

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1959/60



Jahrgang 1959 · Nr. 4

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

| | Seite |
|--|-------|
| Abkürzungen und Zeichenerklärungen | 3 |
| Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Winter 1959 | 4 |
| Schaubilder | |
| Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs | 7 |
| Indexziffern der Trampschiffsfrachten | 7 |
| Tabellenteil | |
| I. Eisenbahnverkehr | |
| A. Fahrpreise im Personenverkehr | |
| Für Personen im Bundesgebiet | 8 |
| Für Personen im Ausland | 9 |
| Für Personen im Transitverkehr | 11 |
| B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr | |
| Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) | 11 |
| Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten | 12 |
| II. Seeverkehr | |
| A. Indexziffern der Seefrachtraten | |
| Deutscher Seefrachtenindex | 13 |
| Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien | 13 |
| Index der Tankerfrachten, Großbritannien | 13 |
| Index der Seefrachtraten, Niederlande | 13 |
| Index der Trampschiffsfrachten, Dänemark | 13 |
| Index der Seefrachtraten, Norwegen | 13 |
| Index der Seefrachtraten, Schweden | 13 |
| Internationaler Trampfrachten-Index, Italien | 14 |
| B. Sonstige Schiffsfrachtsindizes | 15 |
| C. Frachtraten der Trampschifffahrt | |
| 1. im Überseeverkehr | |
| Bauxit | 17 |
| Düngemittel | 17 |
| Erdöl | 16 |
| Erze | 17 |
| Espartogras | 17 |
| Getreide | 16 |
| Grubenholz | 17 |
| Kohle | 16 |
| Kopra | 16 |
| Schnittholz | 17 |
| Schrott | 17 |
| Schwefel | 17 |
| Schwefelkies | 17 |
| Zinkkonzentrat | 17 |
| Zucker | 16 |
| 2. im Küstenverkehr | |
| Briketts | 18 |
| Düngemittel | 19 |
| Eisen und Stahl | 19 |
| Getreide | 18 |
| Gips | 19 |
| Koks | 18 |
| Papierholz | 19 |
| Roheisen | 19 |
| Salz | 18 |
| Schnittholz | 19 |
| Steinkohle | 18 |
| Steine | 19 |

| | Seite |
|---|-------|
| D. Frachtsätze der Binnenschifffahrt | |
| Bimskies | 21 |
| Briketts | 21 |
| Eisen- und Stahlerzeugnisse | 22 |
| Erze | 21 |
| Getreide | 20 |
| Kies | 21 |
| Mehl | 20 |
| Mineralöl | 21 |
| Normalgüter der Güterklassen I bis VI | 22 |
| Salz | 22 |
| Schnittholz | 22 |
| Steinkohle | 20 |
| E. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge | 23 |
| III. Luftverkehr | |
| A. Flugpreise im Personenverkehr | |
| von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | 24 |
| B. Luftfrachtraten im Güterverkehr | |
| von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | |
| Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg | 26 |
| Für Waren mit Spezialluftfrachtraten | 27 |

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 = Hollandische 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 = vorläufige Zahlenangabe |
| | a. n. g. = andern Orts nicht genannt |
| BRT = Bruttoregistertonne | Maßeinheit der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttaumvermessung eines Schiffes einschließlich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm). |
| bzw. NRT = Nettoregistertonne | |
| t. d. w. = Tons deadweight (all told) | Gewichtsmäßige Gesamttragfähigkeit oder Brutto- tragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zu- stand in longtons oder metrischen Tonnen ein- schließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie. |
| c. c. = cubic capacity | die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückgut- räume sowie der Kühl- und der Olladerräume 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 = 216 cbf = 6,116 cbm | ... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeit- punkt des Druckes noch nicht vor |
| 1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm | |

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Mai 1960

Die Verkehrspreise im In- und Ausland

Winter 1959 / 60

Bei den Verkehrstarifen auf Schiene und Straße im Bundesgebiet ergaben sich während der Wintermonate 1959/60 keine nennenswerten Änderungen. In der Diskussion stehen weiterhin die Kohletarife der Bundesbahn.

Am 1. Januar 1960 ist der Gemeinsame Internationale Tarif für die Beförderung von Expreßgut in Kraft getreten. Danach kann jetzt von den deutschen Bahnhöfen Expreßgut nach den wichtigsten Bahnstationen fast aller europäischen Länder versandt werden. Als Expreßgut gelten alle Güter, die zur Beförderung mit den Packwagen der Reisezüge geeignet sind.

Aus dem Ausland wurden diesmal nur wenige Tarifkorrekturen bekannt. So sind z. B. von den österreichischen Bundesbahnen mit Wirkung vom 15. November 1959 neue Ausnahmetarife für den Transport von Benzin und Benzol, Benzin-Benzol-Gemischen, Gasöl, Heizöl und Erdolbitumen eingeführt worden, die eine Verbilligung bis zu 50 vH erbringen. Allerdings sollen hier demnächst die Personen- und Gütertarife allgemein um 25 vH angehoben werden. Der zunächst genannte Termin — 1. Februar 1960 — ist nochmals verschoben worden. Vom 1. Februar an sind in Österreich zahlreiche Postgebühren erhöht worden. Auch für den Auslandsverkehr wurden entsprechende Änderungen vorgenommen. Die schon seit einiger Zeit (vgl. PLW-7, Sommer 1959) beschlossene Heraufsetzung der Personenverkehrspreise durch die italienischen Staatsbahnen (4 vH für die erste und 12 vH für die zweite Wagenklasse) ist nochmals zurückgestellt worden, da die Zustimmung des interministeriellen Ausschusses für die Preisbildung noch aussteht.

Die Beschäftigung in der deutschen Binnenschifffahrt hielt sich während der Berichtszeit auf einem guten Niveau. Auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes sind im Dezember 1959 10,1 Mill. t Güter transportiert worden, gegenüber 10,5 Mill. t im November und 10,3 Mill. t im Oktober. Bei den Vormonaten wirkten sich die niedrigen Wasserstände ungünstig auf die Transportleistung aus. Die in der Oberrheinfahrt bis Mannheim eingesetzten Schiffe konnten im Dezember 1959 im Durchschnitt zu 49 vH der Tragfähigkeit beladen werden, gegenüber 48 vH im November und 42 vH im Oktober.

Bei anhaltender Nachfrage nach Schiffsraum wird in der Fachpresse für den freien grenzüberschreitenden Rheinverkehr in letzter Zeit eine feste Ratentendenz berichtet. Ein Rückgang der tatsächlich zu zahlenden Frachtsätze hatte sich wie im innerdeutschen Verkehr aus dem Fortfall der Kleinwasserzuschläge ergeben. Weiterhin wird bekannt, daß nach langwierigen Verhandlungen Mitte Februar eine Einigung über die Weiterführung des Schweizer Getreidepools (der eine Frachtenregelung für den internationalen Rheinverkehr zum Zwecke hat) erzielt worden ist. Die neue Konvention soll bis zum 30. April 1961 in Kraft bleiben. Allerdings gibt es eine Reihe von Außenseitern.

Nachdem in Jugoslawien und Österreich Tarifierhöhungen erfolgt oder geplant sind, haben auch die deutschen und österreichischen Donaureedereien ab März d. J. neue Frachtsätze vorgesehen. Nähere Angaben hierzu sind noch nicht bekannt.

In der Küstenschifffahrt waren während der letzten Monate nahezu für alle Verkehrsgüter und Relationen ansteigende Frachtraten zu beobachten. Es wurde dabei neuerdings meist ein Niveau erreicht, wie es ungefähr im Jahre 1957 bestanden hat. Die Raten im Mineralöltransport zeigten allerdings oft noch einen recht unterschiedlichen Verlauf, was mit dem verhältnismäßig milden Winter und daher nicht allzu großen Bedarf an Heizöl in Zusammenhang gebracht wird.

Im Verlauf des Jahres 1959 haben sich die Transportleistungen etwas gesteigert. Vom Verband deutscher Küstenschiffer wurden 10,5 Mill. t als vorläufige Zahl genannt (rd. 10 Mill. t im Vorjahr). Besonders stark zugenommen haben

die Schnittholztransporte bei einer entsprechenden Veränderung auch des Rateniveaus. Wichtig sind hierbei die Verschiffungen aus Schweden und Finnland; im Jahre 1959 wurden 56 vH des Holzes aus diesen Ländern bezogen. Auch der russische Markt gewinnt zusehends an Bedeutung. Beurteilt an den abgeschlossenen Kontrakten der Importeure dürfte sich diese für die Küstenschifffahrt günstige Entwicklung aller Voraussicht nach im laufenden Jahr noch verstärken.

Die Frachtraten am internationalen Trampschiff-fahrtsmarkt zögen von Oktober 1959 auf Januar 1960 durchweg weiter leicht an. Die Veränderungen der Tagesraten für einige ausgewählte Güter und Fahrgebiete sind aus nachstehender Übersicht zu ersehen.

| | 1958 JD | 1959 JD | 1959 Okt. | 1960 Jan. |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | | s je lgt. | |
| Getreide von US-Golf nach Großbrit./Kont. . . . | 46.0 | 49.7 | 56.1 | 55.5 |
| Zucker von Mauritius nach Großbritannien . . . | 58.7 | 62.11 | 69.1 | 70.0 |
| Kohle von Hampton-Roads nach Rotterdam | 24.2 | 23.0 | 27.6 | 28.0 |
| Holz ¹⁾ (Schnitt- und Bauholz), untere Zone Finnland nach Großbritannien . . . | 180.5 ²⁾ | 187.4 ²⁾ | 194.2 ²⁾ | 196.4 ³⁾ |
| Erz von Marmagoa nach Großbrit./Kont. . . . | 43.3 | 48.4 | 46.10 | 52.10 |
| Phosphat von Casablanca nach Antw./Rttd. | 19.8 | 19.9 | 19.0 | 20.3 |

¹⁾ Je Standard. — ²⁾ Ladungen über 200 Standards. —

³⁾ Ladungen von 1—500 Standards.

Durchschnittlich ergaben sich nach den Indices der einzelnen Länder folgende Veränderungen der Abschlußfrachten: Deutschland und Dänemark +7 vH, Großbritannien +2 vH, Niederlande +24 vH, Norwegen und Schweden +6 vH, Italien (bis Dezember 1959) +11 vH.

Nach dem britischen Trampfrachtenindex betraf die Aufwertsentwicklung der Frachten alle Massengüter mit Ausnahme von Getreide und zwar: Zucker +1 vH, Kohle +8 vH, Erz +18 vH, Düngemittel +21 vH (gegenüber August 1959), Holz +5 vH und Esparto +2 vH. Mit der saisongemäß nachlassenden Nachfrage nach Getreideverschiffungen bildete sich der Gruppenindex für die Getreidefahrten um 8 vH zurück. Einen entsprechenden Rückgang wiesen auch die Frachtereinnahmen für die Getreidefahrt nach dem Activity-Index aus (der sich allerdings insgesamt um 2 vH leicht ermäßigte). Im Zusammenhang mit den nachgebenden Getreidefrachten verminderte sich gleichfalls die Rentabilität der im Getreidetransport eingesetzten Tankschiffe. Der von W. G. Weston berechnete Getreidetanker-Rentabilitätsindex ging von 195 im Oktober 1959 auf 146 im Januar 1960 zurück. Bei einem Indexstand von unter 120 wird es für die Tanker als nicht mehr rentabel betrachtet, Getreide zu fahren. Nähere Erläuterungen zu dieser Kennziffer sind im Bericht Herbst 1959 enthalten.

Nach dem britischen Trampfrachtenindex wurde der Höchststand der Frachten für das Jahr 1959 im November mit 83,1 (Basis 1952=100) erreicht, nach dem deutschen Seefrachtenindex für die Trampfahrt im November mit 81,8 (Basis zweites Halbjahr 1954=100). Der gleiche Stand wurde auch im Januar beobachtet. Der Index hält damit ein Niveau, das seit August 1957 nicht mehr für die Tagesfrachten verzeichnet wurde. Das Bundesministerium für Verkehr weist in seinem letzten Bericht auf die für die Reeder in der Trampschifffahrt im abgelaufenen Jahr wirksame Ungunst der Verhältnisse hin. Die Expansion der Weltwirtschaft mit der in Europa konjunkturbestimmenden lebhaften Auslandsnachfrage und der keineswegs krisenhafte Welthandel über See hätten es nicht vermocht, den Überhang des weltweiten Schiffsraum-

angebotes abzubauen. Auch für die nahere Zukunft wird ein Ausgleich zwischen Tonnage und Gutervolumen bezweifelt, nicht zuletzt auch deshalb, weil moderne Spezial- und Großraumschiffe, die noch bei niedrigen Raten auskömmliche Ergebnisse erzielen, einer Anhebung des Rateniveaus entgegenwirkten. Nach einer Mitteilung von W. G. Weston, London, lagen am 1. Februar 1960 76 700 tdw deutscher und 293 700 tdw britischer Trampfrachtonnage auf.

Die Zeitcharterraten sind nach den vorhandenen nationalen Indices von Oktober 1959 auf Januar 1960 weiter gestiegen. Der britische Index erhöhte sich in dieser Zeit um 12 vH und der niederländische sowie der norwegische Index um 10 vH. Parallel mit der Ratenentwicklung ist gemäß dem von W. G. Weston, London, herausgegebenen Zeitcharter-Volume-Index der Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage von Oktober 1959 auf Januar 1960 um 46 vH angestiegen. Charterungen wurden besonders für den Transport von polnischer Kohle und für Zuckerverschiffungen in der Kubafahrt, die allerdings in der letzten Zeit geringer geworden sind, abgeschlossen. Neuerdings wird auch in stärkerem Maße wieder Schiffsraum für die Getreidetransporte in der La Plata-Fahrt gesucht.

Die Tankerfrachtraten lagen im Januar 1960 meist etwas höher als im Oktober 1959 (deutscher Seefrachtenindex für die Tankerfahrt +15 vH, britischer Tankerindex +22 vH, norwegischer Tankerindex auf Basis USMC +27 vH, schwedischer Tankerindex auf Basis USMC ± 0 vH, der norwegische Index auf Basis Scale erhöhte sich um 14 vH). Allerdings sind verschiedentlich die Abschlußraten seit Ende 1959 wieder leicht rückläufig; sie schwachen sich allgemein im Laufe des Februars etwas ab. Neben dem verhältnismäßig milden Winter, der die Transporte von Heizöl einschränkte, macht sich neuerdings auch eine gewisse Zurückhaltung der Ölgesellschaften am freien Markt bemerkbar. Vereinzelte Abschlüsse für Supertanker vom US-Golf lagen unter dem Vormonatniveau. Nachgebende Getreidefrachten und die Schwierigkeiten, die teilweise bei der Löschung einiger Getreidetanker zu Verzögerungen führten, sowie eine zeitweilig größere Tonnagenachfrage in der Ölfahrt haben dazu geführt, daß einige Tanker aus der trockenen Fahrt zurückgekehrt sind.

Die Durchschnittsfrachtraten als Mittel kurz- und langfristiger Abschlüsse einschl. der Transportkosten der Hausflotten der Ölgesellschaften haben sich im vierten Quartal 1959 im Gegensatz zu der Entwicklung der Tagesraten erneut ermäßigt. Die AFRA-Rate G. P. (General Purpose Vessel) und L. V. (Large Vessel) bildeten sich um 1 vH zurück.

Im vierten Quartal 1959 ergaben sich bei den wichtigsten Verkehrsrelationen nachstehende Unterschiede zu den Tagesnotierungen: Karibische See UK, durchschnittliche Tagesrate 17.3 s je lgt, AFRA-Rate G. P. 34.9 s je lgt, L. V. 30.9 s je lgt; Persischer Golf UK, Tagesrate 31.3 s je lgt, AFRA-Rate G. P. 59.1 s je lgt, L. V. 53.1 s je lgt.

Im Rückblick auf das abgelaufene Jahr muß festgestellt werden, daß es keine Verbesserung der Marktbedingungen für die Tankerreederei gebracht hat. Der Monatsdurchschnitt des deutschen Seefrachtenindex für die Tankerfahrt lag im Jahre 1959 um rund 3 vH unter dem des Vorjahres. Am Jahresende lagen 31 deutsche Tanker mit 23 823 BRT sowie 66 britische mit 559 975 BRT auf. Der Zuwachs der Welttonnage dürfte im Hinblick auf die nur relativ geringen Abwrackungen auch weiterhin einem Marktgleichgewicht im Wege stehen.

Die Frachtraten in der Linienfahrt haben sich zwischen Oktober 1959 und Januar 1960 nach dem entsprechenden Index des Bundesministeriums für Verkehr weiter geringfügig erhöht (+1 vH). Der Index lag im Januar 1960 mit 121,1 (Basis zweites Halbjahr 1954=100) über dem Niveau des Jahres 1959 und des zweiten Halbjahres 1958; er erreichte etwa einen Stand, der letztmals im Mai 1958 beobachtet worden war. Der im Ratengefüge der Linienfahrt erkennbare Umschwung setzte mit dem Frühjahr 1959 ein und beendete die seit April 1957 rückläufige Entwicklung. Das Bundesmini-

sterium für Verkehr hat das für den Index der Linienfahrt verwendete Wägungsschema an Hand der Umschlagsergebnisse des Jahres 1958 überprüft. In einzelnen Verkehrsrelationen wurde die Zusammensetzung der Güterarten und der Frachtwerte einem zeitnahen Stand angepaßt. Die Veränderungen in der Struktur sind jedoch nicht allzu stark. Daher wurde die bisherige Indexreihe mit dem für Januar erstmals auf breiterer und neuerer Grundlage berechneten Indexwert fortgesetzt. Ab Januar d. J. werden auch Indices getrennt für Stuckgut und Massengut angegeben.

