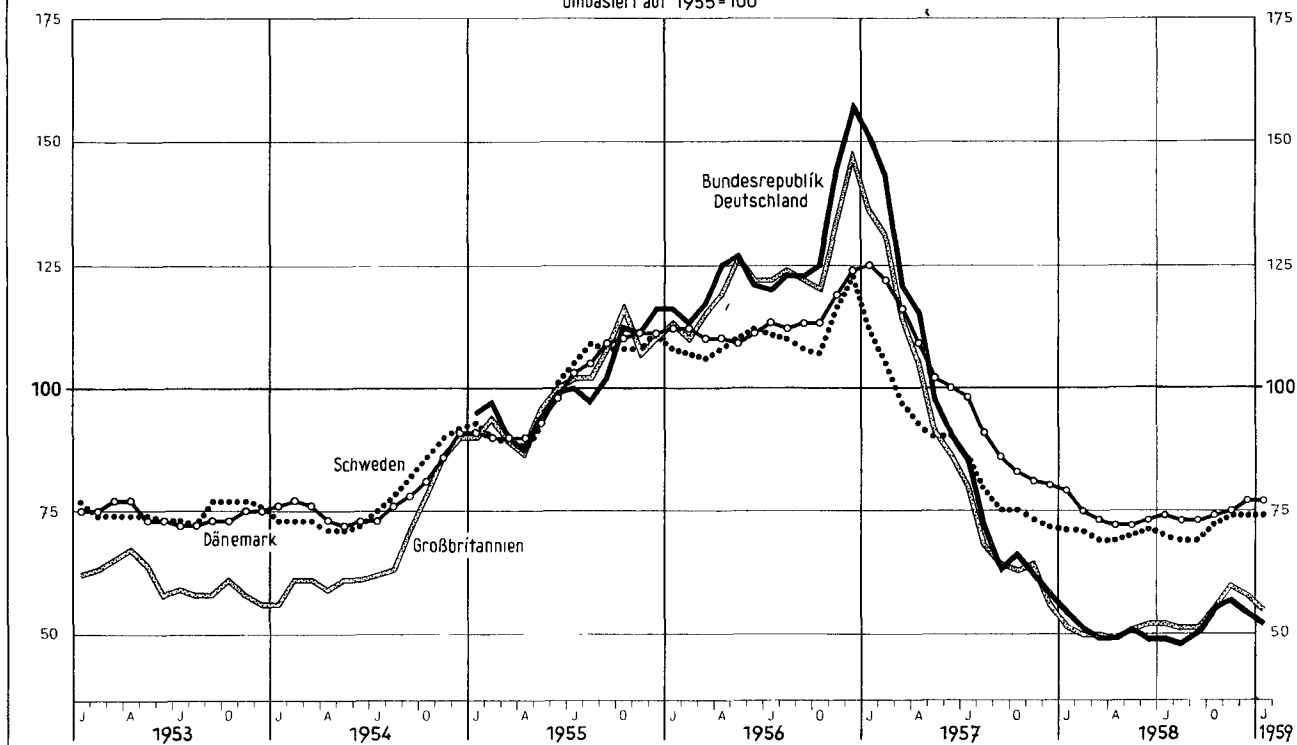
Um der Konkurrenz der Chartergesellschaften zu begegnen, werden die IATA-Gesellschaften ab 1. April an Reisebüros für Pauschalreisen bis zu 50 vH niedrigere Sondertarife gewähren. Die Pauschalreise darf jedoch 23 Tage einschließlich Hin- und Rückflug nicht überschreiten. Ferner soll auch über einen Plan der einzigen der Vereinigung angehörenden Gesellschaft, die nur Luftfrachten befördert, der Seaboard and Western Airlines, entschieden werden; hiernach sollen die Frachten für Sendungen durch Nurfrachter ermäßigt werden. Als Begründung wird auf den schnelleren Dienst bei gemischter Beförderungsreise hingewiesen. Gleichfalls soll der Tarifkommission ein neuer Plan der British European Airways vorgelegt werden, der Nacht- und Wochenendflüge zu stark ermäßigten Preisen vorsieht.

Am Luftchartermarkt war nur eine mäßige Geschäftstätigkeit zu verzeichnen. Die Raten hielten sich im allgemeinen auf einem niedrigen Niveau. Von London aus wurden im Februar wieder mehr Fernostflüge mit Schiffsbesatzungen durchgeführt. Zur Zeit werden vor allem Vorbereitungen für die Urlaubssaison getroffen. Trotz der von den IATA-Gesellschaften vorgesehenen Sondertarife für Pauschalreisen rechnen sich die Chartergesellschaften gute Chancen aus.

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	84,00	56,00	147,00	98,00
ab 1. 2. 1958	10,20	6,80	42,00	28,00	91,50	61,00	159,00	106,00