Aus den Fachveröffentlichungen wurden u. a. nachfolgend angeführte einzelne Ratenänderungen bekannt: Im November 1959 hat die Italy North America Conference mitgeteilt, daß sie für Verschiffungen nach nordamerikanischen Häfen die bisher erhobene 30%ige Surcharge bei solchen Frachtmengen aufgeben wird, die eine direkte Verschiffung nach den Vereinigten Staaten rechtfertigen. Die Entscheidung wurde zur Unterstützung der Exporteure in Kalabrien getroffen und ist gleichzeitig als Abwehr gegen Schifffahrtslinien gedacht, die nicht der Konferenz angehören. Im November hat die French North Atlantic Westbound Freight Conference eine 10%ige Erhöhung der Frachtraten ab 1. Januar 1960 für die Fahrten von der Dünkirchen/Bayonne Range nach den Häfen der Hampton Roads/Portland Range (Ostküste USA) angekündigt. Nach Mitteilung des Nordatlantik-Frachtenverbandes soll gleichfalls im Dezember eine Anhebung der Frachtsätze nach kanadischen Häfen und Häfen am St.-Lorenz-Strom um 10%, nach den kanadischen Binnenseen um 5% vorgenommen werden. Als Begründung wird auf höhere Schifffahrtskosten hingewiesen. Der gleiche Verband hat weiterhin eine Heraufsetzung der Frachtraten küste der USA um etwa 20% angekündigt, die am 1. April küste der USA um etwa 20% angekündigt, die am 1. April 1960 in Kraft treten soll. Im Januar hat auch die Canadian Eastbound Freight Conference die Absicht verlauten lassen, für die neue Saison im Verkehr über den St. Lorenz Seeweg die Raten um 20 vH zu verteuern.

Für die Westindienfahrt war die Anhebung des Hafenzuschlags für Havana durch die Association of Westindia Transatlantic Steamship Lines von 1,40 auf 2,60 \$ je t (im Dezember) und die Anhebung der „Landing Storage and Delivery“ Gebühren durch die gleiche Konferenz für Verladungen nach Trinidad von 3,50 auf 4,20 US-\$ je t mit Wirkung vom 2. November 1959 bedeutsam. Aus Brasilien verlautete im November eine Heraufsetzung der Frachtraten in der brasilianischen Handelsmarine um meist 20% im Gefolge von Lohnerhöhungen. Die Anhebung trifft besonders den Küstenverkehr. In der Fernostfahrt wurde für Manila ein Verstopfungszuschlag für Schiffe, die ab 1. April ankommen, auf 15 s netto je 1000 kg eingeführt. Ende Februar kündigte die Fernost-Japan-Philippinen-Europa-Konferenz kleinere Tarifierhebungen in den wichtigsten Fahrtrouten in Richtung Ferner Osten an. Einzelheiten wurden noch nicht bekannt. Eine Erhöhung der Frachtraten um etwa 10 vH im Verkehr vom nordeuropäischen Kontinent und Skandinavien nach nordpazifischen Häfen hat die Outward Continental North Pacific Freight Conference im Dezember mit Wirkung vom 1. Februar 1960 beschlossen. Dieser Konferenz gehören von deutscher Seite der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie an. Weiterhin verlautete im Januar, daß die Japan-Persian Gulf Freight Conference neue Kampfraten (rückwirkend ab 11. Februar 1959) eingeführt hat, weil Außenseiter-Reedereien in der Pakistan-Fahrt (Baumwolle) die Konferenzraten stark unterboten hatten.

Aus der Nahostfahrt verlautet, daß der britische Schifffahrtskongreß im Dezember einer Senkung der Frachtraten zwischen den Häfen Englands und der Vereinigten Arabischen Republik um 20 vH zugestimmt hat. Ein ähnliches Abkommen war bereits zwischen der Schifffahrtsorganisation der Vereinigten Arabischen Republik und der Deutschen Nahost-Konferenz abgeschlossen worden.

Für die Westafrikafahrt ist die ab 1. März 1960 von der West Afrika Lines Konferenz beschlossene Gleichstellung der Basisraten (mit Ausnahme der Raten für Zement) für

Verschiffungen nach Lome und Cotonou mit denen nach Ghana und Nigeria von Interesse.

Für den Flugverkehr war die im Februar in Paris eröffnete Konferenz der IATA über aktuelle Tarifrfragen von großer Wichtigkeit. Als Themen wurden vorgesehen: Abschaffung der Zuschläge für Düsenflugzeuge, die besonders von den großen britischen und amerikanischen Gesellschaften gefordert worden war, Neufestlegung der Grundraten auf der Nordatlantik- und Mittelatlantikroute, Tarife auf den Strecken von Europa nach Afrika, dem Fernen Osten und Austral-Asien und die Frage einer Zusammenlegung der Touristenklasse mit der Economy-Klasse. In Anbetracht der besonderen Schwierigkeit dieser Konferenzthemen haben die neunzig in der IATA zusammengeschlossenen Luftfahrtgesellschaften beschlossen, die Flugpreise auf der nordatlantischen Strecke um einen weiteren Monat, bis 30. April, zu verlängern, um für weitere Besprechungen Zeit zu gewinnen. Die Zuschläge für die Düsenflugzeuge, deren Streichung von verschiedenen Gesellschaften bis zum 1. April angekündigt worden war, bleiben daher noch zumindest bis zum genannten Termin wirksam. Für das Berichtsquartal sind noch folgende Einzelheiten erwähnenswert: Im Dezember hat eine große britische Fluglinie von der Regierung die Erlaubnis erhalten, im Kabotageverkehr mit britischen Territorien in West-Indien, Afrika sowie dem Fernen Osten, der nicht den Tarifregelungen der IATA unterliegt, neue Tarife einzufüh-

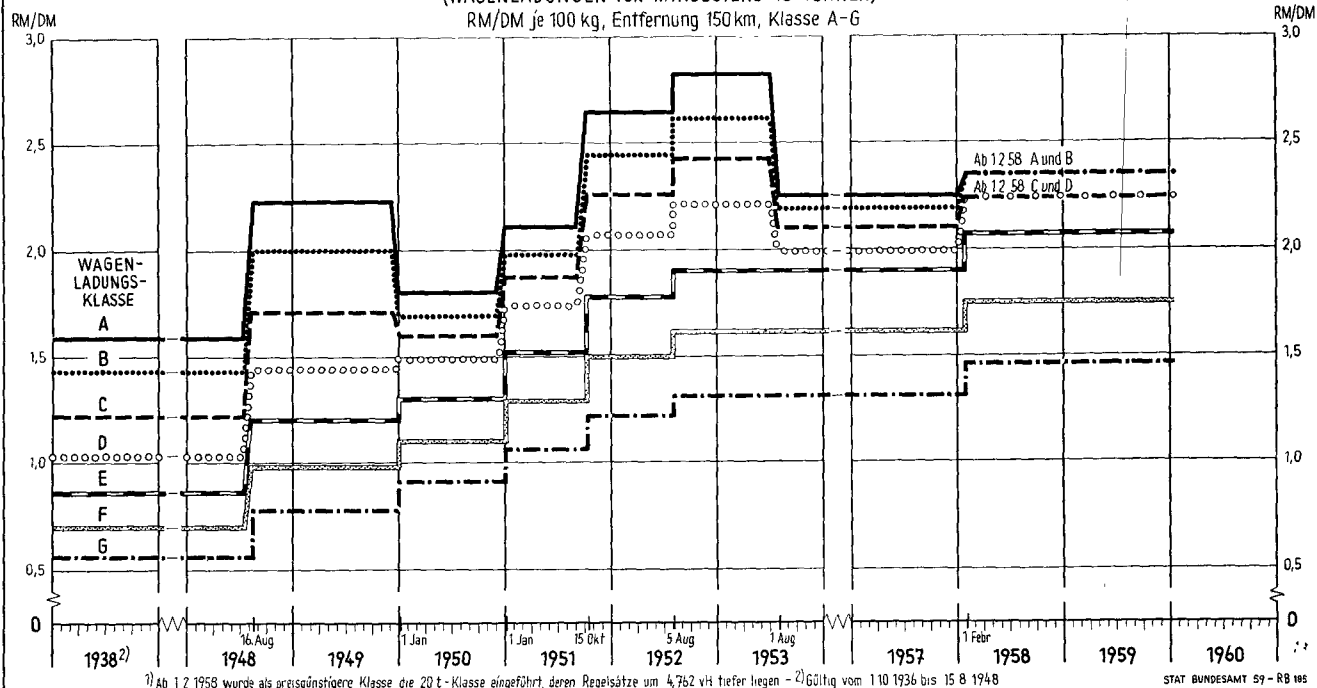
ren, die Verbilligungen bis zu 30% bringen sollen. Sie werden wahrscheinlich ab 1. April 1960 in Kraft treten. Mit Wirkung vom 30. November 1959 haben die Air France und die Air Algerie die Tarife der Touristenklasse und der sog. „B“-Klasse (ältere Maschinen) für bestimmte Algerien-Linien um 5 vH gesenkt. Von der skandinavischen Fluggesellschaft wurde im Dezember die Absicht berichtet, ab 1. April 1960 für Reisen von Deutschland nach Skandinavien und zurück verbilligte Familienflugkarten einzuführen.

Für die südatlantischen Flugstrecken, auf denen sich verschiedene Gesellschaften unterboten hatten, konnte im Dezember eine Einigung erzielt werden. Danach werden nunmehr die IATA-Raten wieder in vollem Umfange angewandt (ohne Rabatte). Gemäß den Beschlüssen der IATA-Konferenz in Honolulu im Herbst letzten Jahres (vgl. Bericht Herbst 1959) sind im Luftfrachtenverkehr mit Südamerika ab 1. Januar eine Reihe von billigen (— 45 vH) Spezialraten eingeführt worden. Bisher wurden hier für alle Transporte die allgemeinen Frachtraten in Ansatz gebracht.

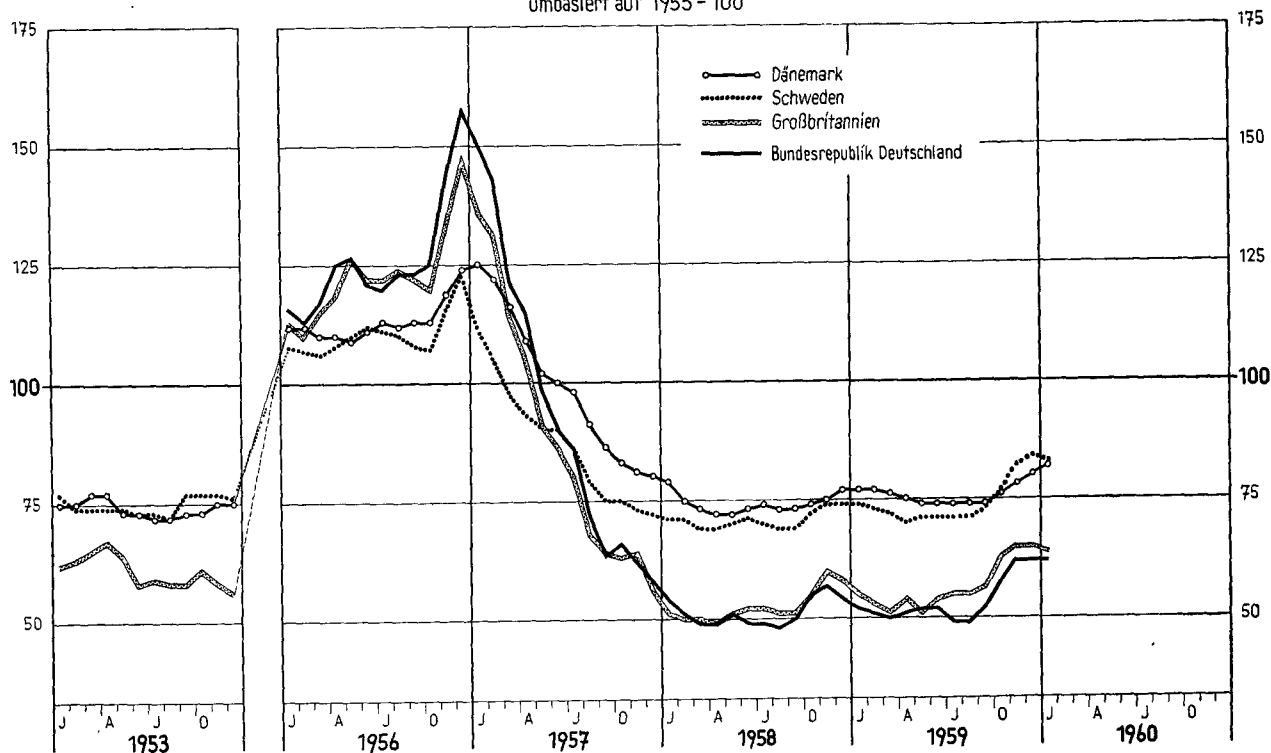
Nach einer ruhigeren Marktverfassung während der Monate November und Dezember trat ab Mitte Januar am Luftchartermarkt wieder eine anhaltende Geschäftsbelebung ein. Eine besondere Bedeutung hatten neben den Frachttransporten wieder die Beförderung von Schiffsbesatzungen auf der Fernostroute.

Text wurde am 10. 3. 1960 abgeschlossen.

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 | 53,00 | 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 halben 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 | 6,00 |
| 3. Kl. ... | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 4,00 | 4,00 |
| ab 15. 10. 1951 2. u. 3. Kl. | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 4,00 | 4,00 |
| ab 23. 5. 1954 alle Klassen | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |

c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) 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 | | |
| ab 23. 5. 1954 | | 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 | |
| ab 1. 3. 1955..... | bis 500 km | 501—700 km | über 700 km | bis 500 km | 501—700 km | über 700 km | bis 500 km | 501—700 km | über 700 km | bis 500 km | über 500 km |
| | 26,00 | 29,00 | 32,00 | 17,00 | 19,00 | 21,00 | 16,00 | 17,00 | 18,00 | 10,00 | 11,00 |
| | 1. Klasse | | | | | | | | | 2. Klasse | |
| | Einbettklasse 5) | | | Spezialklasse | | | Doppelbettklasse | | | Touristenklasse | |
| ab 3. 6. 1956 a) | 30,00 | 33,00 | 36,00 | 17,00 | 19,00 | 21,00 | 16,00 | 17,00 | 18,00 | 10,00 | 11,00 |
| ab 1. 3. 1958 | 32,50 | 36,00 | 39,00 | 18,50 | 21,00 | 23,00 | 17,50 | 18,50 | 20,00 | 11,00 | 12,00 |

*) Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

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⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (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 zusätzlich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab
3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den
vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: März 1960

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | 50 km | | 200 km | | 500 km | | 1000 km | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ |
| 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 | — | — | — | — |
| ab 15. 3. 1959 | 73,00 | 45,00 | 288,00 | 179,00 | — | — | — | — |
| 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 | — | — | — | — |
| ab 15. 3. 1959 | 124,00 | 84,00 | 398,00 | 290,00 | — | — | — | — |
| Dänemark, Sätze²⁾ 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 | — | — |
| ab 1. 8. 1959 | 9,00 | 6,00 | 36,00 | 24,00 | 63,00 | 42,00 | — | — |
| 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 | 48,20 | 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 | — | — |
| ab 1. 8. 1959 | 13,60 | 9,00 | 54,00 | 36,00 | 94,00 | 63,00 | — | — |
| Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 100 ffrs = 1 N F) Einfache Fahrt³⁾ | | | | | | | | |
| 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 | 5 390 | 3 430 | 10 550 | 6 830 |
| ab 1. 1. 1959 | 620 | 420 | 2 450 | 1 640 | 6 050 | 4 040 | 12 050 | 8 040 |
| 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 Fahrt³⁾ | | | | | | | | |
| 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 |
| für Schnellzüge — aller Art Einfache Fahrt³⁾ | | | | | | | | |
| 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 ⁴⁾ | 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 |
| 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 | — | — | — | — | — | — |
| 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 | — | — | — | — |

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁴⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: März 1960