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zu D-Zug) in RM/DM⁴⁾

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Klasse ²⁾		2. Klasse ²⁾	
	bis 300 km	über 300 km	bis 300 km	über 300 km
ab 19. 10. 1936	2,00	3,00	1,00	1,50
ab 1. 4. 1946	4,00	6,00	2,00	3,00
ab 25. 7. 1948	3,00	3,00	2,00	2,00
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.		Einbettabteil		2. Kl. Zweibettabteil		3. Kl.	
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	alle Entfernungen	
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	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
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 ⁵⁾			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
ab 3. 6. 1956 a)	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00
ab 1. 3. 1958	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50
							20,00	
							10,00	11,00
							11,00	12,00
							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 bezeichnet. — ³⁾ Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — ⁴⁾ Für die Benützung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind zuzüglich zum Schnell- und Fernschnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00, jede weiteren 50 km DM 1,00, ab 475 km = DM 10,00. — ⁵⁾ Bei der Einbettklasse ist zuzüglich 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								
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, Sätze in dkr								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	—	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	—	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	—	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	—	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	—	34,80	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	—	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	—	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	—	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	—	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	—	59,20	—	—
Frankreich, Sätze in frs								
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
ab 1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
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	15 870	12 556
ab 3. 6. 1956	920	660	3 530	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
ab 1. 1. 1959	1 240	840	4 900	3 280	12 100	8 080	24 100	16 080
Italien, Sätze in Lire								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 080
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
Jugoslawien, Sätze in Dinar								
für Personenzüge								
Einfache Fahrt								
1950	102	68	402	268	1 008	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
ab 1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
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	8 780	5 840
ab 1. 1. 1959	720	480	2 364	1 576	5 088	3 392	10 080	6 720
für Schnellzüge — aller Art								
Einfache Fahrt								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 ³⁾	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
ab 1. 1. 1959	660	540	1 482	1 088	2 844	1 996	5 340	3 660
Hin- und Rückfahrt								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
ab 1. 3. 1957 ³⁾	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
ab 1. 1. 1959	1 320	1 080	2 954	2 176	5 688	3 992	16 080	7 320
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. 8. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: 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			
Österreich ¹⁾ , Sätze in S											
Einfache Fahrt											
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00			
ab 1.9.1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00			
ab 1.1.1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00			
Hin- und Rückfahrt											
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	270,00	180,00			
ab 1.9.1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	441,00	294,00			
ab 1.1.1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	552,00	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 1.2.1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00			
Hin- und Rückfahrt											
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60			
ab 1.5.1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00			
ab 1.4.1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00			
ab 1.6.1955	12,00	8,00	46,50	31,00	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	119,00			
Schnellzugzuschlag											
1950	1. Klasse ²⁾ 4,50				2. Klasse ²⁾ 3,00						
ab 1.5.1951	6,00				4,00						
ab 1.4.1952	6,00				4,00						
ab 1.6.1953	4,50				3,00						
ab 1.1.1957	4,50				3,00						
Schweiz, Sätze in sfrs											
Einfache Fahrt											
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—			
ab 1.4.1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40			
Hin- und Rückfahrt											
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—			
ab 1.4.1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50			
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse											
Portugal, Sätze in Escudos											
Einfache Fahrt											
1952	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—
1953	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—
1954	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—
ab 15.11.1955	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—
ab 15.8.1957	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—
Hin- und Rückfahrt											
1952	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—
1953	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—
1954	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—
ab 15.11.1955	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—
ab 15.8.1957	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—
Spanien, Sätze in Pesetas											
Einfache Fahrt											
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95
ab 21.5.1954	...	17,95	11,20	...	71,55	44,70	...	178,80	111,70	...	357,50
ab 1.10.1956	24,75	18,05	11,25	98,80	71,50	44,70	246,90	176,60	112,00	493,75	359,15
ab 1.4.1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80
ab 1.11.1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00
Hin- und Rückfahrt											
1950—1953	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90
ab 21.5.1954	...	35,90	22,40	...	143,10	89,40	...	357,60	223,40	...	715,00
ab 1.10.1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20	224,00	987,50	718,30
ab 1.4.1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60
ab 1.11.1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km											
Einfache Fahrt											
ab 1.1.1950	1. Klasse 4,07		2. Klasse ²⁾ 2,44		1. Klasse 8,14		Hin- und Rückfahrt		2. Klasse ²⁾ 4,88		
ab 1.5.1952	2,63		1,75		5,25				3,50		
ab 15.9.1957	3,00		2,00		6,00				4,00		

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Stand: Mitte März

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	304	67,73	55,46	135,46	110,92
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,59	9,80	27,18	19,61
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,25	24,12
insgesamt	1 560	192,94	136,32	343,89	244,65
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	15,69	10,38	31,39	20,77
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	390	55,00	43,48	102,52	84,10
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	759	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,25	24,12
insgesamt	1 574	182,31	124,92	315,16	218,99
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,19	72,24
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
insgesamt	1 085	119,09	80,12	212,69	143,24
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,20	16,86	50,40	33,71
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	177	21,87	13,62	37,34	25,40
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	720	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	365	29,90	20,04	51,52	34,59
insgesamt	1 503	161,47	107,52	269,26	181,70
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,19	72,24
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,29
insgesamt	1 261	159,06	106,77	294,13	197,53
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,81	9,25	25,62	18,49
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	116	17,05	12,27	25,42	18,31
insgesamt	897	100,86	69,52	164,54	113,80
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	156	19,09	11,77	32,55	21,87
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	598	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,67	24,84	51,91	37,21
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
insgesamt	1 791	181,20	115,89	310,84	198,64
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	253	25,64	17,23	44,27	29,84
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,00	3,00	12,00	6,00
insgesamt	1 455	161,14	107,23	229,77	152,84
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	365	29,90	20,04	51,52	34,59
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	17,93	8,97	35,86	17,93
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	40,00	28,43	80,00	56,85
insgesamt	2 367	220,33	146,44	343,88	228,37
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	17,32	11,54	34,63	23,09
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	95,82	74,70	157,12	120,99
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,67	24,84	51,91	37,21
Chiasso—Mailand	51	4,15	2,31	7,07	3,94
insgesamt	2 240	258,96	185,39	404,73	289,23
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	624	70,64	47,10	121,19	80,79
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	301/283	28,74	19,37	49,51	33,37
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	742	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	21,87	13,62	37,34	25,40
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,20	16,86	50,40	33,71
insgesamt	2 016	233,95	155,95	391,44	263,27