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | 50 km | | 200 km | | 500 km | | 1000 km | | | | | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|-------------------------|----------|--|
| | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | | | | |
| Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt ²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 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 ³⁾ , Sätze in S Einfache Fahrt ²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | |
| 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 | | | | |
| ab 1. 9. 1959 | 9,00 | 6,00 | 32,90 | 22,60 | 76,50 | 50,00 | 111,00 | 74,00 | | | | |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 8,85 | 5,90 | 33,75 | 22,50 | 84,80 | 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 | | | | |
| ab 1. 9. 1959 | 14,10 | 9,40 | 54,00 | 36,00 | 121,50 | 81,00 | 177,00 | 118,00 | | | | |
| Schnellzugzuschlag | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 1. Klasse ¹⁾ | | 2. Klasse ¹⁾ | | | | | | | | | |
| 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 | — | — | | | | |
| ab 1. 4. 1952 | 7,40 | 5,30 | 26,30 | 18,80 | 43,90 | 31,40 | 73,30 | 52,40 | | | | |
| ab 1. 10. 1959 | 8,00 | 5,80 | 28,40 | 20,20 | 47,20 | 33,60 | — | — | | | | |
| 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 | | | | |
| ab 1. 10. 1959 | 12,00 | 8,60 | 42,40 | 30,40 | 70,60 | 50,40 | — | — | | | | |
| 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, ¹⁾ 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, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950—1953 | ... | 16,30 | 10,20 | ... | 65,00 | 40,65 | ... | 162,50 | 101,55 | ... | ... | |
| ab 21. 5. 1954 | ... | 17,95 | 11,20 | ... | 71,55 | 44,70 | ... | 178,80 | 111,70 | ... | ... | |
| ab 1. 10. 1956 | 24,75 | 18,05 | 11,25 | 98,80 | 71,50 | 44,70 | 246,90 | 176,60 | 112,00 | 493,75 | 324,95 | |
| ab 1. 4. 1957 | 33,35 | 24,40 | 15,20 | 133,35 | 97,00 | 60,65 | 333,35 | 242,45 | 151,50 | 666,60 | 357,50 | |
| ab 1. 11. 1958 | 34,00 | 25,00 | 16,00 | 134,00 | 98,00 | 61,00 | 334,00 | 243,00 | 152,00 | 667,00 | 359,15 | |
| ab 1. 10. 1959 | 48,00 | 35,00 | 22,00 | 188,00 | 138,00 | 86,00 | 470,00 | 344,00 | 213,00r | 939,00 | 688,00 | |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950—1953 | ... | 32,60 | 20,40 | ... | 130,00 | 81,30 | ... | 325,00 | 203,10 | ... | ... | |
| ab 21. 5. 1954 | ... | 35,90 | 22,40 | ... | 143,10 | 89,40 | ... | 357,60 | 223,40 | ... | ... | |
| ab 1. 10. 1956 | 49,50 | 36,10 | 22,50 | 197,60 | 143,00 | 89,40 | 493,80 | 353,20 | 224,00 | 987,50 | 715,00 | |
| 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 | |
| ab 1. 10. 1959 | 96,00 | 70,00 | 44,00 | 376,00 | 276,00 | 172,00 | 940,00 | 688,00 | 426,00 | 1 878,00 | 1 376,00 | |
| Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km | | | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 1. 1950 | 1. Klasse | | | 2. Klasse ⁴⁾ | | | Hin- und Rückfahrt | | | 2. Klasse ⁴⁾ | | |
| ab 1. 5. 1952 | 4,07 | | | 2,44 | | | 1. Klasse | | | 4,88 | | |
| ab 15. 9. 1957 | 2,63 | | | 1,75 | | | 5,25 | | | 3,50 | | |
| | 3,00 | | | 2,00 | | | 6,00 | | | 4,00 | | |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | | | | | |
| | 1—200 | 201—300 | über 300 | 1—200 | 201—300 | über 300 | 1—200 | 201—300 | über 300 | 1—200 | 201—300 | |
| | Meilen | | | Meilen | | | Meilen | | | Meilen | | |
| ab 1. 11. 1959 | 3,373 | 3,15 | 3,00 | 2,25 | 2,10 | 2,00 | 6,75 | 6,30 | 6,00 | 4,50 | 4,20 | |
| | | | | | | | | | | | 4,00 | |

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

¹⁾ 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. — ²⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr
Stand: März 1960
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 | 69,09 | 56,40 | 138,18 | 112,80 |
| Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze) | 191 | 13,57 | 9,79 | 27,14 | 19,58 |
| Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf | 767 | 87,50 | 59,00 | 133,00 | 90,00 |
| Passau Hbf—Wien West | 298 | 23,98 | 11,99 | 47,96 | 23,98 |
| insgesamt | 1 560 | 194,14 | 137,18 | 346,28 | 246,36 |
| b) über Dover—Ostende | | | | | |
| London—Dover | 127 | 17,04 | 11,52 | 34,08 | 23,04 |
| Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) | 388 | 63,66 | 44,40 | 117,49 | 85,19 |
| Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf | 758 | 87,50 | 59,00 | 133,00 | 90,00 |
| Passau Hbf—Wien West | 298 | 23,98 | 11,99 | 47,96 | 23,98 |
| insgesamt | 1 571 | 192,18 | 126,91 | 332,53 | 222,21 |
| Paris—Salzburg | | | | | |
| Paris-Ost—Kehl (Grenze) | 512 | 52,60 | 35,18 | 105,38 | 70,37 |
| Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf | 561 | 65,00 | 44,00 | 104,50 | 71,00 |
| insgesamt | 1 073 | 117,69 | 79,18 | 209,88 | 141,37 |
| Paris—Kopenhagen | | | | | |
| Paris-Nord—Jeumont (Grenze) | 241 | 25,02 | 16,74 | 50,04 | 33,48 |
| Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) | 175 | 21,95 | 13,96 | 37,68 | 26,16 |
| Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) | 719 | 84,50 | 57,00 | 130,00 | 88,00 |
| Flensburg (Grenze)—Kopenhagen | 368 | 34,05 | 22,50 | 51,07 | 34,05 |
| insgesamt | 1 503 | 165,52 | 110,20 | 268,79 | 181,69 |
| Paris—Prag | | | | | |
| Paris-Ost—Kehl (Grenze) | 512 | 52,60 | 35,18 | 105,38 | 70,37 |
| Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze) | 507 | 62,00 | 42,00 | 100,00 | 68,00 |
| Schirnding (Grenze)—Prag | 230 | 42,97 | 28,65 | 85,94 | 57,30 |
| insgesamt | 1 249 | 157,66 | 105,83 | 291,32 | 195,67 |
| Amsterdam—Bern | | | | | |
| Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze) | 174 | 12,70 | 9,23 | 25,58 | 18,46 |
| Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf | 607 | 71,00 | 48,00 | 113,50 | 77,00 |
| Basel bad. Bf—Bern | 126 | 19,92 | 14,31 | 29,78 | 21,27 |
| insgesamt | 907 | 103,71 | 71,54 | 168,86 | 116,73 |
| Brüssel—Rom | | | | | |
| Brüssel—Aachen Süd (Grenze) | 153 | 19,09 | 12,03 | 32,63 | 22,54 |
| Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf | 597 | 71,00 | 48,00 | 113,50 | 77,00 |
| Basel bad. Bf—Chiasso | 339 | 37,33 | 26,88 | 56,09 | 40,23 |
| Chiasso—Rom | 707 | 56,44 | 31,28 | 112,88 | 62,56 |
| insgesamt | 1 796 | 183,86 | 118,19 | 315,10 | 202,33 |
| Kopenhagen—Innsbruck | | | | | |
| Kopenhagen—Großenbrode Mitte See | 256 | 29,06 | 19,46 | 43,59 | 29,18 |
| Großenbrode Mitte See—Kufstein | 1 129 | 129,50 | 87,00 | 173,50 | 119,00 |
| Kufstein—Innsbruck | 73 | 5,96 | 2,98 | 11,92 | 5,96 |
| insgesamt | 1 458 | 164,52 | 109,44 | 229,01 | 152,14 |
| Kopenhagen—Belgrad | | | | | |
| Kopenhagen—Flensburg (Grenze) | 368 | 34,05 | 22,50 | 51,07 | 34,05 |
| Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf | 1 154 | 132,50 | 89,00 | 176,50 | 119,00 |
| Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze) | 219 | 17,82 | 9,91 | 35,64 | 17,82 |
| Jesenice (Grenze)—Belgrad | 629 | 40,00 | 28,43 | 80,00 | 56,86 |
| insgesamt | 2 370 | 224,37 | 148,84 | 343,21 | 237,73 |
| Oslo—Mailand | | | | | |
| Oslo—Kornsjö (Grenze) | 170 | 17,26 | 11,51 | 34,52 | 23,02 |
| Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen | 767 | 99,23 | 76,95 | 156,74 | 120,69 |
| Travemünde Hafen—Basel bad. Bf | 922 | 107,00 | 72,00 | 154,00 | 104,00 |
| Basel bad. Bf—Chiasso | 339 | 37,33 | 26,88 | 56,09 | 40,23 |
| Chiasso—Mailand | 51 | 4,15 | 2,31 | 7,07 | 3,94 |
| insgesamt | 2 249 | 264,97 | 189,65 | 408,42 | 291,88 |
| Stockholm—Paris | | | | | |
| Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) | 624 | 75,33 | 50,22 | 120,89 | 80,60 |
| Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See | 301/286 | 32,41 | 21,77 | 48,82 | 32,77 |
| Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze) | 741 | 87,50 | 59,00 | 133,00 | 90,00 |
| Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) | 175 | 21,95 | 13,96 | 37,68 | 26,16 |
| Jeumont (Grenze)—Paris | 241 | 25,02 | 16,74 | 50,04 | 33,48 |
| insgesamt | 2 067 | 242,21 | 161,69 | 390,43 | 263,01 |

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr
¹⁾ Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1960, Heft 9 vom 29. 2. 1960) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 str = 0,967 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 | 4,00 | 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 | 2,35 |
| B | 1,43 | 1,69 | 1,98 | 2,44 | 2,61 | 2,19 | 2,24 |
| C | 1,22 | 1,60 | 1,87 | 2,26 | 2,42 | 2,10 | 2,13 |
| D | 1,03 | 1,49 | 1,74 | 2,07 | 2,21 | 1,99 | 2,07 |
| E | 0,86 | 1,30 | 1,52 | 1,78 | 1,90 | 1,90 | 1,97 |
| F | 0,70 | 1,10 | 1,29 | 1,50 | 1,61 | 1,61 | 1,75 |
| G | 0,56 | 0,91 | 1,06 | 1,22 | 1,31 | 1,31 | 1,46 |
| Ausnahmetarif: 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 | 2,37 |

^{*)} Ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 t — ^{**)} Vor dem 6. Juli 1959 gelten im Saarland besondere Tarife in sfrs.
¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen 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⁾ 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 tier. Öle import. | sonst. pflz. u. tier. Öle | Kaffee | Tabak | Eisen- und Manganerz | Schwefel- kies | Schwefel- kies- abbrände | 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) | Hamburg (346 km) | (435 km) | |
| Regelklassen bzw. Ausnahmetarif | 15 B 1 a) | 17 S 1 b) | 16 B 1 b) | 24 S 5 b) | B 13) c) | 24 S 5 b) | A 13) b) | 7 B 35 e) | 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 | 41,80 | 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 | 33,98 | 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 |
| 1959 JD | 47,10 | 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 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 |
| 1960 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, Bauvit | Schwefel- säure | Dünge- kalk | Thomas- mehl | Stieckstoff- 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 BASF | 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) | Osna- brück (105 km) | Frank- furt (Main) (88 km) | Offen- bach (510 km) | Back- nang (619 km) | Münster (172 km) |
| Regelklassen bzw. Ausnahmetarif | 6 B 1 c) | 14 B 1 c) | 14 B 2 c) | C 14) c) | 14 B 23 c) | 4 B 6 b) | G c) | C 14) c) | 11 B 1 b) | | | 23 S 3 b) | 21 S 2 c) | A 13) 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 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 |
| 1959 JD | 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 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 |
| 1960 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 ¹³⁾ |
|------------------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------|--|------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| von | Passau Hbf | | Regens- burg | Passau Hbf | München Hbf | Dort- mund | Duisburg | Hamburg | Hagen | Düssel- dorf | Duisburg | Hagen |
| nach | Herford (690 km) | Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (498 km) | Bochum- Rienke (580 km) | Essen Hbf (710 km) | Karlsruhe Hbf (331 km) | (30 km) | (62 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 ⁸⁾ b) | D ⁹⁾ 14) b) | F/IV ¹⁰⁾ c) | F/III ¹⁰⁾ c) | F/IV ¹⁰⁾ c) | D/I ¹⁰⁾ c) | D 14) c) |
| 1938 JD | 20,20 | 10,50 | . | 10,40 | 25,60 ⁶⁾ | 13,23 | 19,95 | 2,20 | 3,50 | 12,90 | 16,40 | 21,40 |
| 1951 JD | 33,50 | 18,57 | . | 18,37 | 39,21 ⁷⁾ | 24,11 | 33,87 | 4,25 | 6,61 | 23,46 | 28,30 | 35,78 |
| 1952 JD | 38,66 | 21,27 | 20,96 ⁸⁾ | 21,07 | 43,42 | 27,87 | 39,86 | 4,92 | 7,61 | 27,03 | 33,33 | 42,08 |
| 1953 JD | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 39,78 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 33,24 | 41,97 |
| 1954 JD | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 |
| 1955 JD | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 |
| 1956 JD | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 |
| 1957 JD | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 |
| 1958 Feb.-Dez. D ²⁾ | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| 1959 JD | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| 1959 Okt. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| Nov. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| Dez. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| 1960 Jan. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| Febr. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 |
| März | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 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 März 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 Montangüter. — ¹¹⁾ Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — ¹²⁾ Unbearbeitet. — ¹³⁾ Ab 1. 1. 1959 = Klasse A/B. — ¹⁴⁾ Ab 1. 1. 1959 = Klasse C/D. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen.

II. Seeverkehr

A. Index der Seefrachtraten

| Zeit | Bundesrepublik Deutschland | | | Großbritannien | | | | | | | | | | | | Tanker Index ²⁾ (£) |
|--|--|---------------------|--------------------|--|---------------|--------|-------|-------|------------------|-------|---------|-------------|---|--------|---------------------------|--------------------------------|
| | Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾ | | | Index der Trampschiffahrtsfrachten ³⁾ | | | | | | | | | | | | |
| | Linien- | Tramp- | Tanker- | Reisecharter | | | | | | | | Zeitcharter | | | Scale ²⁾ = 100 | |
| | | | | gesamt | Ge- treide | Zucker | Kohle | Erz | Dünge- mittel | Holz | Esparto | 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 | |
| 1959 JD | 119,5 | 70,3 | 48,9 | 71,9 | 69,5 | 92,1 | 63,7 | 69,6 | 62,1 | 77,3 | 67,6 | 55,6 | 53,9 | 57,3 | 42,8 | |
| 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 | 52,2 | 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 | |
| April | 118,8 | 67,5 | 41,4 | 68,6 | 68,4 | 82,6 | 53,0 | 67,7 | — | 78,5 | 67,0 | 52,8 | 51,9 | 53,6 | 34,3 | |
| Mai | 118,7 | 68,8 | 47,4 | 64,6 | 66,0 | — | 57,0 | — | — | 70,1 | 69,3 | 56,7 | 59,5 | 53,9 | 37,9 | |
| Juni | 119,1 | 68,8 | 46,2 | 69,2 | 66,0 | 93,9 | 62,9 | 66,7 | — | 68,3 | 67,4 | 50,2 | 48,9 | 51,5 | 37,0 | |
| Juli | 119,2 | 64,3 | 43,1 | 69,7 | 64,7 | 93,2 | 62,1 | 66,8 | — | 75,8 | 68,2 | 52,3 | 51,9 | 52,7 | 37,3 | |
| Aug. | 119,3 | 64,6 | 46,4 | 69,6 | 65,1 | 95,1 | 59,6 | 66,1 | 74,4 | 75,4 | 66,3 | 55,5 | 56,4 | 54,5 | 40,5 | |
| Sept. | 119,4 | 68,0 | 43,8 | 71,0 | 65,9 | 102,3 | 63,5 | 66,3 | — | 73,2 | 66,0 | 55,4 | 50,6 | 60,2 | 40,1 | |
| Okt. | 119,8 | 76,8 | 49,6 | 80,4 | 80,1 | 103,4 | 77,8 | 67,2 | — | 80,2 | 67,9 | 58,4 | 57,1 | 59,6 | 44,4 | |
| Nov. | 119,9 | 81,8 | 56,5 | 83,1 | 78,1 | 107,2 | 81,1 | 72,4 | — | 90,9 | 67,4 | 63,4 | 58,4 | 68,3 | 53,8 | |
| Dez. | 120,6 | 81,5 | 57,5 | 82,5 | 78,0 | 96,0 | 84,2 | 79,9 | — | 85,5 | 67,8 | 65,6 | 63,6 | 67,7 | 53,9 | |
| 1960 Jan. | 121,1 | 81,8 | 57,0 | 82,1 | 74,1 | 104,7 | 83,8 | 79,4 | 89,9 | 84,0 | 69,5 | 65,4 | 62,2 | 68,6 | 54,3 | |
| Febr. | 121,3 | 76,8 | 52,5 | 77,1 | 72,5 | 93,4 | 75,0 | 81,0 | — | 75,7 | 69,0 | 71,1 | 74,5 | 67,7 | 46,5 | |
| März | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39,8 | |