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. 32, Heft 9 vom 25. Febr. 1959) umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,974 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	2,35 2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24 2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07 1,97
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,75 1,67
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,46 1,39
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	— 1,46
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 Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — ⁵⁾ Gultig 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 tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle	Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefel- kies	Schwefel- kies- abbrande	Stein- kohle	Steinkohlen- Briketts	Koks	Roh- braun- kohlen
von	Hambg.- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg-			Salzgitter	Meggen	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf	Gelsen- kirchen Hbf	Liblar		
nach	Frank- furt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mann- heim (588 km)	Frank- furt (Main) (507 km)	Hanno- ver (162 km)	Dort- mund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld- Süd (129 km)	Hildes- heim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)	(346 km)	(435 km)	
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 Feb.-Dez. D ²⁾	57,74 ³⁾	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1958 Juli	43,30 ⁴⁾	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	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	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 ⁴⁾	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
1959 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
Febr.	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
März	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	Braun- kohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/ Dieselöl	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefel- säure	Dünge- kalk	Thomas- mehl	Stickstoff- düngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baum- wolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum- Langen- dreier	Hamburg	Wies- baden	Köln	Duisburg	Regens- burg	Dort- mund	Ludwigs- hafen	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildes- heim (311 km)	Hagen (62 km)	Frank- furt (Main) (342 km)	Osnab- rück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (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	31,38	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	20,10
1953 JD	27,80	14,90	57,29	7,64	39,53	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 Feb.-Dez. D 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	40,13	25,30
1958 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
1959 Jan.	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
Febr.	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
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	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Gruben- holz	Schnitt- holz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halb- zeug ¹¹⁾	Stahl- schrott	Stab- Form- stahl ¹²⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹²⁾
von	Passau Hbf		Regens- burg	Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	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)	Braun- schweig (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 ⁹⁾ b)	F/IV ¹⁰⁾ c)	F/III ¹⁰⁾ c)	F/IV ¹⁰⁾ c)	D/I ¹⁰⁾ c)	D c)
1938 JD	20,20	10,50	.	10,40	25,60 ⁶⁾	13,23	19,95	2,20	3,60	12,90	16,40	20,50
1951 JD	33,50	18,57	.	18,37	39,21 ⁷⁾	24,11	33,87	4,25	6,93	23,46	28,30	34,44
1952 JD	38,66	21,27	20,96 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 Feb.-Dez. D 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
1958 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
1959 Jan.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80
Febr.	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

*) Die genauen Änderungsdaten sind der Tabelle I. B. 1 zu entnehmen.

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⁾ JD 1958. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Durchschnitt April bis Dezember 1952. — ⁶⁾ Nach Regelklasse E. — ⁷⁾ Durchschnitt August bis Dezember 1951. — ⁸⁾ Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — ⁹⁾ Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — ¹⁰⁾ Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1958 für Montan Güter. — ¹¹⁾ Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — ¹²⁾ Unbearbeitet. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien												Tanker Index ⁵⁾ (£) Scale Nr. 2 = 100
	Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾			Index der Trampschiffahrtsfrachten ³⁾												
	Linien-	Tramp-fahrt	Tanker-	Reisecharter								Zeitcharter				
				ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Esparto	ins-gesamt	ölge-feuerte Schiffe ⁴⁾	Motor-		
2. Hj. 1954 = 100 [MOT/Scale ²⁾]			1952 = 100													
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
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	
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	124,8	64,3	44,4	63,3	60,0	76,8	50,9	67,7	60,5	71,4	73,0	51,8	52,3	51,2	41,9	
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	50,6	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	87,2	59,6	58,4	60,8	50,1	
Dez.	120,4	71,8	60,6	74,6	74,7	104,5	57,7	73,1	74,4	—	66,3	55,8	54,7	56,9	50,5	
1959 Jan.	120,0	68,0	57,5	70,3	72,1	79,2	53,8	71,3	—	79,3	66,8	53,1	49,9	56,3	49,4	
Febr.	119,6	67,5	52,5	68,2	64,0	81,9	61,9	69,6	55,9	77,8	68,5	50,6	48,5	52,7	46,3	
März	119,1	65,5	45,2	65,1	65,3	78,4	47,6	71,1	55,9	72,7	69,0	53,6	50,6	56,6	39,2	

Zeit	Niederlande ⁶⁾								Dänemark	Norwegen ⁹⁾				Schweden ¹³⁾		
	Reise-							Index der Trampschiffahrtsfrachten ⁷⁾		Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-	
	Charter															
	davon:															
	ins-gesamt	Ge-treide	bri-tischen	Kohle aus		Erz	Son-stige									ins-gesamt
				amerika-nischen Häfen ein-geführt	niederlan-dischen aus-											
1924/38 = 100								1955 = 100	11. Hj. 1947 = 100		Scale 2 | USMC ¹²⁾ = 100		1948 = 100			
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁸⁾	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115		
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	586,0	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	406,2r	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53	
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	
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	58	
April	243,2	225,1	—	232,3	238,3	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	349,8	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	74	79,6	57,8	65,9 ¹¹⁾	51,1	114	50	
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	370,9	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50	
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	404,2	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49	
März	213,3	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	376,9	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45	

Zeit	Niederlande ⁶⁾								Dänemark	Norwegen ⁸⁾				Schweden ¹³⁾		
	Reise-							Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten ⁷⁾		Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-	
	Charter															
	davon:															
	ins- gesamt	Ge- treide	brit- ischen	Kohle aus		Erz	Son- stige									ins- gesamt
				amerika- nischen Häfen ein- geführt	niederlan- dischen aus-											
1924/38 = 100									1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Scale 2 | USMC ¹²⁾ = 100		1948 = 100		
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁸⁾	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115	
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	406,2r	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53	
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	
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	58	
April	243,2	225,1	—	232,3	238,3	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	65,1	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	349,8	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	74	79,6	57,8	65,9 ¹¹⁾	51,1	114	50	
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	370,9	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50	
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	404,2	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49	
Marz.	213,3	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	376,9	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45	

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, ab 15. Dezember 1958 Scale Nr. 3. — ³⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ⁴⁾ Schiffe von 8000 t dw und mehr. — ⁵⁾ Berechnet von: Harley Mulholland & Co. Ltd., London (Ab 15. Dezember 1958 Scale Nr. 3). — 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⁾ Ab 15. Dezember 1958 nach Scale Nr. 3. — ¹²⁾ USMC: Ab Februar 1946. — ¹³⁾ Berechnet von: Kommers Kollegium.