| Zeit | Niederlande ⁶⁾ | | | | | | | Dänemark | Norwegen ⁶⁾ | | | | Schweden ¹⁰⁾ | | |
|---------------|---------------------------|---------------|-----------------|---|-----------------------|-------|--|-----------------------|------------------------|--|----------------------|------------|-------------------------|---------|---------------|
| | Reise- | | | | | | Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten ⁷⁾ | | Reise- | Zeit- | £ | \$ | Reise- | Tanker- | |
| | Charter | | | | | | | | | | | | | | |
| | davon: | | | | | | | | | | | | | | |
| | ins- gesamt | Ge- treide | brit- ischen | Kohle aus amerika- nischen Häfen | niederlan- dischen | Erz | | | | | | | | | Son- stige |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 78 ⁹⁾ | 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 | 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 | 113 | 152,7 | 196,8 | 223,5 ¹⁰⁾ | 162,5 | 170 | 166 | |
| 1957 JD | 536,0 | 353,4 | 315,1 | 552,7 | 425,6 | 551,3 | 451,4 | 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 | 74 | 78,0 | 63,6 | 54,2 | 47,0 | 109 | 53 | |
| 1959 JD | 246,0 | 229,3 | 223,6 | 226,8 | 283,0 | 283,4 | 296,0 | 76 | 79,2 | 64,9 | 54,6 | 44,6 | 114 | 48 | |
| 1959 Jan. | 260,0 | 231,1 | — | 238,5 | — | 294,8 | 311,3 | 77 | 79,4 | 58,6 | 62,1 | 49,1 | 114 | 50 | |
| Febr. | 236,6 | 214,5 | 223,6 | 220,3 | — | 287,4 | 261,0 | 77 | 80,1 | 60,0 | 56,2 | 44,7 | 112 | 49 | |
| März | 213,0 | 209,5 | — | 199,3 | — | 222,5 | 223,8 | 76 | 78,8 | 61,2 | 53,1 | 45,2 | 111 | 45 | |
| April | 241,6 | 214,9 | — | 206,1 | 222,9 | 292,8 | 284,4 | 75 | 78,5 | 61,4 | 47,2 | 37,3 | 108 | 44 | |
| Mai | 239,5 | 237,6 | — | 195,6 | — | 287,4 | 246,7 | 74 | 76,9 | 62,7 | 53,9 | 40,2 | 109 | 42 | |
| Juni | 251,3 | 216,7 | — | 195,6 | 340,0 | 288,5 | 418,9 | 74 | 75,6 | 61,4 | 54,4 | 37,3 | 109 | 43 | |
| Juli | 225,2 | 200,0 | — | — | 232,9 | 271,7 | 234,7 | 74 | 75,5 | 60,5 | 52,7 | 43,4 | 110 | 44 | |
| Aug. | 227,8 | 195,5 | — | 194,3 | — | 256,0 | 341,6 | 74 | 76,3 | 60,3 | 51,6 | 41,4 | 109 | 46 | |
| Sept. | 240,4 | 234,0 | — | 195,6 | 364,1 | 257,9 | 327,3 | 74 | 76,6 | 69,8 | 50,9 | 41,3 | 112 | 46 | |
| Okt. | 249,6 | 243,4 | — | 254,8 | 313,7 | 284,5 | 376,5 | 76 | 80,9 | 69,9 | 54,1 | 41,9 | 119 | 52 | |
| Nov. | 280,7 | 265,9 | — | 283,3 | 314,2 | 306,4 | 279,3 | 78 | 82,2 | 73,2 | 50,2 | 54,4 | 127 | 57 | |
| Dez. | 294,3 | 259,7 | — | 260,1 | — | 349,3 | 288,5 | 80 | 89,0 | 79,4 | 59,4 | 55,6 | 129 | 56 | |
| 1960 Jan. | 309,5 | 280,0 | — | 265,7 | 236,3 | 397,5 | 368,9 | 81 | 85,7 | 77,2 | 61,9 | 53,3 | 126 | 52 | |
| Febr. | 310,9 | 321,3 | — | 257,5 | — | 328,4 | 297,9 | 81 | 84,5 | 76,8 | 55,6 | 41,9 | 125 | 50 | |
| März | 282,0 | 268,1 | — | 239,4 | — | 302,6 | 306,7 | 80 | — | — | — | — | 123 | 48 | |

| Zeit | Niederlande ⁶⁾ | | | | | | | | Dänemark | Norwegen ⁶⁾ | | | | Schweden ¹²⁾ | | |
|----------------|---------------------------|---------------|-----------------|--|-------------------------------|-------|---------------|--|-----------------------|------------------------|------------------------------|------------------------------|------------|-------------------------|---------|----------------|
| | Reise- | | | | | | | Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten ⁷⁾ | | Reise- | Zeit- | £ | \$ | Reise- | Tanker- | |
| | Charter | | | | | | | | | | | | | | | |
| | davon: | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ins- gesamt | Ge- treide | bri- tischen | Kohle aus amerika- nischen Häfen ein- geführt | niederlan- dischen aus- | Erz | Son- stige | | | | | | | | | ins- gesamt |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1924/38 = 100 | | | | | | | | 1955 = 100 | II. Hj. 1947 = 100 | | Scale ⁸⁾ = 100 | USMC ¹³⁾ = 100 | 1948 = 100 | | | |
| 1950 JD | — | — | — | — | — | — | — | — | 65 ⁶⁾ | 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 ⁶⁾ | 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 | 406,4 | 74 | 78,0 | 63,6 | 54,2 | 47,0 | 109 | 53 | |
| 1959 JD | 246,0 | 229,3 | 223,6 | 226,8 | 283,0 | 283,4 | 296,0 | 384,1 | 76 | 79,2 | 64,9 | 54,6 | 44,6 | 114 | 48 | |
| 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 | 213,0 | 209,5 | — | 199,3 | — | 222,5 | 223,8 | 376,9 | 76 | 78,8 | 61,2 | 53,1 | 45,2 | 111 | 45 | |
| April | 241,6 | 214,9 | — | 206,1 | 222,9 | 292,8 | 284,4 | 371,8 | 75 | 78,5 | 61,4 | 47,2 | 37,3 | 108 | 44 | |
| Mai | 239,5 | 237,6 | — | 195,6 | — | 287,4 | 246,7 | 381,2 | 74 | 76,9 | 62,7 | 53,9 | 40,2 | 109 | 42 | |
| Juni | 251,3 | 216,7 | — | 195,6 | 340,0 | 288,5 | 418,9 | 361,1 | 74 | 75,6 | 61,4 | 54,4 | 37,3 | 109 | 43 | |
| Juli | 225,2 | 200,0 | — | — | 232,9 | 271,7 | 234,7 | 395,4 | 74 | 75,5 | 60,5 | 52,7 | 43,4 | 110 | 44 | |
| Aug. | 227,8 | 195,5 | — | 194,3 | — | 256,0 | 341,6 | 359,0 | 74 | 76,3 | 60,3 | 51,6 | 41,4 | 109 | 46 | |
| Sept. | 240,4 | 234,0 | — | 195,6 | 364,1 | 257,9 | 327,3 | 358,4 | 74 | 76,6 | 69,8 | 50,9 | 41,3 | 112 | 46 | |
| Okt. | 249,6 | 243,4 | — | 254,8 | 313,7 | 284,5 | 376,5 | 381,5 | 76 | 80,9 | 69,9 | 54,1 | 41,9 | 119 | 52 | |
| Nov. | 280,7 | 265,9 | — | 283,3 | 314,2 | 306,4 | 279,3 | 458,2 | 78 | 82,2 | 73,2 | 59,2 | 54,4 | 127 | 57 | |
| Dez. | 294,3 | 259,7 | — | 260,1 | — | 349,3 | 288,5 | 370,8 | 80 | 89,0 | 79,4 | 59,4 | 55,6 | 129 | 56 | |
| 1960 Jan. | 309,5 | 280,0 | — | 265,7 | 236,3 | 397,5 | 368,9 | 421,3 | 81 | 85,7 | 77,2 | 61,9 | 53,3 | 126 | 52 | |
| Febr. | 310,9 | 321,3 | — | 257,5 | — | 328,4 | 297,9 | 465,8 | 81 | 84,5 | 76,8 | 55,6 | 41,9 | 125 | 50 | |
| März | 282,0 | 268,1 | — | 239,4 | — | 302,6 | 306,7 | 452,2 | 80 | — | — | — | — | 123 | 48 | |

Anmerkungen: ¹⁾ Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — ²⁾ Berechnet aus Frachtabschlüssen in Korrekturwerten des London Market Tanker-Nominal Freight Scale Nr. 2, gültig ab 1. Juli 1954 (als Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958) und des Schedule of Maximum Freight Rates for voyages of British Tankers des British Ministry of Transport (MOT), gültig ab 1. Januar 1948. — ³⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ⁴⁾ Schiffe von 8000 t 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⁾ Ab 15. Dezember 1958 nach Scale Nr. 3. — ¹²⁾ USMC: Ab Februar 1946. — ¹³⁾ Berechnet von: Kommerz Kollegium.

noch: A. Index der Seefrachtraten
Internationaler Trampfrachten-Index¹⁾ Italien

1954 = 100

| Zeit | Allgemeiner Index | Europa | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------------------|----------------------|----------------|------------------|------------------|-------------|---|-----------------------------|-------------------------------|--------------|----------------------------|-------------|--------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------|---------------------------|-------------|---------------------------|
| | | Gruppen-Index Europa | Northern Range | | Groß-britan-nien | Nord-Europa | Groß-britan-nien/ Kont. nach Buenos Aires | Nord-Ame-rika ²⁾ | Mittel-Ame-rika ³⁾ | Nord-Pazifik | Süd-Ame-rika ⁴⁾ | Austra-lien | Schwarz-meer | Südost-afrika ⁵⁾ | Westl. Mittel-meer ⁶⁾ | | | | |
| | | | nach | | | | | | | | | | | | | nach Westitalien | nach Großbritannien/Kont. | nach Europa | nach Großbritannien/Kont. |
| | | | West-Italien | Groß-brit./Kont. | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1958 JD | 75r | 73 | 70r | 64 | 95 | 80 | 91r | 64 | 78r | 68 | 65 | 73 | 91 | 71 | 70 | | | | |
| 1959 JD | 77 | 77 | 68 | 60 | 96 | 88 | 88 | 64 | 77 | 73 | 71 | 85 | 90 | 79 | 69 | | | | |
| 1958 Jan. | 78 | 74 | 72 | 62 | 105 | — | 92 | 54 | 79 | 73 | 70 | 71 | — | 71 | 76 | | | | |
| Febr. | 75 | 75 | 71 | 64 | 101 | 75 | 91 | 62 | 79 | 69 | 60 | 62 | — | 75 | 83 | | | | |
| März | 70 | 69 | 68 | 58 | — | 73 | 101 | 59 | 75 | 66 | 54 | 65 | — | 69 | 65 | | | | |
| April | 72 | 71 | 71 | 66 | — | 76 | 94 | 60 | 84 | 65 | 58 | — | — | 72 | 63 | | | | |
| Mai | 72 | 71 | 74 | 67 | — | 78 | 84 | 61 | 80 | 63 | 62 | 68 | — | 68 | 68 | | | | |
| Juni | 73 | 72 | 71 | 62 | 91 | 79 | 93 | 60 | 78 | 65 | 60 | 69 | — | 65 | — | | | | |
| Juli | 73 | 72 | 75 | 65 | 85 | 95 | — | 69 | 75 | 65 | 64 | — | — | 67 | 70 | | | | |
| Aug. | 69 | 68 | 68 | 62 | 85 | 81 | — | 58 | 72 | 59 | 64 | 66 | — | 70 | 61 | | | | |
| Sept. | 72 | 72 | 66 | 62 | 92 | 78 | — | 62 | 78 | 64 | 67 | 74 | — | 68 | 71 | | | | |
| Okt. | 75 | 77 | 67 | 63 | 101 | 78 | 84 | 71 | 82 | 71 | 74 | 84 | 76 | 76 | — | | | | |
| Nov. | 79 | 79 | 72 | 72 | 101 | 82 | 83 | 76 | 87 | 79 | 73 | 85 | 100 | 69 | — | | | | |
| Dez. | 79 | 81 | 71 | 69 | 97 | 81 | — | 75 | 73 | 82 | 70 | 90 | 98 | 78 | 72 | | | | |
| 1959 Jan. | 76 | 76 | 68 | 62 | — | 74 | 83 | 57 | 76 | 75 | 67 | 95 | 93 | 78 | 74 | | | | |
| Febr. | 73 | 74 | 66 | 62 | — | 79 | 83 | 55 | 76 | 82 | 71 | — | 89 | 70 | 75 | | | | |
| März | 72 | 72 | 65 | 57 | — | 88 | 91 | 61 | 78 | 73 | 59 | 82 | 83 | 64 | — | | | | |
| April | 76 | 75 | 63 | 51 | — | 89 | 91 | 59 | 70 | 72 | 69 | 82 | 88 | — | — | | | | |
| Mai | 75 | 73 | 62 | 54 | 90 | 81 | 89 | 61 | 65 | 63 | 69 | 82 | 95 | 81 | 59 | | | | |
| Juni | 74 | 73 | 64 | 54 | 95 | 86 | 89 | 57 | 75 | 63 | 74 | 80 | 86 | 74 | 49 | | | | |
| Juli | 73 | 74 | 61 | 54 | 91 | 91 | 91 | 56 | 75 | 65 | 70 | 81 | 85 | — | 78 | | | | |
| Aug. | 71 | 73 | 65 | 54 | 96 | 84 | 87 | 59 | 75 | 64 | 63 | 72 | 103 | — | 57 | | | | |
| Sept. | 74 | 75 | 65 | 54 | 95 | 84 | 87 | 66 | 75 | 65 | 70 | 84 | 81 | 86 | 54 | | | | |
| Okt. | 80 | 81 | 74 | 71 | — | 96 | 87 | 79 | 85 | 75 | 78 | 91 | 82 | 101 | 73 | | | | |
| Nov. | 85 | 87 | 80 | 78 | 105 | 109 | 87 | 77 | 86 | 87 | 80 | 88 | 107 | — | 69 | | | | |
| Dez. | 89 | 90 | 83 | 72 | 105 | 105 | 88 | 77 | 90 | 98 | 77 | 100 | — | 94 | 95 | | | | |
| 1960 Jan. | 86 | 89 | 80 | 70 | — | 91 | 87 | 75 | 89 | 90 | 81 | 104 | —r | 102 | 97 | | | | |
| Febr. | 83 | 84 | 74 | 70 | 102 | 89 | 82 | 63 | 90 | 86 | 82 | 91 | — | 103 | 61 | | | | |

| Zeit | noch: Europa | | | | Afrika | Amerika | | | | | Asien (Japan) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|---|-------------|------------------------|----------------------------------|------------|------------------------------------|--------|-----------------------------|------------------------------|--------------|--|--------------------------------|-------|---------|-----------------|-------------------------------|---------------------|--------------------|------------|--------|---------|-------|-----|-------------------------|----------|---------------|-----|
| | Mittel-meer ⁷⁾ | Nord-Afrika ⁸⁾ | Indien Agypten ⁹⁾ | Austra-lien/ Mau-ritius nach Groß-brit./Kont. | Casa-blanca | Gruppen-Index Ame-rika | Northern Range nach Süd-amer-ika | Bra-silien | Afrika/ Mittel-meer ¹⁰⁾ | Indien | Gruppen-Index Asien (Japan) | Nord-Atlantik ¹¹⁾ | Nord-Pazifik | Mittel-meer/ Rotes Meer ¹²⁾ | Indien/ Ma-laya ¹³⁾ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | nach | | nach Süd-Afrika | nach Großbritannien/Kontinent | nach Northern Range | nach Asien (Japan) | nach Japan | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | Pyrit | Phosph. | | | | | Erz | Zucker | Phosph. | Kohle | Erz | Kohle/ Zucker/ Getreide | Getreide | Phosph./ Salz | Erz |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1958 JD | 82r | 66 | 64 | 79r | 92 | 77 | 82 | 71 | 85 | 71 | 71 | 68 | 62 | 68r | 83 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1959 JD | 80 | 65 | 74 | 87 | 86 | 80 | 86 | 77 | 89 | 74 | 71 | 68 | 61 | 70 | 84 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1958 Jan. | 80 | 65 | 70 | 74 | 97 | 81 | 73 | 68 | 87 | 94 | 83 | 75 | 68 | — | 107 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Febr. | 85 | 68 | 68 | 81 | 91 | 75 | 81 | 68 | — | — | 73 | 70 | 61 | 74 | 87 | | | | | | | | | | | | | | | |
| März | 76 | 64 | 65 | 79 | 91 | 71 | 80 | 62 | — | — | 65 | 64 | 61 | 56 | 78 | | | | | | | | | | | | | | | |
| April | 71 | — | 67 | 79 | — | 71 | 73 | 71 | — | 69 | 77 | 75 | 61 | — | 94 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mai | 93 | 62 | 63 | 76 | 86 | 74 | 83 | 71 | — | 67 | 69 | 68 | 60 | 62 | 87 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juni | 86 | 63 | 55 | 77 | 91 | 75 | 82 | 74 | — | 68 | 71 | 67 | 70 | 66 | 79 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juli | 83 | 63 | 59 | 75 | 89 | 76 | 78 | 73 | — | — | 71 | 69 | — | 71 | 72 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aug. | 84 | 62 | 59 | 71 | 102 | 71 | 76 | 71 | 73 | 64 | 65 | 67 | 52 | 71 | 69 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sept. | 83 | 74 | 58 | 77 | — | 73 | 76 | 74 | 80 | 63 | 76 | 64 | — | 67 | 96 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Okt. | 82 | 74 | 59 | 84 | — | 82 | 94 | 73 | 80 | — | 67 | 63 | 61 | 69 | 74 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nov. | 79 | 64 | 60 | 88 | — | 88 | 85 | 73 | 106 | — | 62 | 66 | 58 | — | — | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dez. | 82 | — | 80 | 93 | — | 87 | 103 | 73 | 85 | — | 67 | 64 | 65 | 68 | 71 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1959 Jan. | 79 | 74 | 68 | 90 | — | 81 | 83 | 65 | 100 | 76 | 71 | 64 | 65 | 68 | 87 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Febr. | 89 | 62 | 64 | 85 | 84 | 72 | 79 | 68 | — | 69 | 67 | 64 | 60 | 70 | 74 | | | | | | | | | | | | | | | |
| März | 75 | 61 | 69 | 78 | 84 | 74 | 78 | 70 | — | — | 67 | 61 | 61 | 62 | 82 | | | | | | | | | | | | | | | |
| April | 84 | 65 | 72 | 85 | — | 81 | 89 | 74 | 93 | 69 | 74 | 62 | 62 | 70 | 102 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mai | 74 | 64 | 73 | 85 | — | 78 | 88 | 78 | — | 69 | 79 | 66 | 64 | 77 | 108 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juni | 76 | 63 | 71 | 81 | — | 87 | 89 | — | 100 | 72 | 71 | 69 | 54 | 71 | 89 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juli | 74 | 64 | 74 | 76 | — | 75 | 89 | 61 | — | — | 67 | 67 | 59 | 60 | 81 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aug. | 73 | 62 | 72 | 87 | — | 71 | 85 | 64 | 65 | 72 | 66 | 64 | 50 | 74 | 78 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sept. | 78 | 62 | 84 | 88 | — | 74 | 89 | 70 | — | 62 | 66 | 70 | 51 | 69 | 75 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Okt. | 77 | 62 | 71 | 91 | — | 82 | — | 87 | — | 77 | 74 | 76 | 64 | 81 | 76 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nov. | 85 | 76 | 85 | 96 | 91 | 87 | 88 | 98 | — | 75 | 73 | 76 | 72 | 71 | 75 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dez. | 92 | 70 | 91 | 101 | — | 99 | 91 | 107 | — | 100 | 77 | 77 | 74 | — | 79 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1960 Jan. | 103 | 77 | 86 | 98 | — | 89 | 89 | 96 | 82 | — | 76 | 78 | 76 | 66 | 83 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Febr. | 99 | 65 | 86 | 95 | — | 91 | 85 | 97 | — | 92 | 76 | 75 | 73 | 62 | 96 | | | | | | | | | | | | | | | |

¹⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht ab Juli-Heft 1959 in Informazioni Marittime (u. a. m.). Wegen des früheren Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Heft 2, 1959. — ²⁾ Ab Northern Range, St. Lawrence und Albany. — ³⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — ⁴⁾ Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien, Erz ab Vitória nach UK/Nordeuropa. — ⁵⁾ Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — ⁶⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ⁷⁾ Ab Huelva, Morphon/Vassilikio-Bay. — ⁸⁾ Ab Stax und Casablanca. — ⁹⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marinagao/Goa. — ¹⁰⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — ¹¹⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹²⁾ Phosphat ab Kossair (Rotes Meer), Salz ab Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹³⁾ Ab Maringao und Dungun.

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

| Zeit | Großbritannien | | | | | | | | | | | Getreide- charter- Volume- Index ¹⁾³⁾ | Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index ¹⁾⁵⁾ | | | |
|---|-----------------------------------|---|----------------|-------|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|---|--|------|---------------------|-------|
| | a) Activity-Index ¹⁾²⁾ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | insgesamt | davon: | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Getreide | Zucker | Kohle | Holz | Erz | Schrott | Chemikallen/ Dünge- mittel | Sonstiges | Kon- sektiv | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Januar—Juni 1954 = 100 | | | | | | | | | | | | Getreide- Scale = 100 | | | | |
| 1954 JD ⁴⁾ | 100,0 | 33,0 | 10,2 | 22,5 | 8,4 | 12,9 | — | 7,5 | 5,5 | — | 100,0 | — | | | | |
| 1955 JD | 219,9 | 53,7 | 13,7 | 87,8 | 10,1 | 22,7 | 14,9 | 9,6 | 10,4 | — | 110,5 | — | | | | |
| 1956 JD | 360,0 | 94,7 | 15,5 | 48,1 | 7,3 | 20,3 | 28,0 | 14,2 | 16,5 | 121,2 | 88,2 | — | | | | |
| 1957 JD | 268,2 | 57,5 | 14,5 | 39,1 | 6,4 | 23,1 | 17,7 | 11,1 | 14,1 | 88,1 | 83,7 | — | | | | |
| 1958 JD | 107,8 | 55,8 | 8,5 | 13,0 | 4,0 | 7,3 | 2,8 | 6,1 | 7,0 | 5,8 | 76,6 | — | | | | |
| 1959 JD | 139,6 | 71,1 | 8,1 | 10,7 | 4,9 | 8,9 | 8,9 | 6,1 | 8,1 | 15,2 | 111,4 | 165 | | | | |
| 1958 Jan. | 117,1 | 51,5 | 7,5 | 17,5 | 5,1 | 11,0 | 2,6 | 11,6 | 8,6 | 3,7 | 92,6 | — | | | | |
| 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 | — | | | | |
| Juli | 85,6 | 38,3 | 6,6 | 14,4 | 3,9 | 6,2 | 1,5 | 8,0 | 4,4 | 4,0 | 71,3 | — | | | | |
| August | 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 | 149 | | | | |
| Nov. | 161,0 | 116,2 | 6,0 | 13,6 | 4,6 | 7,0 | 3,0 | 3,2 | 8,3 | 2,9 | 104,2 | 175 | | | | |
| Dez. | 126,2 | 69,4 | 8,2 | 13,5 | 4,5 | 8,3 | 7,1 | 3,9 | 7,9 | 8,2 | 82,9 | 142 | | | | |
| 1959 Jan. | 133,3 | 76,7 | 4,5 | 14,0 | 4,7 | 7,4 | 7,5 | 5,9 | 5,4 | 7,3 | 116,0 | 132 | | | | |
| Febr. | 130,8 | 71,5 | 9,5 | 11,9 | 6,2 | 6,8 | 6,8 | 5,4 | 4,3 | 11,2 | 109,7 | 138 | | | | |
| März | 125,8 | 68,7 | 5,3 | 11,1 | 2,8 | 6,7 | 4,8 | 7,2 | 7,3 | 12,1 | 127,0 | 160 | | | | |
| April | 141,5 | 74,7 | 8,8 | 8,7 | 3,4 | 6,9 | 8,7 | 5,6 | 7,2 | 17,5 | 102,0 | 206 | | | | |
| Mai | 129,2 | 74,0 | 7,6 | 7,9 | 4,2 | 7,7 | 9,0 | 5,1 | 7,4 | 9,8 | 133,1 | 166 | | | | |
| Juni | 153,4 | 59,9 | 10,5 | 11,4 | 2,7 | 12,4 | 11,6 | 3,8 | 11,2 | 38,5 | 70,0 | 177 | | | | |
| Juli | 109,1 | 55,3 | 7,3 | 9,7 | 2,7 | 11,2 | 6,0 | 5,8 | 4,9 | 9,3 | 87,8 | 181 | | | | |
| August | 107,2 | 46,5 | 8,5 | 5,8 | 4,4 | 9,1 | 6,0 | 6,8 | 9,3 | 13,6 | 64,5 | 156 | | | | |
| Sept. | 139,8 | 72,5 | 11,2 | 7,5 | 5,6 | 6,5 | 15,2 | 5,2 | 7,9 | 11,4 | 104,0 | 176 | | | | |
| Okt. | 179,6 | 104,0 | 5,3 | 11,9 | 7,6 | 9,8 | 13,4 | 5,2 | 13,0 | 9,5 | 130,1 | 195 | | | | |
| Nov. | 147,5 | 69,8 | 8,7 | 15,5 | 6,3 | 10,7 | 9,5 | 9,2 | 11,0 | 6,6 | 140,0 | 149 | | | | |
| Dez. | 178,1 | 79,6 | 10,0 | 12,7 | 8,2 | 11,8 | 8,7 | 8,4 | 8,4 | 35,9 | 152,9 | 151 | | | | |
| 1960 Jan. | 176,0 | 80,1 | 16,7 | 18,7 | 8,2 | 13,3 | 15,0 | 8,2 | 8,9 | 7,8 | 190,2 | 146 | | | | |
| Febr. | 172,4 | 69,8 | 15,5 | 24,8 | 7,0 | 20,1 | 11,7 | 5,0 | 11,7 | 8,8 | 178,6 | 168 | | | | |
| März | 216,3 | 89,8 | 9,6 | 14,6 | 6,3 | 12,2 | 13,5 | 9,8 | 8,4 | 52,0 | 149,3 | 206 | | | | |
| Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ⁶⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeit | AFRA-Rate | umgerechnet auf die Hauptrelationen Rohölfahrt in s je 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Karibische See nach | | | | US-Golf nach | | | | Persischer Golf nach | | | | | | |
| | Scale = 100 | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Westitalien | |
| | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV |
| | 1954 JD | 109,95 | | 35,9 | | 38,3 | | 42,2 | | 44,3 | | 60,3 | | 62,9 | | 46,11 |
| 1955 JD | 114,45 | | 37,2 | | 39,9 | | 43,11 | | 46,1 | | 62,6 | | 65,1 | | 48,7 | |
| 1956 JD | 142,57 | | 46,4 | | 49,7 | | 54,9 | | 57,5 | | 76,5 | | 87,9 | | 70,7 | |
| 1957 JD | 139,23 | | 45,3 | | 48,5 | | 53,6 | | 56,0 | | 89,5 | | 95,6 | | 82,10 | |
| 1958 JD | 121,03 | | 39,4 | | 42,1 | | 46,6 | | 48,9 | | 65,9 | | 68,6 | | 50,11 | |
| 1959 JD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1956 I. | 117,0 | | 38,0 | | 40,8 | | 44,11 | | 47,1 | | 63,9 | | 66,5 | | 49,6 | |
| II. | 137,2 | | 44,7 | | 47,8 | | 52,8 | | 55,3 | | 73,8 | | 76,9 | | 57,0 | |
| III. | 141,3 | | 45,11 | | 49,1 | | 54,3 | | 56,10 | | 75,9 | | 78,10 | | 58,6 | |
| IV. | 174,8 | | 56,10 | | 60,9 | | 67,2 | | 70,4 | | 124,11 ⁷⁾ | | 129,0 ⁷⁾ | | 117,2 ⁷⁾ | |
| 1957 I. | 167,7 | | 54,6 | | 58,3 | | 64,5 | | 67,6 | | 135,7 ⁷⁾ | | 139,6 ⁷⁾ | | 134,7 ⁷⁾ | |
| II. | 131,9 | | 42,11 | | 45,10 | | 50,8 | | 53,1 | | 83,0 ⁷⁾ | | 97,10 ⁷⁾ | | 88,11 ⁷⁾ | |
| III. | 130,0 | | 42,3 | | 45,2 | | 49,11 | | 52,4 | | 70,2 | | 73,1 | | 54,4 | |
| IV. | 127,3 | | 41,5 | | 44,3 | | 48,11 | | 51,3 | | 68,10 | | 71,8 | | 53,4 | |
| 1958 I. | 124,6 | | 40,6 | | 43,4 | | 47,11 | | 50,2 | | 67,6 | | 70,3 | | 52,4 | |
| II. | 124,1 | | 40,4 | | 43,2 | | 47,8 | | 49,11 | | 67,3 | | 70,1 | | 52,2 | |
| III. | 121,5 | | 39,6 | | 42,3 | | 46,8 | | 48,10 | | 66,0 | | 68,9 | | 51,2 | |
| IV. | 113,9 | | 37,0 | | 39,7 | | 43,9 | | 45,10 | | 62,4 | | 64,10 | | 48,0 | |
| 1959 I. | 111,6 | | 36,3 | | 38,6 | | 42,10 | | 45,7 | | 61,5 | | 63,10 | | 45,7 | |
| II. | 109,5 | 95,7 | 35,7 | 31,1 | 37,9 | 33,0 | 42,1 | 36,9 | 44,9 | 39,1 | 60,4 | 53,7 | 62,9 | 55,7 | 44,10 | 40,0 |
| III. | 108,1 | 95,2 | 35,2 | 30,11 | 37,4 | 33,10 | 41,6 | 36,7 | 44,2 | 38,10 | 59,8 | 53,4 | 62,0 | 55,4 | 44,4 | 39,10 |
| IV. | 106,9 | 94,7 | 34,9 | 30,9 | 36,6 | 32,8 | 41,1 | 36,5 | 43,8 | 38,8 | 59,1 | 53,1 | 61,5 | 55,1 | 43,11 | 39,8 |
| 1960 I. | 97,9 | 87,7 | 31,10 | 28,6 | 33,9 | 30,3 | 37,7 | 33,8 | 40,0 | 35,10 | 54,8 | 49,7 | 56,9 | 51,6 | 40,9 | 37,2 |

| Zeit | Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ⁶⁾ | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|------|------------------------|-------|--------------------------|-------|-----------------|------|--------------------------|-------|-------------------------|------|--------------------------|------|---------------------|-------|
| | umgerechnet auf die Hauptrelationen Rohölfahrt in s je 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AFRA-Rate | | Karibische See nach | | | | US-Golf nach | | | | Persischer Golf nach | | | | Westitalien | |
| | | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | | |
| | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV |
| 1954 JD | 109,95 | | 35.9 | | 38.3 | | 42.2 | | 44.3 | | 60.3 | | 62.9 | | 46.11 | |
| 1955 JD | 114,45 | | 37.2 | | 39.9 | | 43.11 | | 46.1 | | 62.6 | | 65.1 | | 48.7 | |
| 1956 JD | 142,57 | | 46.4 | | 49.7 | | 54.9 | | 57.5 | | 76.5 | | 87.9 | | 70.7 | |
| 1957 JD | 139,23 | | 45.3 | | 48.5 | | 53.6 | | 56.0 | | 89.5 | | 95.6 | | 82.10 | |
| 1958 JD | 121,03 | | 39.4 | | 42.1 | | 46.6 | | 48.9 | | 65.9 | | 68.6 | | 50.11 | |
| 1959 JD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1956 I. | 117,0 | | 38.0 | | 40.8 | | 44.11 | | 47.1 | | 63.9 | | 66.5 | | 49.6 | |
| II. | 137,2 | | 44.7 | | 47.8 | | 52.8 | | 55.3 | | 73.8 | | 76.9 | | 57.0 | |
| III. | 141,3 | | 45.11 | | 49.1 | | 54.3 | | 56.10 | | 75.9 | | 78.10 | | 58.6 | |
| IV. | 174,8 | | 56.10 | | 60.9 | | 67.2 | | 70.4 | | 124.11 ⁷⁾ | | 129.0 ⁷⁾ | | 117.2 ⁷⁾ | |
| 1957 I. | 167,7 | | 54.6 | | 58.3 | | 64.5 | | 67.6 | | 135.7 ⁷⁾ | | 139.6 ⁷⁾ | | 134.7 ⁷⁾ | |
| II. | 131,9 | | 42.11 | | 45.10 | | 50.8 | | 53.1 | | 83.0 ⁷⁾ | | 97.10 ⁷⁾ | | 88.11 ⁷⁾ | |
| III. | 130,0 | | 42.3 | | 45.2 | | 49.11 | | 52.4 | | 70.2 | | 73.1 | | 54.4 | |
| IV. | 127,3 | | 41.5 | | 44.3 | | 48.11 | | 51.3 | | 68.10 | | 71.8 | | 53.4 | |
| 1958 I. | 124,6 | | 40.6 | | 43.4 | | 47.11 | | 50.2 | | 67.6 | | 70.3 | | 52.4 | |
| II. | 124,1 | | 40.4 | | 43.2 | | 47.8 | | 49.11 | | 67.3 | | 70.1 | | 52.2 | |
| III. | 121,5 | | 39.6 | | 42.3 | | 46.8 | | 48.10 | | 66.0 | | 68.9 | | 51.2 | |
| IV. | 113,9 | | 37.0 | | 39.7 | | 43.9 | | 45.10 | | 62.4 | | 64.10 | | 48.0 | |
| 1959 I. | 111,6 | | 36.3 | | 38.6 | | 42.10 | | 45.7 | | 61.5 | | 63.10 | | 45.7 | |
| II. | 109,5 | 95,7 | 35,7 | 31,1 | 37,9 | 33,0 | 42,1 | 36,9 | 44,9 | 39,1 | 60,4 | 53,7 | 62,9 | 55,7 | 44,10 | 40,0 |
| III. | 108,1 | 95,2 | 35,2 | 30,11 | 37,4 | 33,10 | 41,6 | 36,7 | 44,2 | 38,10 | 59,8 | 53,4 | 62,0 | 55,4 | 44,4 | 39,10 |
| IV. | 106,9 | 94,7 | 34,9 | 30,9 | 36,6 | 32,8 | 41,1 | 36,5 | 43,8 | 38,8 | 59,1 | 53,1 | 61,5 | 55,1 | 43,11 | 39,8 |
| 1960 I. | 97,9 | 87,7 | 31,10 | 28,6 | 33,9 | 30,3 | 37,7 | 33,8 | 40,0 | 35,10 | 54,8 | 49,7 | 56,9 | 51,6 | 40,9 | 37,2 |

¹⁾ Berechnet von W. G. Weston, London (Westinform Service). — ²⁾ Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekanntgewordenen Reisechartern mit 4000 tdw und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — ³⁾ Berechnet für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage. — ⁴⁾ I. Halbjahr 1954: Schrott war im Gruppenindex für „Sonstiges“ enthalten. — ⁵⁾ Grain-Tanker-Index = Rentabilitätsindex für Öltanker in der Getreidefahrt. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 1958 bis Januar 1959 berechneter Scale-Durchschnittswert, in dem die zusätzlichen Kosten für Tanker in der Getreidefahrt enthalten sind. Die Maßzahlen der aktuellen Getreidefrachtabschlüsse werden mit den Maßzahlen der laufenden Öltanker-Quotierungen verglichen (Grundrelation: Rohöl vom Persischen Golf nach UK/Kont.); wird der Stand von 120 überschritten, ist es für Tankerreederei rentabel, vom Öl- in den Getreidetransport überzuwechseln. — ⁶⁾ Berechnet von London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich); für Tanker aller Größen über 9999 tdw Fassungsvermögen; ab 1. Juli 1959 in gesonderten Maßzahlen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw (G. P.) und für Großtanker ab 25000 tdw (L. V.). — ⁷⁾ Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise).