Zeit	Italien														
	Internationaler Trampfrachtenindex ¹⁾														
	Allgemeiner Index	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	Casablanca nach Nordeuropa	Sfax/ Susa	
							Italien	Rio de Janeiro	Italien		UK			Ok-Wk/UK	
1938 = 100															
1950 JD	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 JD	315	369	336	262	475	331	176	189	359	198	396	403	390	290	399
1955 JD	466	531	420	382	712	457	274	293	478	221	560	516	526	414	495
1956 JD	537	651	630	521	879	631	353	365	577	329	625	614	595	477	541
1957 JD	417	447	422	299	721	323	249	255	511	199	601	570	443	320	—
1958 JD	237	264	242	203	356	285	125	158	295	164	392r	—	315r	231	331
1958 Jan.	244	300	240	198	403	226	127	141	—	—	—	—	331	238	—
Febr.	252	240	224	183	423	—	126	146	281	—	419	—	—	232	—
März	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	326
Okt.	243	286	250	232	—	335	119	181	276	166	—	—	324	229	326
Nov.	265	319	276	232	414	331	127	165	—	164	419	—	324	239	342
Dez.	231	228	268	251	—	338	126	199	287	169	—	—	331	238	—
1959 Jan.	250	—	236	255	409	272	119	161	259	152	—	—	324	233	359
Febr.	236	207	268	—	396	334	116	153	272	169	—	—	—	226	—
März	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

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

Zeit	Großbritannien														
	a) Activity Index ²⁾³⁾										b) Zeit charter Volume Index ^{2) 4)}	c) Average Freight Rate Assess- ment für die Tankerfahrt ⁵⁾			
	ins- gesamt	davon:								AFRA- Rate		umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohölfahrt in s per 2240 lbs			
		Ge- treide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemik- alien/ Dünge- mittel	Sonstige			Kon- sekutiv.	Karib. See	US- Golf	Pers. Golf
Januar—Juni 1954 = 100															
1954 JD	100,0 ²⁾									—	100,0 ²⁾	109,95	35,9	42,2	60,3
1955 JD	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	—	110,5	114,45	39,0	43,11	62,6
1956 JD	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	142,57	46,4	54,9r	76,5
1957 JD	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	139,23	45,3	53,6	89,5
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	65,7
1958 Jan.	117,1	51,5	7,5	17,5	5,1	11,0	2,6	11,6	8,6	3,7	92,6	124,6	40,6	47,11	67,6
Febr.	86,7	34,3	8,1	10,4	5,2	7,1	2,2	6,6	10,0	4,1	65,2				
März	92,0	42,4	6,8	10,4	2,4	8,2	2,5	6,5	7,8	7,4	49,5				
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				
Juni	98,2	38,4	9,3	16,3	3,4	5,6	2,9	8,1	8,8	5,8	64,7	124,1	40,4	47,8	67,3
Juli	85,6	38,3	6,6	14,4	3,9	6,2	1,5	8,0	4,4	4,0	71,3	121,5	39,6	46,8	66,0
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				
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				
Dez.	126,2	69,4	8,2	13,5	4,5	8,3	7,1	3,9	7,9	8,2	82,9	113,9	37,0	43,9	62,3
1959 Jan.	133,3	76,7	4,5	14,0	4,7	7,4	7,5	5,9	5,4	7,3	116,0	111,6 ⁶⁾	36,3	42,10	61,5
Febr.	130,8	71,5	9,5	11,9	6,2	6,8	6,8	5,4	4,3	11,2	109,7				
März	125,8	68,7	5,3	11,1	2,8	6,7	4,8	7,2	7,3	12,1	127,0				

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 Frachteinnahmen aller bekanntgewordener Reisechartern mit 4000 t d.w. 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 Tonnagenumfang im Basiszeitraum. — ⁵⁾ Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich). — ⁶⁾ Ab 15. Dezember 1958 nach Scale Nr. 3.

2. Frachtraten der Trampschifffahrt
a) im Überseeverkehr

Zeit	Getreide												
	US-Golf nach		St. Lawrence nach			North. Range nach		Nord-Pazifik nach		La Plata nach			Nordchina nach
	UK/Kont.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Antw./Hbg.	West-italien	Rtttd./Hbg.
	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs			
1938 JD	.	.	12.11	.	.	13.10	.	25.9	.	25.3	25.2	.	29.9
1950 JD	.	.	38.6	5.72	5.24	.	9.58	69.5	.	48.8	46.1	.	94.11
1954 JD	59.5	7.59	51.3	6.00	6.92	54.11	7.11	81.9	12.58	82.3	79.2	76.9	81.4
1955 JD	91.1	10.61	77.7	8.51	8.78	79.11	9.43	122.6	16.20	110.4	96.5	93.2	146.0
1956 JD	114.0	14.02	90.6	10.90	10.61	99.5	11.76	152.9	13.17	155.2	145.11	138.11	199.2
1957 JD	78.6	9.50	63.0	6.29	5.72	68.3	8.23	95.1	10.53	116.0	91.11	96.3	135.0
1958 JD	46.0	4.95	40.8	4.15	4.85	40.4	4.40	61.6	7.06	56.8	51.3	54.7	61.5
1958 Juli	47.6	4.79	38.0	3.58	.	38.0	.	57.6	.	55.0	50.2	55.8	52.3
Aug.	45.0	4.27	36.11	4.00	.	37.5	.	53.3	5.50	55.0	48.4	52.8	53.0
Sept.	43.6	4.56	35.4	4.17	.	36.0	4.38	50.4	5.73	54.4	54.2	55.6	.
Okt.	50.7	5.64	40.9	4.25	.	43.3	4.65	58.6	7.10	63.6	58.6	60.3	72.6
Nov.	51.11	6.05r	46.0	4.70	5.15	45.0	5.25	71.5	8.22	67.3	62.4	63.6	73.4
Dez.	50.0	5.33	50.0	.	5.50	45.0	5.25	75.0	8.25	66.9	56.1r	56.4r	68.9
1959 Jan.	49.1	5.07	49.7	4.90	.	42.7	4.75	70.3	7.50	65.3	55.9r	56.4r	.
Febr.	43.3	4.74	42.9	3.88	4.13	38.5	4.75	63.8	.	61.5	55.10p	54.10p	.
März	44.0	4.26	37.6	.	.	38.0	.	64.9	7.00	60.11	48.5p	51.11p	.