C. Frachtraten der Trampschifffahrt
I. im Überseeverkehr

| Zeit von nach | Getreide | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|----------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| | US-Golf | | | St. Lawrence | | | North. Range | | Nord-Pazifik | | La Plata | |
| | UK/ Kont. | Antw./ Hbg. | Japan ¹⁾ | UK/ Kont. | Rtttd. | Antw./ Hbg. | UK/ Kont. | Antw./ Hbg. | UK/ Kont. | Antw./ Hbg. | UK/ Kont. | Antw./ Hbg. |
| | s je 2240 lbs | \$ je 2240 lbs | | s je 2240 lbs | \$ je 2240 lbs | | s je 2240 lbs | \$ je 2240 lbs | s je 2240 lbs | \$ je 2240 lbs | s je 2240 lbs | |
| 1938 JD | | | | 12.11 | | | 13.10 | | 25.9 | | 25.3 | |
| 1950 JD | | | | 38.6 | 5.72 | 5.24 | | 9.58 | 69.5 | | 48.8 | |
| 1954 JD | 59.5 | 7.59 | 12.21 | 51.3 | 6.00 | 6.92 | 54.11 | 7.11 | 81.9 | 12.58 | 82.3 | 76.9 |
| 1955 JD | 91.1 | 10.61 | 16.61 | 77.7 | 8.51 | 8.78 | 79.11 | 9.43 | 122.6 | 16.20 | 110.4 | 93.2 |
| 1956 JD | 114.0 | 14.02 | 21.92 | 90.6 | 10.90 | 10.61 | 99.5 | 11.76 | 152.9 | 18.17 | 155.2 | 138.11 |
| 1957 JD | 78.6 | 9.50 | 16.43 | 63.0 | 6.29 | 5.72 | 63.3 | 8.23 | 95.1 | 10.53 | 116.0 | 91.11 |
| 1958 JD | 46.0 | 4.95 | 8.37 | 40.8 | 4.15 | 4.85 | 40.4 | 4.40 | 61.6 | 7.06 | 56.8 | 51.3 |
| 1959 JD | 49.7 | 4.86 | 8.33 | 42.7 | 3.99 | 4.42 | 42.6 | 4.92 | 58.2 | 7.09 | 65.2 | 57.7 |
| 1959 Jan. | 49.1 | 5.07 | 7.78 | 49.7 | 4.00 | | 42.7 | 4.75 | 70.3 | 7.50 | 65.3 | 55.9 |
| Febr. | 43.3 | 4.74 | 7.25 | 42.9 | 3.88 | 4.13 | 38.5 | 4.75 | 63.8 | | 61.5 | 47.10 |
| März | 44.0 | 4.26 | 7.25 | 37.6 | | | 38.0 | | 64.9 | 7.00 | 60.8 | 47.2 |
| April | 50.0 | 4.48 | 8.02 | 40.9 | 3.84 | 3.96 | 38.0 | | 65.0 | | 63.4 | 57.8 |
| Mai | 47.9 | 4.29 | 8.13 | 40.0 | 3.75 | 4.13 | 38.0 | | 51.10 | | 68.10 | 60.9 |
| Juni | 47.6 | 4.71 | 8.50 | 40.0 | 3.32 | 3.50 | 38.0 | | 48.1 | 6.67 | 70.0 | 58.7 |
| Juli | | 4.08 | 7.83 | | 3.25 | 4.25 | | | | 6.75 | | 54.2 |
| Aug. | 46.3 | 4.47 | 8.08 | 37.6 | 3.25 | | 40.0 | 4.00 | 47.6 | 6.42 | 60.0 | 52.10 |
| Sept. | 47.7 | 4.75 | 8.73 | 38.7 | 3.85 | | 41.9 | | 48.9 | 6.50 | 60.0 | 57.7 |
| Okt. | 56.1 | 5.48 | 9.82 | 44.9 | 4.80 | 5.15 | 48.7 | 5.35 | 55.4 | 7.58 | 63.4 | 66.8 |
| Nov. | 58.0 | 6.17 | 9.35 | 47.6 | 5.25 | 5.50 | 53.2 | 5.75 | 61.3 | 8.27 | 70.0 | 64.2 |
| Dez. | 56.2 | 5.82 | 10.17 | 50.0 | 4.75 | 4.75 | 51.4 | 5.75 | 63.0 | | 74.6 | 67.9 |
| 1960 Jan. | 55.5 | 6.03 | 9.88 | 43.7 | 4.60 | | 47.0 | | 67.6 | 8.75 | 73.2 | 71.0 |
| Febr. | 57.3 | 6.01 | 9.36 | 46.4 | 4.90 | | 47.5 | | 75.4 | 7.50 | 78.0 | 71.11 |
| März | 56.5 ⁵⁾ | 4.20 | 8.71 | 44.11 ⁵⁾ | 3.88 | | 46.3 ⁵⁾ | | 60.3 ⁵⁾ | | 79.8 ⁵⁾ | 68.2 |
| | | | | | | | | | | | | 69.0 |

| Zeit von nach | Getreide | | | | | | Zucker | | | | Kopra | Kohle |
|---------------------|------------|------------|-------|---------------------------|----------------|--------------|--------|---------------------|---------|---------|-----------|------------------|
| | West- | Ost- | Full | Nord- | Süd- | Schwarz- | Kuba | | San | Maurit- | Queens- | Philip- |
| | Australien | Australien | Range | china | Afrika | meer | | | Domingo | tius | land | pinen |
| | UK/Kont. | UK/Kont. | | Antw./ Rtttd./ Hbg. | Antw./ Hbg. | UK/ Kont. | UK | Rtttd. | UK | UK | | Hampton Roads |
| s je 2240 lbs | | | | | | | | | | | \$ je cbf | s je 2240 lbs |
| 1938 JD | 32.3 | | 33.9 | 29.9 | | 10.8 | 16.0 | 16.6 | | | | |
| 1950 JD | 69.10 | 76.5 | 70.10 | 94.11 | | 36.5 | 60.1 | 67.7 | 53.10 | 55.7 | 84.3 | |
| 1954 JD | 80.1 | 90.4 | 86.8 | 81.4 | 68.9 | 52.6 | 66.11 | 78.6 | 87.6 | 72.3 | 117.4 | 0.19 |
| 1955 JD | 126.11 | 181.7 | 127.9 | 146.0 | 93.5 | 74.5 | 114.6 | 111.7 | 103.4 | 99.5 | 157.0 | 0.29 |
| 1956 JD | 171.1 | 176.3 | 173.0 | 199.2 | 124.4 | | 141.3 | 133.8 | 124.10 | 135.1 | 214.8 | 0.41 |
| 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 |
| 1958 JD | 63.3 | 73.1 | 67.4 | 61.5 | 48.8 | 48.10n | 66.2 | 60.11 | 56.7 | 58.7 | 103.7 | 0.15 |
| 1959 JD | 72.8 | 81.2 | 77.10 | 62.8 | 49.3 | | 64.6 | 63.11 | 60.6 | 62.11 | 109.5 | 0.17 |
| 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 | |
| März | 71.3 | 81.0 | 74.9 | 65.0 ⁴⁾ | 47.3 | | 63.6 | | 53.0 | 60.0 | | 24.0 |
| April | 69.3 | 79.3 | 75.2 | 63.6 ⁴⁾ | 42.6 | | | 62.6 ⁴⁾ | 59.9 | | 105.0 | 22.5 |
| Mai | 70.1 | 80.0 | 74.10 | 62.0 | | | 62.6 | 67.10 ²⁾ | | | | 22.0 |
| Juni | 65.5 | 74.2 | 69.2 | 59.6 | 48.9 | | | | | 58.0 | 103.9 | 0.16 |
| Juli | 62.6 | 72.6 | 69.2 | 56.0 | 50.0 | | | | | 58.0 | 102.6 | 0.15 |
| Aug. | | 70.0 | | | | | | | | 58.9 | 105.0 | 0.15 |
| Sept. | 67.6 | 78.0 | 74.1 | 56.0 | 57.6 | | | | | 65.11 | 110.0 | 0.16 |
| Okt. | 77.6r | 85.0 | 80.9r | 61.3 | | | | | | 69.1 | | 0.18 |
| Nov. | 77.6r | 87.6 | 83.3 | 68.9 | | | | | | 71.11 | | 0.19 |
| Dez. | 87.3 | 97.6 | 93.7 | 72.3 | | | 67.6 | 61.6 | 67.6 | | 125.0 | 0.20 |
| 1960 Jan. | 90.0 | 97.6 | 95.8 | 70.1 | | | | | 67.6 | 70.0 | | 0.21 |
| Febr. | 81.3 | 89.0 | 86.9 | 70.10 | | | | | 65.8 | | | 0.21 |
| März | | 82.6 | | 71.3 | | | | | 66.3 | | | 0.20 |

| Zeit von nach | Kohle | | | | | | Erdöl (dirty) | | | | | |
|---------------------|---------------|----------------|-------|-------------------|-------------|----------------|----------------|--------|---------------------|---------------------|--------------------|--------|
| | Hampton Roads | | | Wales | Rotter- | Danzig/Stettin | Karibische See | | US-Golf | | Persischer Golf | |
| | Rotter- | West- | Japan | | dam | | UK. | Nordd. | UK. | Nordd. | UK. | Nordd. |
| | s je 2240 lbs | \$ je 2240 lbs | | | Westitalien | Buenos Aires | | Häfen | | Häfen | | Häfen |
| 1938 JD | | | | 7.6 ³⁾ | 5.9 | | | 13.7 | | | | 24.10 |
| 1950 JD | | | | 23.8 | 22.4 | 31.4 | 49.5 | | 44.7 ⁴⁾ | | | |
| 1954 JD | 36.0 | 5.67 | 10.28 | 23.5 | 20.4 | 27.2 | 41.3 | | 25.10 ⁴⁾ | 49.10 ⁴⁾ | 84.2 ⁴⁾ | |
| 1955 JD | 59.2 | 8.77 | 14.42 | 33.5 | 27.6 | 42.6 | 76.1 | | 37.2 ⁴⁾ | 31.1 ⁴⁾ | 44.3 ⁴⁾ | |
| 1956 JD | 77.2 | 11.52 | 19.90 | 37.11 | 33.1 | 46.2 | 40.2 | 68.7 | 73.4 | 95.4 | 99.11 | 146.6 |
| 1957 JD | 51.11 | 7.90 | 15.71 | 35.2 | 29.5 | 29.5 | | 52.10 | 60.1 | 64.5 | 67.2 | 127.9 |
| 1958 JD | 24.2 | 3.97 | 7.60 | 23.11 | 16.2 | 22.0 | 36.6 | 15.10 | 16.11 | 20.5 | 21.5 | 30.1 |
| 1959 JD | 23.0 | 3.80 | 7.76 | 24.8 | 16.10 | 25.3 | 38.4 | 15.10 | 16.8 | 23.1 | 24.2 | 27.3 |
| 1959 Jan. | 23.7 | 3.79 | 7.38 | | | 24.8 | 36.0 | 16.8 | 17.8 | | | 30.5 |
| Febr. | 23.2 | 3.72 | 7.25 | 31.6 | | 23.0 | | 16.0 | 17.0 | | | 23.1 |
| März | 20.11 | 3.68 | 7.30 | | | 24.0 | 39.8 | 16.4 | 18.0 | | 24.6 | 22.10 |
| April | 20.6 | 3.58 | 7.41 | | 16.5 | 24.3r | 39.6 | 11.5 | 12.11 | | | 22.4 |
| Mai | 20.6 | 3.53 | 7.69 | 22.4 | | 21.3 | 38.7 | 16.3 | 17.3 | | | 26.11 |
| Juni | 20.6 | 3.57 | 7.98 | 23.1 | | 25.3 | 38.9 | | | | | 23.6 |
| Juli | 20.6 | 3.43 | 7.69 | 22.11 | 17.0 | 28.0 | 38.5 | 13.10 | 14.8 | | | 20.5 |
| Aug. | 20.5 | 3.67 | 7.66 | 23.11 | | | 38.2 | | 16.5 | | | 25.5 |
| Sept. | 20.6 | 3.60 | 7.66 | 23.4 | 17.2 | 25.0 | 38.2 | 16.3 | 17.3 | | | 27.3 |
| Okt. | 27.0 | 3.97 | 8.11 | 24.0 | | 26.11 | 37.11 | 17.11 | 16.7 | 25.1 | 26.8 | 28.6 |
| Nov. | 30.7 | 4.46 | 8.33r | 24.10 | | 26.10r | 38.4 | 17.0 | 18.0 | | 23.0 | 31.11 |
| Dez. | 27.6 | 4.65 | 8.40 | 26.0 | | 28.4 | 38.0 | 16.11 | 18.0 | 21.2 | 22.5 | 33.4 |
| 1960 Jan. | 28.0 | 4.51 | 8.44 | 26.0 | 17.8 | 27.0 | 37.11 | 16.11 | 18.0 | 24.6 | 22.5 | 34.0 |
| Febr. | 26.11 | 4.15 | 8.23 | 25.11 | 17.3 | 27.0 | 37.0 | 13.11 | 14.9 | 18.3 | 19.5 | 30.10 |
| März | 25.8 | 4.00 | 8.03 | | | | 37.0 | 14.10 | 15.9 | | | 25.2 |

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — ¹⁾ Einschl. Sojabohnen. — ²⁾ Umge-
rechnet von US-\$ je 2240 lbs. — ³⁾ Nach Marseille. — ⁴⁾ 1950 bis 1955 nach UK/Kont. berechnet nach MOT. — ⁵⁾ Durchschnittliche Notierung vom 1. bis 11. März.

noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt

noch: 1. im Überseeverkehr

| Zeit von nach | Grubenholz | | | | | Schnitt- und Bauholz | | | | | |
|-------------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|-----------|------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|------------------|--------------|
| | Untere Zone Finnland | Lenin- grad | Untere Zone Schweden | Westküste | Ost- Kanada ¹⁾ | Obere Zone Finnland ²⁾ | Obere Zone Schweden ³⁾ | Untere Zone Schweden ³⁾ | Archang- gelsk ¹⁾ | Nord- Pazifik | |
| | UK | | | | | UK | | | | | |
| | s je Fathom | | | | | s je Standard | | | | | s je 2240lbs |
| 1938 JD | | | | | | | | | | | |
| 1950 JD | 120.1 | 133.9 | 88.3 | . | 176.6 | . | 135.2 | 127.1 | 120.8 | 190.5 | 70.7 |
| 1954 JD | 138.3 | 139.2 | 132.4 | . | 195.3 | 215.6 | 184.9 | 199.2 | 174.6 | 232.2 | 88.2 |
| 1955 JD | 211.11 | 222.6 | 174.3 | . | 305.6 | 278.0 | 256.1 | 284.8 | 246.5 | 306.0 | 144.6 |
| 1956 JD | 217.1 | 210.10 | . | . | 320.11 | 273.7 | 250.4 | 258.10 | 251.7 | 344.7 | . |
| 1957 JD | 183.6 | 174.5 | 160.11 | 156.11 | 304.4 | 242.6 | 216.0 | 221.8 | 209.4 | . | 97.6 |
| 1958 JD | 127.1 | 119.9 | 126.4 | 119.4 | 187.2 | 202.2 | 180.5 | 200.5 | 181.6 | 223.0 | 76.2 |
| 1959 JD | 146.6 | 125.0 | 127.11 | 123.6 | 171.3 | 190.10 | 187.4 | 185.0 | 182.7 | 220.7 | 81.8 |
| 1959 Jan. | 140.0 | . | . | 129.0 | . | . | 200.0 | . | 191.8 | 216.3 | 83.8 |
| Febr. | 140.0 | . | . | . | . | . | 206.3 | . | 213.9 | 220.0 | 81.3 |
| März | 140.0 | 125.0 | 122.6 | 121.6 | 165.0 | 222.0 | 185.0 | . | 178.6 | 220.0 | 80.8 |
| April | 137.0 | 125.0 | 133.3 | 120.0 | . | 187.6 | 178.2 | 190.0 | 173.9 | 225.0 | 82.6 |
| Mai | . | . | . | . | 172.6 | 187.6 | 171.3 | 175.0 | 172.6 | 220.0 | 75.3 |
| Juni | . | 125.0 | . | . | 172.6 | 188.6 | 173.4 | . | 163.8 | 222.6 | 70.10 |
| Juli | 145.0 | . | . | . | 172.6 | 182.6 | 177.6 | . | . | 215.0 | . |
| Aug. | 145.0 | . | . | . | 172.6 | 183.4 | 176.3 | . | 170.0 | 213.4 | 80.0 |
| Sept. | . | . | . | . | 172.6 | 184.8 | 179.2 | 190.0 | 170.0 | 219.3 | 80.0 |
| Okt. | 145.0 | . | . | . | . | . | 194.2 | . | . | 222.6 | . |
| Nov. | . | . | . | . | . | . | 190.0 | . | 210.0 | . | 96.9 |
| Dez. | 180.0 | . | . | . | . | . | 216.6 | . | . | 227.6 | 86.3 |
| 1960 Jan. | . | . | . | . | . | 214.10 | 196.9 | . | 199.10r | . | 95.0 |
| Febr. | . | . | . | . | 185.0 | 236.8 | 201.3 | . | 194.3 | 227.6 | 82.6 |
| März | . | . | . | . | . | 228.9 | 207.6 | 225.0 | 206.3 | 240.0 | . |