Zeit	Getreide						Zucker				Kopra	Soja-bohnen	Kohle
	West-Australien nach UK/Kont.	Ost-Australien nach UK/Kont.	Full Range	Süd-Afrika nach Antw./Hbg.	Schwarzmeer nach UK/Kont.	Kuba nach		San Domingo	Mauritius nach UK	Queensland	Philippinen nach Antw./Hbg.	US-Golf nach Japan	Hampton Roads nach Nordd. Häfen
						UK	Rtttd.						
										\$ je cbf	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	
1938 JD	32.3	.	33.9	.	10.8	16.0	16.6	.	53.10	55.7	84.3	.	.
1950 JD	69.10	76.5	70.10	.	36.5	60.1	67.7	.	67.6	72.3	117.4	0.19	12.14
1954 JD	80.1	90.4	86.8	68.9	52.6	66.11	73.6	.	103.4	99.5	157.0	0.29	16.77
1955 JD	126.11	131.7	127.9	93.5	74.5	114.6	111.7	.	124.10	135.1	214.8	0.41	21.84
1956 JD	171.1	176.3	173.0	124.4	51.10	141.3	133.8	.	105.7	74.2	151.0	0.26	16.46
1957 JD	110.10	119.9	114.4	87.8	51.10n	119.6	108.2	.	56.7	58.7	103.7	0.15	8.34
1958 JD	63.3	73.1	67.7	48.8	48.10n	66.2	60.11	.	.	.	.	.	25.8
1958 Juli	57.6	.	.	47.1	50.0n	.	.	.	55.6	.	.	7.98	24.8
Aug.	57.6	.	.	46.6	50.0n	.	.	.	55.5	96.3	0.14	8.13	25.5
Sept.	57.11	66.8	62.4	47.9	50.0n	58.6	.	.	57.5	95.5	0.14	8.13	25.0
Okt.	74.3	81.1	76.0	51.7	46.1n	67.6	.	57.6	60.3	112.6	0.17	8.65	25.1
Nov.	75.3	82.6	77.10	52.2	45.0n	67.6	.	57.6	64.2	112.6	0.16	8.84	27.4
Dez.	77.0	.	.	.	45.0n	.	.	.	.	115.0	.	8.18	27.1
1959 Jan.	78.2	87.6	83.9	48.9	45.0n	.	.	57.6	65.0	.	.	.	24.10
Febr.	.	.	.	49.10	.	.	.	57.6	60.0	114.5	.	7.25	24.0
Marz	71.3	81.0	74.9	47.3	.	63.6	.	58.0	60.0	.	.	.	22.5

Zeit	Kohle						Erdöl (dirty)						
	Hampton Roads nach			Wales nach		Rotterdam nach Westitalien	Danzig/Stettin	Karibische See nach		US-Golf nach		Persischer Golf nach	
	Rotterdam	West-italien	Japan	West-italien	Rotterdam			UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen
1938 JD	.	.	.	7.6 ¹⁾	4.1	5.9	.	13.7	.	.	.	.	24.10
1950 JD	.	.	.	23.8	13.6	22.4	44.7 ²⁾	25.10 ²⁾	49.10 ²⁾	31.1 ²⁾	84.2 ²⁾	44.3 ²⁾	44.3 ²⁾
1954 JD	36.0	5.67	10.28	23.5	14.7	20.4	37.2 ²⁾	37.2 ²⁾	36.4 ²⁾	36.4 ²⁾	69.4 ²⁾	69.4 ²⁾	69.4 ²⁾
1955 JD	59.2	8.77	14.42	33.5	18.2	27.6	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	152.0
1956 JD	77.2	11.52	19.90	37.11	21.4	33.1	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	119.1
1957 JD	51.11	7.90	15.71	35.2	14.7	29.5	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1r	31.2	31.2
1958 JD	24.2	3.97	7.60	23.11	13.0	16.2	.	.	.	.	.	.	.
1958 Juli	23.10	4.05	8.59	.	12.3	.	16.3	17.5	.	.	35.0	36.4	36.4
Aug.	23.9	3.77	7.88	21.0	.	.	22.0	.	.	.	31.7	32.1	32.1
Sept.	23.2	3.17	7.05	22.8	13.0	.	16.5	17.7	.	.	30.3	31.4	31.4
Okt.	24.7	3.81	7.00	25.0	.	.	16.8	17.10	.	.	34.0r	35.7	35.7
Nov.	25.6	4.21	4.21	25.0	.	.	17.1	18.3	20.0	20.11	32.6r	33.9	33.9
Dez.	26.7	4.12	7.21	.	15.0	16.8	18.1	19.4	24.0	25.2	30.6r	31.7	31.7
1959 Jan.	23.7	3.79	7.38	.	.	.	16.8	17.8	.	.	30.5	31.3	31.3
Febr.	23.2	3.72	7.25	31.6	12.0	.	16.0	17.0	.	.	29.1	30.1	30.1
März	20.11	3.71	7.30	.	.	.	16.4	18.0	.	24.6	22.10	23.7	23.7

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominal. — ¹⁾ Nach Marseille. — ²⁾ 1950 bis 1955 nach UK/Kont., berechnet nach MOT.