| Zeit von nach | Zinkkonzentrat | Erze | | | | | | | | Schwefelkies (Pyrit) | |
|-------------------------|---------------------------|------------------|-------|-------------|----------|--------------------|-----------|----------------------|--------------------|-------------------------|------------------|
| | Port Pirie (Sudastral) | Almeria | Bona | La Goulette | Takoradi | Vitória (Bras.) | Marmagooa | Bilbao | Melilla | Morphou Bay | Vassiliko Bay |
| | Antw. | Antw./Rttd./Hbg. | | | UK | Antw./Hbg. | UK/Kont. | | | Rttd./Hbg. | Rttd. |
| | s je 2240 lbs | | | | | | | | | | |
| 1938 JD | | | | | | | | 6.9 | | | |
| 1950 JD | 75.6 | . | . | . | . | . | . | 17.9 | 19.7 ⁴⁾ | 29.2 | 29.10 |
| 1954 JD | 93.6 | . | 25.1 | 24.9 | 47.10 | 54.3 | 60.7 | 18.8 | 25.11 | 36.5 | 35.6 |
| 1955 JD | 127.11 | 33.2 | 35.8 | 36.6 | . | 72.9 | 91.0 | 29.11 | 38.7 | 46.0 | 46.5 |
| 1956 JD | 185.4 | 41.0 | 43.0 | 41.6 | 95.0 | 107.8 | 122.8 | 30.2 | 39.8 | 58.9 | 57.4 |
| 1957 JD | 131.6 | 33.1 | 34.11 | 35.9 | 67.6 | 77.10 | 77.6 | 25.2 | 36.7 | 44.9 | 45.8 |
| 1958 JD | 69.3 | 21.8 | 21.2 | 19.6 | 48.9 | 39.4 | 43.3 | 17.4 | 18.9 | 26.9 | 25.10 |
| 1959 JD | 86.7 | 21.2 | 20.8 | . | 43.7 | 41.1 | 48.4 | 17.5 | 18.5 | 26.3 | 26.2 |
| 1959 Jan. | 92.6 | 20.0 | . | 20.3 | . | . | 46.6 | . | . | 27.6 | . |
| Febr. | 92.6 | 20.0 | . | . | . | 36.0 | 44.6 | . | 15.9 | 25.9 | . |
| März | . | . | . | . | 42.0 | 36.0 | . | . | . | . | . |
| April | . | . | . | . | . | 37.3 | 49.0 | . | 17.6 | 25.0 | 25.0 |
| Mai | 81.3 | . | . | . | 46.3 | . | . | . | 17.6 | . | . |
| Juni | 80.0 | 20.0 | 19.0 | . | . | 41.0 | 48.7 | . | . | . | . |
| Juli | . | 20.3 | . | . | . | 40.4 | 48.0 | 17.3 ³⁾ | . | 25.0 | 25.0 |
| Aug. | . | . | . | . | 42.6 | 39.11 | 47.6 | 17.3 | . | 24.8 | . |
| Sept. | . | . | . | . | . | 40.0 | 44.7 | 16.6 ³⁾ | . | 24.6 | 24.0 |
| Okt. | . | . | . | . | . | 56.6 | 46.10 | 16.5 ³⁾ r | 20.9 | . | . |
| Nov. | . | . | . | . | . | 49.0 | 51.5 | 16.9r | 20.6 | 27.6 | 26.8 |
| Dez. | . | 25.6 | 22.4 | . | . | . | 56.9 | . | . | 30.0 | 30.0 |
| 1960 Jan. | . | 25.6 | . | 27.0 | . | . | . | . | . | . | 29.6 |
| Febr. | 105.0 | . | . | . | . | . | 54.7 | 19.10 | 18.0 | 29.3 | 29.0 |
| März | 90.0 | . | . | . | . | . | 52.4 | . | . | 28.2 | . |

| Zeit von nach | Schwefelkies (Pyrit) | | | Bauxit | Schrott ⁵⁾ | Espartogras | Düngemittel | | | Schwefel | |
|-------------------------|----------------------|-------|-------|--------|-----------------------|-------------|--------------------------|----------------------|-----------|----------------------------|--------------|
| | Huelva | | | Itea | Northern Range | Algerien | (Phosphat) Casablanca | | Sfax | (Kali) Antw./Rttd./Hbg. | US-Golf |
| | UK | Antw. | Rttd. | UK | Antw./ Rttd./Amst. | UK | Antw./Rttd. | Antw./ Rttd./Hbg. | Nordchina | Japan | UK |
| | s je 2240 lbs | | | | \$ je 2240 lbs | | s je 2240 lbs | | | \$ je 2240 lbs | s je 2240lbs |
| 1938 JD | | | 8.3 | . | . | . | | | | | 40.11 |
| 1950 JD | 26.9 | 25.8 | 24.3 | . | . | . | 23.0 | 24.2 | . | . | 51.0 |
| 1954 JD | 39.11 | 29.3 | 27.10 | 37.2 | 8.54 | 87.4 | 27.2 | 29.5 | 104.10 | 10.49 | 86.3 |
| 1955 JD | 50.6 | 40.9 | 37.0 | 52.5 | 12.97 | 115.8 | 35.8 | 37.2 | 108.0 | 14.15 | 112.9 |
| 1956 JD | 56.2 | 43.7 | 41.9 | 59.7 | 17.70 | 126.1 | 39.9 | 44.0 | 145.7 | 20.67 | 96.5 |
| 1957 JD | 46.7 | 35.5 | 31.8 | 50.6 | 12.28 | 110.9 | 27.6 | 32.0 | 109.9 | 16.47 | 49.6 |
| 1958 JD | 36.3 | 22.9 | 23.2 | 31.9 | 6.07 | 80.11 | 19.8 | 20.6 | 61.10 | 8.45 | 47.10 |
| 1959 JD | 34.1 | 25.9 | 24.6 | 31.11 | 6.04 | 79.4 | 19.9 | 20.4 | 57.4 | 8.20 | 47.10 |
| 1959 Jan. | 31.0 | . | . | 31.3 | . | 82.4 | 19.6 | 20.6 | . | 7.50 | 50.6 |
| Febr. | . | . | 23.0 | 31.0 | . | 78.8 | . | 20.0 | . | 8.25r | . |
| März | . | 22.6 | 22.3 | . | . | 79.1 | 19.0 | 21.0 | 50.0 | . | 47.6 |
| April | 32.6 | . | 23.0 | 31.6 | . | 80.0 | 19.0 | 21.0 | 56.5 | . | 47.6 |
| Mai | . | . | . | 31.0 | 5.35 | 80.6 | 19.0 | . | 54.0 | . | 45.0 |
| Juni | . | . | . | . | 5.26 | 79.5 | 19.3 | 20.0 | 59.0 | . | 45.0 |
| Juli | 31.6 | . | . | . | . | 78.2 | 19.10 | 20.0 | . | . | 45.0 |
| Aug. | 36.0 | . | . | 31.0 | . | 78.0 | 19.0 | 20.0 | 54.3 | . | 42.9 |
| Sept. | 37.1 | . | 22.6 | . | 5.66 | 78.9 | . | . | . | . | . |
| Okt. | 36.6r | 24.6 | 23.6 | . | 6.32 | 77.6 | 19.0r | . | . | 9.00 | 47.6 |
| Nov. | r | . | 29.0r | 35.9 | 6.72 | 79.8 | 23.0 | . | 66.6 | 8.00 | 52.6 |
| Dez. | . | 30.3 | 28.0 | . | 6.95 | 79.11 | 21.0 | . | 61.5 | 8.25 | 52.6 |
| 1960 Jan. | 37.6 | 22.6 | . | . | 7.01 | 81.8 | 20.3 | 21.0 | 60.0 | 8.25 | 53.2 |
| Febr. | . | . | . | 33.6 | 6.86 | 81.11 | 20.0 | . | . | . | 52.6 |
| März | . | . | 24.0 | . | 6.81 | 81.10 | 19.10 | 21.0 | 57.6 | 7.15 | 52.0 |

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — ¹⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — ²⁾ 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1950 1 bis 500 Standards. — ³⁾ Abbrände — ⁴⁾ Nach Rotterdam. — ⁵⁾ Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

noch: C Frachtraten der Trampschifffahrt
2. im Küstenverkehr

| Zeit von nach | Getreide ¹⁾ | | | | Salz | | | | Steinkohle | | |
|-------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--|--|--|---------|--------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------|---------------------------|
| | nördl. Oskars- hamn/Stockh. | Hamburg | | nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾ | Rheinberg/ Ossenb. (Rh.) | Hamburg | Lübeck | | Ostküste Groß- britannien ³⁾ | Wales | Stettin/Danzig Gdingen |
| | Hamburg | nördl. Helsingborg/ Göteborg | nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾ | Hamburg | Dänemark Ostküste Jütland ⁴⁾ u. Inseln ⁵⁾ | | nördl. Norr- köping/Stockh. | nördl. Stock- holm/Mälarsee | Deutsche Nordseehäfen | Rotterdam/ Amsterdam | Hamina/ Vaasa |
| | skr je 1000kg | DM je 1000 kg | | | dkr je 1000 kg | | skr je 1000 kg | | s je 2240 lbs | | |
| 1950 JD | 14,06 | . | 13,50 ³⁾ | 8,00 | 16,50 ³⁾ | 16,00 | 11,46 | 13,12 | 12,6 | . | . |
| 1954 JD | 19,75 | . | 13,50 ³⁾ | 6,00 | 16,46 | 18,50 | 18,00 | 12,75 | 16,6 | 16,3 | 18,10 |
| 1955 JD | 25,00 | 16,63 ³⁾ | 11,64 | 7,60 | 18,60 | 21,33 | 15,88 | 13,50 | 22,2 | 19,8 | 23,1 |
| 1956 JD | 26,63 | 12,83 | 11,37r | 8,14 | . | 22,25 | 18,88 | 17,83 | 20,6 | 21,5 | 26,6r |
| 1957 JD | . | 9,53 | 7,53 | 7,10 | 20,75 | 17,13 | 15,13 | 16,06 | 17,0 | . | 21,2 |
| 1958 JD | 19,00 | 8,50 | 7,18 | 6,02 | 16,40 | 18,63 | 15,00 | 13,42 | 11,9 | 12,6 | 15,2 |
| 1959 JD | 19,58 | 8,66 | 7,56 | 5,75 | 17,89 | 18,18 | 17,23 | 12,75 | 13,3 | 12,11 | 14,11 |
| 1959 Jan. | 19,50 | 9,00 | 8,39 | 5,82 | 18,50 | . | 19,00 | . | . | 15,0 | 17,10 |
| Febr. | . | 9,15 | 8,11 | 5,72 | . | 18,00 | . | . | 15,9 | 12,6 | 18,0 |
| März | 19,50 | 9,00 | 8,02 | 6,10 | 18,50 | 18,75 | 16,00 | . | . | 11,6 | 14,0 |
| April | 19,00 | 8,13 | 7,05 | 4,45 | 17,00 | . | . | 12,50 | . | . | 13,11 |
| Mai | 19,00 | 7,06 | 5,83 | . | 17,00 | . | . | 14,92 | . | 11,6 | 12,9 |
| Juni | 20,00 | 7,83 | 6,53 | 5,50 | 19,25 | . | 12,63 | . | . | 12,0 | 13,2 |
| Juli | . | 8,25 | 6,67 | . | . | . | . | . | . | 11,0 | 12,6 |
| Aug. | 20,50 | 8,46 | 6,63 | 6,25 | 18,00 | . | . | 11,50 | 12,0 | 11,6 | 13,4 |
| Sept. | . | 8,50 | 6,58 | 6,00 | 17,00 | 17,00 | . | 15,83 | 12,0 | 11,6 | 13,9r |
| Okt. | . | 9,25 | 7,13 | 6,00 | . | . | 15,00 | 11,50 | . | 14,11 | 14,9 |
| Nov. | . | 8,42 | 8,40 | . | . | 19,00 | . | 11,50 | . | 15,0 | 16,10 |
| Dez. | . | 10,82 | 11,42 | 5,90 | . | . | 23,50 | 11,50 | . | 16,0 | 18,6 |
| 1960 Jan. | 19,50 | 15,00 | 10,69 | 5,50 | 20,00 | . | . | . | . | 17,6 | 22,10 |
| Febr. | 19,00 | 10,07 | 10,00 | 7,00 | 20,50 | . | . | . | . | 12,6 | 15,6 |

| Zeit von nach | Steinkohle | | | | Koks | | | | | | |
|-------------------------|-------------------------------|---|------------------------------|-------------|----------------|------------------------------|------------------------|------------------------------|----------|------------------------------|------------------|
| | Stettin/Danzig Gdingen | Stettin | | | Hamburg | | | | | Lübeck | Rttd./Hbg. |
| | Schweden nördl. v. Stockh. | Dänemark Ostküste Jütland ⁴⁾ | Bundesrepublik Elbe-Hafen | Ostseehäfen | Venersee | nördl. Varberg/ Strömstad | Varberg/ Oskarshamn | nördl. Aarhus/ Kopenhagen | Limfjord | nördl. Aarhus/ Kopenhagen | Hamina/ Vaasa |
| | skr je 1000 kg | dkr je 1000 kg | DM je 1000 kg | | skr je 1000 kg | | | | | s je 2240 lbs | |
| 1950 JD | . | . | 9,00 ⁷⁾ | . | 13,90 | 15,50 | 13,08 | 17,4 | 17,9 | 16,1 | . |
| 1954 JD | 15,25 | . | . | . | 15,65 | 18,83 | 14,03 | 17,0 | 23,0 | 17,4 | . |
| 1955 JD | 16,95 | 22,24 | . | . | 17,84 | 18,63 | 16,98 | 22,3 | 27,10 | 19,9 | 34,0 |
| 1956 JD | 18,17 | 21,92 | . | . | 18,75 | 21,13 | 17,57 | 23,9 | 27,5 | 22,0 | 31,11 |
| 1957 JD | 14,13 | 17,72 | . | . | 12,66 | 15,60 | 12,81 | 16,9 | 21,6 | 14,11 | 24,2 |
| 1958 JD | 13,23 | 13,86 | 9,30 | 8,43 | 14,00 | 17,15 | 11,84 | 14,8 | 18,6 | 16,0 | 20,10 |
| 1959 JD | 14,14 | 15,79 | 9,14 | 8,72 | 17,50 | 17,15 | 14,63 | 16,11 | 21,11 | 16,7 | 22,1 |
| 1959 Jan. | . | 16,38 | 9,00 | 8,56 | . | 17,15 | 16,00 | 21,3 | . | 17,6 | 24,6 |
| Febr. | . | 16,50 | 8,86 | 8,67 | . | 17,15 | . | 15,11 | . | 17,2 | . |
| März | . | 13,92 | 8,58 | 8,05 | . | . | . | 14,4 | . | 17,6 | . |
| April | 17,00 | 13,30r | 8,25 | 8,75 | . | . | . | 13,11 | 17,0 | 14,6 | 17,6 |
| Mai | 12,06 | 12,50 | 8,00 | 8,08 | . | . | 12,00 | 13,6 | 18,0 | 14,0 | . |
| Juni | 12,25 | 13,00 | 8,45 | 8,42 | . | . | . | 14,1 | 17,0 | 13,0 | . |
| Juli | . | . | 10,33 | 8,88 | . | . | . | . | . | . | . |
| Aug. | 12,38 | . | 8,60 | 8,43 | . | . | 11,25 | 16,1 | 24,0 | 14,0 | 17,0 |
| Sept. | 12,00 | . | 9,46 | 8,93 | . | . | 15,00 | 18,1 | . | 16,0 | . |
| Okt. | 14,54 | . | 9,71 | 8,67 | 17,50 | . | 13,25 | 18,0 | 25,9 | 17,10r | . |
| Nov. | 16,92 | 20,00 | 10,59 | 8,76 | . | . | . | 19,6 | 30,00 | 20,7 | 26,5 |
| Dez. | 16,00 | 20,70 | 9,90 | 10,38 | . | . | 20,25 | 21,6 | . | 20,7 | 25,2 |
| 1960 Jan. | . | 20,46 | 9,25 | 10,83 | . | . | 16,58 | 23,3 | 27,6 | 21,8 | 23,0 |
| Febr. | . | 16,75 | 8,88 | 9,16 | . | . | 14,50 | 20,5 | . | 18,1 | . |

| Zeit von nach | noch: Koks | | | | | Briketts | | | | |
|-------------------------|----------------|---------------------------------|------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------|------------------------|------------------------------------|---|----------------------|
| | Emden/Weser | | | | | Wismar/Stralsund | | | | |
| | Venersee | nördl. Varberg/ Strömstad | Varberg/ Oskarshamn | nördl. Oskarshamn /Stockholm | nördl. Stockholm/ Mälarsee | Venersee | Varberg/ Oskarshamn | nördl. Oskarshamn /Stockholm | Dänemark, Ostk. Jütland ⁴⁾ u. Inseln | Kotka/ Björneborg |
| | skr je 1000 kg | | | | | dkr je 1000 kg | | | | |
| 1950 JD | 14,92 | . | 14,29 | 14,75 | 14,74 | . | . | . | . | . |
| 1954 JD | 18,84 | 13,95 | 15,25 | 13,86 | 15,57 | 17,26 | 14,96 | 14,80 | 18,25 | 23,6 |
| 1955 JD | 19,60 | 21,89 | 19,04 | 18,66 | 20,34 | 21,00 | 18,56 | 18,35 | 20,25 | 26,8 |
| 1956 JD | 20,73 | 21,37 | 19,42 | 20,22 | 19,56 | 18,42 | 17,67 | 18,85 | 17,29 | 32,6 |
| 1957 JD | 14,78 | 15,33r | 14,19 | 17,83 | 14,77 | 14,50 | 14,11 | . | 14,29 | 29,1 |
| 1958 JD | 15,11 | 15,21 | 13,23 | 14,16 | 13,04 | 16,88 | 13,48 | 13,00 | 13,56 | 17,10 |
| 1959 JD | 16,77 | 15,49 | 14,09 | 15,72 | 13,98 | 20,50 | 14,33 | 15,33 | 15,67 | 17,5 |
| 1959 Jan. | . | . | 15,00 | . | . | . | 14,33 | 15,50 | 15,50 | . |
| Febr. | . | 12,75 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| März | . | . | . | 18,00 | . | . | . | . | . | . |
| April | 14,50 | . | . | . | 13,25 | . | . | . | . | . |
| Mai | 13,50 | . | 11,31 | . | 13,10 | . | . | . | 14,00 | . |
| Juni | 15,13 | . | 11,50 | 12,50 | 12,42 | . | . | . | 13,50 | . |
| Juli | . | . | 12,50 | . | . | . | . | . | . | . |
| Aug. | 16,25 | . | 12,50 | 12,17 | 12,92 | . | . | . | . | . |
| Sept. | 16,38 | 15,63r | 14,69 | . | 13,75 | . | . | . | 14,00 | . |
| Okt. | 18,13r | 18,08r | 16,50r | 16,13 | 13,75 | 20,00 | . | 14,00 | 14,67 | 15,1 |
| Nov. | 20,75 | . | 15,38 | 13,50 | 15,25 | 21,00 | . | 16,50 | 17,50 | 18,3 |
| Dez. | 19,50 | . | 18,06 | 22,00 | 17,38 | . | . | . | 20,50 | 19,0 |
| 1960 Jan. | . | . | 19,83 | 17,00 | . | . | 16,50 | . | 22,29 | . |
| Febr. | . | . | 16,00 | 16,25 | . | . | . | . | 17,75 | . |