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

Zeit	Grubenholz						Schnitt- und Bauholz				
	Untere Zone Finnland	Lenin- grad	Untere Zone Schweden	Westküste	Weiß-Meer	Ost-Kanada	Obere Zone Finnland	Untere Zone Schweden	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Nord- Pazifik
	nach UK						nach UK				
	s je Fathom						s je Standard				\$ je 2240lbs
1938 JD	.	.	88.3	.	155.6	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	.
1950 JD	120.1	133.9	132.4	.	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12,12
1954 JD	138.3	139.2	174.3	.	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20,08
1955 JD	211.11	222.6	.	.	287.5	320.11	278.7	250.4	258.10	251.7	25,04
1956 JD	217.1	210.10	.	.	268.9	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4	19,54
1957 JD	183.6	174.5	160.11	156.11	189.6	187.2	202.2	180.5	200.5	181.6	10,29r
1958 JD	127.1	119.9	126.4	119.4r	.	.	.	.	.	.	.
1958 Juli	142.6	.	144.6	145.0	.	.	197.6	184.2	.	182.6	9,52
Aug.	.	125.0	127.6	122.4	.	.	190.5r	175.8	207.6	173.4	.
Sept.	.	.	122.6	.	.	180.0	181.11	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	12,23r
1959 Jan.	140.0	.	.	129.0	.	.	.	200.0	.	191.8	.
Febr.	140.0	.	.	.	.	.	.	206.3	.	213.9	.
März	140.0	125.0	122.6	121.6	.	178.9	222.0	185.0	.	177.6	.

Zeit	Zinkkonzentrat	Erze									Schwefelkies (Pyrit)
	Port Pirie (Südastral)	Almeria	Bona	La Goulette	Takoradi	Vitória (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay	Vassiliko Bay
	nach				nach						
	Antw.	Antw./Rttd./Hbg.			UK	Antw./Hbg.		UK/Kont.			Rttd.
		s je 2240 lbs									

1938 JD	75.6	.	.	.	.	.	.	6.9	.	.	.
1950 JD	93.6	.	25.1	24.9	47.10	54.3	60.7	17.9	19.7 ¹⁾	26.7	29.10
1954 JD	127.11	33.2	35.8	36.6	72.9	91.0	29.11	18.8	25.11	34.9	35.6
1955 JD	185.4	41.0	43.0	41.6	95.0	107.8	122.8	30.2	33.8	61.3	57.4
1956 JD	131.6	33.1	34.11	35.9	67.6	77.10	77.6	25.2	36.7	49.5	45.8
1957 JD	69.3	21.8	21.2	19.6r	48.9	39.4	43.3	17.4	18.9	28.7	25.10
1958 Juli	.	22.3	.	.	.	.	.	.	.	.	26.0
Aug.	.	.	19.0	19.0	50.0	.	39.0	18.5 ²⁾	17.0	.	26.0
Sept.	.	.	19.0	18.6	.	.	.	.	.	28.9	.
Okt.	.	.	.	.	45.0	40.11	39.9	.	.	28.6r	.
Nov.	.	26.0	.	.	.	42.0	.	.	21.2	29.0	26.8
Dez.	.	.	.	19.0	.	40.6	48.1	.	22.0	28.0	28.0
1959 Jan.	92.6	20.0	.	20.3	.	.	46.6	.	.	.	.
Febr.	92.6	20.0	.	.	.	36.0	44.6	.	15.9	.	.
März	.	.	.	.	.	36.0	.	.	.	.	.

Zeit	Schwefelkies (Pyrit)				Schrott ²⁾	Espartogras	Düngemittel				Schwefel	
	Huelva			Morphou- Bay	Northern Range nach Antw./ Rttd./Amst.	Algerien	Rttd./Antw.	(Phosphat)		(Kali)	US-Golf	
	nach					nach		Casablanca nach	Sfax	Nordseehäff. Hbg./Brem./ Antw. nach Japan	nach	
	UK	Antw.	Rttd.	Rttd./Hbg.	Rttd./Amst.	UK	Alexandrien	Antw./Rttd.	Rttd./Hbg.		UK	
s je 2240 lbs					\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs					\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs
1938 JD			8.3		.	.				.		
1950 JD	26.9	25.8	24.3	29.2	.	.	37.4	23.0	24.2	.	40.11	
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	8.54	87.4	33.2	27.2	29.5	10.49	51.0	
1955 JD	50.6	40.9	37.0	46.0	12.97	115.8	41.1	35.8	37.2	14.15	86.3	
1956 JD	56.2	43.7	41.9	58.9	17.70	126.1	62.6	39.9	44.0	20.67	112.9	
1957 JD	46.7	35.5	31.8	44.9	12.28	110.9	46.5	27.6	32.0	16.47	96.5	
1958 JD	36.3	22.9	23.2	26.9	6.07	80.11	29.6	19.8	20.6	8.45	49.6	
1958 Juli	37.3		.	.	5.84	81.6		19.4	20.9	8.37	55.0	
Aug.		21.0	.	.	.	77.6	.	19.1	20.0	.	52.6	
Sept.	34.6		.	25.3r	.	81.3	.	19.3		.	46.9	
Okt.	36.0		22.3	26.0	.	78.2	.	19.3	20.0	.	.	
Nov.	35.11	23.0	22.8		.	79.7	.	20.0	21.0	.	.	
Dez. ....	.	.	.	30.3	.	79.5	.	20.0	20.6	7.50	50.0
1959 Jan.	31.0	.	.	27.6	.	82.4	.	19.6	20.6	7.50	50.6	
Febr. ....	.	.	22.6	25.9	.	78.8	.		20.0	.	.
März ....	.	22.6	22.3	.	.	79.1	.	19.0	21.0	.	.

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — ¹⁾ Nach Rotterdam. — ²⁾ Abbrände. — ³⁾ Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten auf 2240 lbs.

noch : 2. Frachtraten der Trampschiffahrt
b) im Küstenverkehr

Zeit	Getreide				Salz				Steinkohle		
	Stockholm	Seeland (dän.)	Elbe		Rheinberg/Ossenberg	Lübeck		Wismar/Stralsund	Östküste Großbritannien	Stettin	
	Elbe		Seeland (dän.)	nördl. Halmst./Göteborg	Kopenhagen		nördl. Öskarshamn/Stockh.	Öskarshamn	Elbe	Gefle/Sundsvall	Varberg/Göteborg
	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 JD	14,06	.	.	.	16,46	17,00	11,34	9,50	12,6	.	.
1954 JD	19,50	6,50	.	.	16,45r	18,00	18,00	10,03	16,6	12,92	.
1955 JD	25,00	8,16	11,87	15,38	18,00	18,21	16,00	11,64	22,4	16,04	15,25
1956 JD	26,63	8,01	11,56	12,83	.	20,33	17,94	14,20	21,9	15,92	20,67
1957 JD	24,50	7,16	7,77	9,53	20,75	17,88	14,28	12,75	15,8r	12,67	15,75
1958 JD	19,00	6,56	7,66	8,46	16,40	18,25	14,86	9,67	11,8	12,95	14,04
1958 Juli	.	6,00	8,75	8,75	.	.	.	.	.	12,25	.
Aug.	.	.	.	.	16,00	.	.	10,00	.	.	.
Sept.	.	6,00	7,50	8,00	17,00	.	16,50	.	.	12,00	12,88
Okt.	.	.	7,00	8,00	.	.	.	.	12,6	13,00	15,25
Nov.	.	.	7,63r	8,30r	.	.	15,00	11,00r	12,6r	12,50	.
Dez.	.	.	8,13	8,63	16,00	.	.	.	.	18,00	.
1959 Jan.	19,50	7,00	8,69	9,25	18,50	.	18,00	.	.	.	.
Febr.	.	7,00	8,78	9,50	.	.	.	.	15,10	.	.
März.	20,33	7,00	8,00	9,23	18,50	.	16,00	.	.	.	.

Zeit	noch: Steinkohle		Koks								Emden/Weser
	Stettin	Polen	Lübeck		Hamburg				nach		
	nördl. Aarhus/Karlskrona	Örnsköldsvik/Haparanda	nördl. Aarhus/Kopenhagen	nördl. Karlskrona/Norrköping	östl. Åhus/Karlskrona	Venersee	nördl. Varberg/Göteborg	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			skr je 1000 kg
1950 JD	.	.	16,1	13,08	.	13,90	15,50	.	17,4	22,2	13,83
1954 JD	14,50	15,95	17,4	14,04	13,75	15,65	13,83	13,88	17,0	23,0	15,83
1955 JD	18,50	18,94	19,9	16,33	15,40	17,84	18,63	16,34	22,3	26,11	19,17
1956 JD	21,00	18,28	22,0	17,50	17,88	18,75	21,13	18,11	23,9	26,6	20,14
1957 JD	21,50	13,25	14,11	13,88	13,92	12,66	15,60	12,35	16,9	21,6r	14,78
1958 JD	13,14	14,33	16,0	12,82	13,00	14,00	17,15	10,97	14,8	17,10	14,49
1958 Juli	.	12,50	.	.	.	.	.	.	17,0	20,0	.
Aug.	12,00	.	17,0	.	.	14,00	.	.	17,2	24,6	13,50
Sept.	.	14,00	16,0	.	13,00	.	.	12,50	15,6	22,0	.
Okt.	.	.	.	.	.	.	.	.	15,3	.	.
Nov.	16,55r	.	.	.	.	.	.	.	14,5	14,9r	.
Dez.	.	18,00	.	.	.	.	17,15	.	.	.	18,93
1959 Jan.	18,50	.	17,6	.	.	.	17,15	16,00	21,3	22,0	15,00
Febr.	.	.	17,2	.	.	.	17,15	.	15,11	.	.
März.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14,3	.

Zeit	noch: Koks					Briketts				
	Emden/Weser			nach		Wismar/Stralsund				
	nördl. Varberg/Göteborg	Norrköping/Gefle oder Gotland	Venersee	nördl. Karlskrona/Norrköping	Helsingborg/Åhus	Venersee	östl. Åhus/Karlskrona	Helsingborg/Åhus	nördl. Karlskrona/Norrköping/Gefle	Kotka/Björneborg
	skr je 1000 kg									s je 2240 lbs
1950 JD	.	14,23	14,92	14,25	.	17,26	13,75	.	.	.
1954 JD	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	21,00	16,33	15,35	15,34	23,6
1955 JD	21,89	19,08	19,60	16,22	19,00	18,42	17,00	16,20	17,90	26,8
1956 JD	21,37	19,98	20,73	18,45	19,48	18,42	17,00	18,17	18,33	32,6
1957 JD	15,33	16,47	14,78	13,93	14,59	14,50	13,50	13,75	.	29,1
1958 JD	15,21	13,79	15,11	13,70	12,97	16,88	14,50	13,54	13,19	17,10
1958 Juli	.	12,25	13,38	.	12,50	.	.	.	.	.
Aug.	.	13,50	18,75	13,50	13,00	.	.	.	13,00	.
Sept.	14,25r	10,75	15,00	13,75	12,50	.	.	.	.	.
Okt.	.	13,00	.	11,50	13,00	16,75	.	12,50	13,00	.
Nov.	.	14,38r	13,00	.	13,00r	17,00	.	.	.	15,8r
Dez.	20,60	16,55	19,50	18,93	18,93	.	14,50	14,50	.	20,0
1959 Jan.	.	.	.	.	15,00	.	14,00	14,00	15,33	.
Febr.	12,75	.	.	.	.	.	.	.	.	.
März.	.	18,00	.	.	.	.	.	.	.	.

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

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

Zeit	Papierholz	Schnittholz								
	Kotka/Gamla/ Karleby	Kotka	nördlich Stock- holm/Harnos. ¹⁾	Venersee	Kotka	Hamina	Venersee	nördl. Helsing- borg / Halmstad	nördl. Karlskr. Oskarshamn	
	Lübeck/ Flensburg	Kopenhagen	Belgien		nach Antwerpen	Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/ Lübeck	Hamburg
	DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard					DM je Standard		
1950 JD						162.6	154.2	91,75		72,00
1954 JD	88,43	175,00	153.9	151.8	177.6	203.7	185.0	74,16	52,80	83,50
1955 JD	95,63	187,50	245.0	235.0	244.10	220.0	264.4	86,36	64,71	88,90
1956 JD	93,11	191,67	235.7	212.5	242.2	231.8	232.6	87,81	68,38	87,60
1957 JD	93,00	171,67	199.10	180.0	210.0	198.2	198.9	81,13	65,56	89,00
1958 JD	56,63	148,00	174.11	150.0	166.8	170.0	175.1	72,84	60,25	75,63
1958 Juli	55,00	145,00			174.3	175.0	179.2	70,75	65,00	
Aug.	55,00	145,00	173.9		175.0		177.6	74,00	60,00	65,00
Sept.		155,00		150.0	161.8			75,00	61,00	
Okt.			162.6		165.10r		162.6	75,00	60,83	
Nov.			166.3r		169.11r		181.3r	65,00	60,00	
Dez.							187.6			
1959 Jan.		185,00	180.0		180.0					
Febr.					180.0				64,75	
März		150,00	180.0		180.0	190.0	180.0		72,58	

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.	Schweden	Westküste
	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 JD	70,00	100,00				126,00		23.6	14,25	15,38	9,77r
1954 JD	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	22.9	26.8		17,90	9,83
1955 JD	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	31.4	29.10	18,14	18,45	10,43
1956 JD	88,20	136,25	102,96	100,68	97,63	110,34	27.8	26.2	20,40	20,00	11,17
1957 JD	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	20.10	23.8	15,94	14,75	8,67
1958 JD	80,80	88,00	84,29	77,17	72,80	89,28	14.11	17.9	12,35	13,31	7,67
1958 Juli	60,00	88,00	79,00	78,33	62,00	87,00		18.3	10,50		
Aug.			88,00		70,00			17.9	13,00	12,38	
Sept.	91,00		90,00	78,50		87,50		16.6	10,50		
Okt.	108,00		85,00	78,50	90,00r	88,33	14.3	16.0	11,50	14,00	
Nov.				80,00				18.2r	12,30r	12,88	7,25r
Dez.							17.0	19.1	15,00	14,67	8,50
1959 Jan.						90,75		19.8	15,25	15,13	8,50
Febr.						96,00	18.0	20.0	15,83	15,25	8,00
März		100,00						20.0		15,50	9,00

Zeit	Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips
	Niederrh./Ruhrg.	Kali		Phosphat		Lysekil		nördl. Karlskr. Oskarshamn	Bornholm	Hildesheim
		Hamburg		Belg./Niederl.		nach				
	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 2240 lbs		DM je 1000 kg			
1950 JD		19,25	19,00			8,00	8,25			
1954 JD	18,15	20,25	21,50	18,50r	22,7	9,50	8,10	9,90		
1955 JD	20,50	24,56	22,50	21,00	27,1	8,50	9,19	8,33		
1956 JD	20,94	25,93	25,67	26,33	25,11	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 JD	16,50	19,75	20,00	24,33	20,8	8,80	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 JD	15,61	19,07	17,36	21,33	16,0	8,23	8,93	8,82	7,67	18,37
1958 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	17,00r			8,50r	8,83r	7,50	7,67r	
Dez.	19,00	21,00	20,00	24,00		8,13	9,19		7,00	
1959 Jan.		22,00	20,00	24,00		9,25	8,50		7,00	18,00
Febr.		22,00	20,00	23,00			8,00	6,83	7,50	18,20 ²⁾
März	17,00	22,00	20,00	23,00		7,50	8,63	6,50	7,15	

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — ¹⁾ Einschl. Gefle—Antwerpen. — ²⁾ Umgerechnet von dKr je 1000 kg.

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	Nov. 1958	März 1959
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	4,66	3,82 ¹⁾
Bekleidung, auch halbfertige	d) Boston	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	—
	d) New York	45	4,54	4,54	4,54r	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	3,82 ¹⁾
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	c) Göteborg	250	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47	—
	a) New York	45	4,88	4,54	4,54r	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	3,82 ¹⁾
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 Musikttruhen	Beirut	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	c) Brüssel	250	—	0,46	0,46	0,46	0,42	0,42
		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	—	—	3,82 ¹⁾
	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	Stand					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Nov. 1958	März 1959
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	—	—	—	2,35
	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	2,39	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 Verlader 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.

¹⁾ Mindestgewicht 100 kg. — ²⁾ Krabben, Krebse, Hummer.