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — ¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste exkl. Hafer, Reis. — ²⁾ Exkl. Isøfjord und Bornholm. — ³⁾ Dezember. — ⁴⁾ Nicht nördlich von Aarhus. — ⁵⁾ Exkl. Firth of Forth. — ⁶⁾ Inkl. Inseln auch Bornholm, exkl. Isøfjord. — ⁷⁾ Nach Itzehoe (Störkanal).

noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt

noch: 2. im Küstenverkehr

| Zeit | von | Papierholz | Schnittholz | | | | | | | | |
|-----------|-------|-----------------------|--|---|----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|--|---------------------------|--------|
| | | Hamina/ Björneborg | Kotka/ Björneborg | nördl. Öxelsund/ Harnosand ³⁾ | Venersee Göteborg | Kotka/Björneborg | Hamina ⁶⁾ | Venersee, Göteborg | westl. Ystad/ Varberg ⁷⁾ | südl. Vestervik/ Ystad | |
| | | Lübeck/ Flensburg | Dänemark Ostk. Jütland ¹⁾ u. Inseln ²⁾ | Antwerpen ⁴⁾ | | Brüssel ⁵⁾ | Antwerpen ⁴⁾ | Weser | Flensburg ⁸⁾ | Hamburg | |
| | | DM je Fathom | dkr je Standard | s je Standard | | | | | DM je Standard | | |
| 1950 JD | | 88,43 | 190,00 | 153,9 | . | 177,6 | 203,7 | 185,0 | 73,89 | 59,83 | 88,08 |
| 1954 JD | | 88,43 | 190,00 | 153,9 | . | 177,6 | 203,7 | 185,0 | 73,89 | 59,83 | 88,08 |
| 1955 JD | | 95,63 | 171,25 | 250,0 | . | 246,1 | 220,0 | 264,4 | 86,06 | 64,67 | 88,90 |
| 1956 JD | | 93,11 | 182,75 | 239,5 | 211,2 | 233,6 | 231,8 | 232,6 | 87,81 | 65,91 | 93,00 |
| 1957 JD | | 88,18 | 174,17 | 202,11 | 180,0 | 205,10 | 198,2 | 198,9 | 81,13 | 64,78 | 89,25 |
| 1958 JD | | 56,25 | 144,72 | 174,1 | 150,0 | 169,2 | 170,0 | 174,3 | 72,84 | 59,41 | 75,63 |
| 1959 JD | | 63,00 | 150,94 | 170,7 | 165,9 | 171,7 | 190,0 | 179,5 | 74,92 | 60,75 | 81,32 |
| 1959 Jan. | | . | 185,00 | 180,0 | . | 180,0 | . | . | . | . | . |
| Febr. | | . | . | . | . | . | . | 180,0 | . | . | . |
| März | | . | 143,33 | 180,0 | . | 180,0 | 190,0 | 180,0 | . | . | . |
| April | | . | 146,25 | 155,0 | 155,0 | . | . | 161,3 | 72,50 | . | 82,50 |
| Mai | | . | 141,00 | 160,0 | 155,0 | 161,3 | . | 170,0 | 78,83 | . | 85,25 |
| Juni | | 61,00 | 141,88 | 160,0 | 158,9 | 155,0 | . | 157,10 | 72,00 | . | 68,00 |
| Juli | | . | 143,67 | 164,2 | . | . | . | . | 71,00 | 60,00 | 83,00 |
| Aug. | | . | 141,64 | 165,0 | . | 160,10 | . | 177,6 | 72,00 | 60,00 | 100,00 |
| Sept. | | . | 150,00 | 160,0 | 185,0r | 166,3 | . | 171,8 | 76,50 | . | 82,50 |
| Okt. | | 65,00 | 156,67 | 177,2r | 175,0 | 178,4 | . | . | 72,50r | 60,00 | 68,00 |
| Nov. | | . | 160,00 | 200,0 | . | 181,8 | . | 211,3 | . | 63,00 | . |
| Dez. | | . | . | 175,0 | . | 181,3 | . | 205,0 | 84,00 | . | . |
| Jan. | | . | 152,50 | . | . | 187,6 ¹⁷⁾ | . | 187,6 ¹⁷⁾ | . | 61,00 | . |
| Febr. | | . | 162,50 | 190,0 | . | 185,0 ¹⁷⁾ | . | 185,0 ¹⁷⁾ | . | 61,00 | 110,00 |

| Zeit | von | noch · Schnittholz | | | | | | Eisen und Stahl | | | |
|-----------|-------|---|-------|----------|---|--------|----------------------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------------|
| | | nördl. Öxelsund/Härnösand ³⁾ | | | Kotka/Björneborg | | | Antwerpen/Gent/Rotterdam | | | Lübeck |
| | | Hamburg | Weser | Jade/Ems | Westdeutsche Kanale/ Niederrh. ¹⁰⁾ | Lübeck | Hamburg | Wismar/ Stralsund | Dänemark Ostk. Jütland ¹⁾ u. Inseln ¹¹⁾ | Trelleborg/ Stockholm | Strömstad/Malmö ¹²⁾ |
| | | DM je Standard | | | | | | s je 2240 lbs | | skr je 1000 kg | |
| 1950 JD | | 70,00 ⁹⁾ | . | . | 100,00 ⁹⁾ | . | 126,00 ⁹⁾ | . | 23,6 | 14,25 | 15,38 |
| 1954 JD | | 89,86 | 80,02 | 88,28 | 116,67 | 86,63 | 92,57 | 22,9 | 26,8 | 17,90 | 9,16 |
| 1955 JD | | 92,56 | 96,63 | 103,91 | 156,13 | 97,76 | 120,50 | 31,4 | 29,10 | 17,92 | 18,70 |
| 1956 JD | | 91,74 | 91,86 | 111,17 | 139,17 | 97,63 | 110,34 | 27,3 | 26,2 | 20,40 | 11,17 |
| 1957 JD | | 94,48 | 86,84 | 94,71 | 120,83 | 91,50 | 106,58 | 20,10 | 23,8 | 15,94 | 14,75 |
| 1958 JD | | 80,22 | 75,59 | 77,63 | 100,00 | 72,80 | 89,22 | 14,11 | 17,9 | 12,35 | 13,35 |
| 1959 JD | | 85,59 | 76,76 | 86,32 | 93,00 | 77,36 | 90,36 | 16,9 | 19,9 | 13,23 | 13,89 |
| 1959 Jan. | | . | . | . | . | . | 90,75 | . | 19,8 | 15,33 | 15,13 |
| Febr. | | . | . | . | . | . | 96,00 | 18,0 | 20,0 | 16,25 | 15,25 |
| März | | . | 75,50 | 86,50 | 100,00 | . | . | . | 20,0 | . | 15,33 |
| April | | 91,00 | 80,50 | . | . | 80,38 | 84,83 | . | 20,2 | 12,00 | . |
| Mai | | 72,00 | 72,50 | 72,00 | . | 66,00 | 88,50 | . | 16,0 | 12,75 | 9,00 |
| Juni | | 81,60 | 73,92 | 86,00 | 85,00 | 71,00 | 81,00 | 16,3 | . | 11,00 | 9,50 |
| Juli | | 90,00 | 77,25 | 80,00 | . | 73,50 | 88,00 | 16,0 | 16,6 | 10,50 | 10,50 |
| Aug. | | 85,00 | 74,08 | . | 94,00 | . | 94,50 | . | 16,5 | 11,25 | 11,50 |
| Sept. | | 77,00 | 74,07 | 87,50 | . | . | 85,00 | . | 17,0 | 11,75 | . |
| Okt. | | 102,50 | 76,00 | 87,25 | . | 76,00 | 86,00 | . | 20,2 | 12,75 | 13,75 |
| Nov. | | . | 86,29 | . | . | 87,17 | 109,00 | . | 24,2 | 15,46 | 15,56 |
| Dez. | | . | 77,50 | 105,00 | . | 87,50 | . | . | 27,1 | 16,50 | 18,50 |
| Jan. | | . | . | . | . | 94,75 | 86,50 | 23,6 | 25,3 | 20,70 | 22,00 |
| Febr. | | . | 77,50 | . | . | 81,00 | . | . | 23,9 | 19,9 | 17,06 |

| Zeit | von | nach | Eisen und Stahl | Düngemittel | | | | Steine | | | | Gips |
|------------------------------------|-------|---|--------------------|-----------------------|--|--|----------------------|---------|----------------------|------------------------|------------|------------|
| | | | | Kali | | | Phosphat | Lysekil | | Gotland ¹⁶⁾ | Bornholm | Hildesheim |
| | | | | Deutsche Nordseehäfen | | | Belgien | | | | | |
| | | | | Dänemark | | | Wismar/ Stralsund | | | | | |
| Niederh./Ruhrgr. | | Ostk.Jütland ¹⁾ und Inseln ¹¹⁾ | | | nordl. Aarhus/ Aalborg ¹⁴⁾ | Häf.i.Limfjord u.a.Skagerrak ¹⁵⁾ | Lübeck/ Flensburg | Hamburg | Lübeck/ Flensburg | Hamburg | Kopenhagen | |
| Strömstad/ Malmö ¹²⁾ | | dkr je 1000 kg | | | s je 2240 lbs | | DM je 1000 kg | | | | | |
| DM je 1000 kg | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | JD | ..... | . | . | 18,42 | 24,00 | . | 8,00 | 8,25 | 7,83 | . | |
| 1954 | JD | ..... | 18,15 | 20,38 | 20,08 | 23,40 | 22,11 | 9,50 | 8,10 | 9,90 | 7,27 | 19,50 |
| 1955 | JD | ..... | 20,50 | 24,33 | 23,11 | 28,2 | 8,50 | 9,19 | 8,33 | 8,39 | 9,50 | 19,50 |
| 1956 | JD | ..... | 20,94 | 23,87 | 25,74 | 29,85 | 26,0 | 9,35 | 10,19 | 9,38 | 9,22 | 19,75 |
| 1957 | JD | ..... | 16,50 | 17,84 | 20,66 | 27,75 | 20,10 | 9,00 | 9,92 | 9,73 | 9,00 | 19,17 |
| 1958 | JD | ..... | 15,61 | 17,50 | 18,81 | 23,00 | . | 8,41 | 9,04 | 8,97 | 7,67 | 18,00 |
| 1959 | JD | ..... | 16,21 | 18,93 | 20,98 | 23,53 | 16,6 | 8,42 | 8,65 | 7,72 | 7,68 | 17,25 |
| 1959 | Jan. | ..... | . | 20,00 | 22,00 | 24,00 | . | 9,25 | 8,50 | . | 7,00 | 18,00 |
| | Febr. | ..... | . | 20,00 | 22,00 | 24,00 | . | . | 8,00 | 6,83 | 7,50 | . |
| | März | ..... | 17,00 | 19,50 | 22,00 | 24,00 | . | 7,50 | 8,63 | 6,50 | 7,15 | . |
| | April | ..... | . | 18,00 | 19,83 | 23,13 | . | . | . | . | 7,13 | 17,00 |
| | Mai | ..... | 13,50 | 16,50 | 18,50 | . | 16,6 | 8,10 | 8,25 | 6,50 | 7,25 | . |
| | Juni | ..... | 16,00 | 16,88 | 19,50 | . | 16,6 | 8,00 | 8,50 | 8,50 | 7,80 | 17,00 |
| | Juli | ..... | . | 17,83 | 19,50 | 22,50 | . | 8,83r | 9,00 | . | 8,00 | . |
| | Aug. | ..... | . | 17,25 | . | . | . | 8,50 | 8,82 | 8,00 | 8,50 | . |
| | Sept. | ..... | 15,60 | 16,50 | . | . | . | 8,38 | 9,36 | . | 8,13 | . |
| | Okt. | ..... | . | 20,00 | 21,00 | . | . | 8,63 | 8,67 | . | 8,06 | 17,00 |
| | Nov. | ..... | 18,13 | 21,58 | . | . | . | 8,50 | 8,77 | 10,00 | 8,00 | . |
| | Dez. | ..... | 17,00 | 23,17 | 24,50 | . | . | 8,50 | . | . | . | . |
| | Jan. | ..... | 18,50 | 23,00 | 25,00 | . | . | 7,80 | . | 7,00 | 7,56r | . |
| | Febr. | ..... | 17,00 | 20,25 | 22,00 | . | . | 8,00 | . | 7,00 | 7,25 | . |

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — ¹⁾ Nicht nördlich von Aarhus. — ²⁾ Inkl. Bornholm, exkl. Isefjord. — ³⁾ Inkl. Mälarsee, exkl. Sundsvall Distrikt. — ⁴⁾ Inkl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — ⁵⁾ Inkl. Vilvorde. — ⁶⁾ Inkl. Helsinki u. Abo Distrikt. — ⁷⁾ Exkl. Göteborg, Venersee. — ⁸⁾ Inkl. Eckerförde, Kappeln, Schleswig. — ⁹⁾ Dezember. — ¹⁰⁾ Von Emmerich bis Duisburg. — ¹¹⁾ Exkl. Isefjord und Bornholm. — ¹²⁾ Exkl. Venersee. — ¹³⁾ Umgerechnet von DM je 1000 kg. — ¹⁴⁾ Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — ¹⁵⁾ Exkl. Aalborg/Norresundby. — ¹⁶⁾ Kalksteine. — ¹⁷⁾ Ab Hamina/Björneborg.

D. Frachtsätze * der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

| Zeit von nach | | Getreide | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|---------------------------------|---|---------------------------------|-------------------|----------|--------------------|---------------------|-------------------------|---------|-------------------|----------------|
| | | Roggen und Weizen ¹⁾ | Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ¹⁾ | Roggen und Weizen ¹⁾ | Brot- | Futter- | Brot- | Futter- | Brot- | Futter- | Roggen und Weizen | Futtergetreide |
| | | Hamburg | | | Bremen | | | | | | Emden | |
| | | Düsseldorf | | Braunschweig | Köln | | Mannheim | | Heilbronn ⁴⁾ | | Köln | |
| 1950 JD | . | . | . | 9,12 | 8,52 | 12,77 | 12,17 | 15,16 | 14,56 | 8,36 | 7,76 | |
| 1954 JD | . | . | . | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,35 | 14,75 | 9,04 | 8,44 | |
| 1955 JD | . | . | . | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,35 | 14,75 | 9,04 | 8,44 | |
| 1956 JD | 15,61 ²⁾ | 14,90 ²⁾ | 9,65 ³⁾ | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,35 | 14,75 | 9,04 | 8,44 | |
| 1957 JD | 15,61 | 14,90 | 9,65 | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,63 ⁵⁾ | 15,03 ⁵⁾ | 9,04 | 8,44 | |
| 1958 JD | 16,24 | 15,34 | 9,79 | 10,78 | 10,08 | 15,22 | 14,52 | 17,28 | 16,58 | 10,28 | 9,68 | |
| 1959 JD | 15,28 | 14,35 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| 1959 Jan. | 16,35 | 15,42 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Febr. | 16,35 | 15,42 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| März | 15,61 | 14,68 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| April | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Mai | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Juni | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Juli | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Aug. | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Sept. | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Okt. | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Nov. | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Dez. | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| 1950 Jan. | 15,00 | 15,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Febr. | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| März | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 | |
| Zeit von nach | Getreide | | | | Getreide und Mehl | | Steinkohle | Ortskohle a) | | | | |
| | Roggen und Weizen | Futtergetreide | Roggen und Weizen | Futtergetreide | ab 50 t | ab 100 t | in kompl. Ladungen | Ruhrgebiet | | | | |
| | Emden | | | | Hamburg | | | Zechengruppe | | | | |
| | Mannheim | | Heilbronn ⁴⁾ | | Berlin | | | I | II | III | Emden | |
| 1950 JD | 12,46 | 11,86 | 14,90 | 14,30 | . | 7,53 | 6,16 ⁶⁾ | 3,98 | 4,35 | 4,77 | | |
| 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 ⁵⁾ | 14,53 ⁵⁾ | 13,32 | 13,02 | 8,60 | 6,11 | 6,67 | 7,31 | | |
| 1958 JD | 14,72 | 14,02 | 16,78 ^r | 16,08 ^r | 13,86 | 13,56 | 9,47 | 7,20 | 7,87 | 8,62 | | |
| 1959 JD | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,68 | 7,36 | 8,12 | | |
| 1959 Jan. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 7,28 | 7,96 | 8,72 | | |
| Febr. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 7,28 | 7,96 | 8,72 | | |
| März | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 7,28 | 7,96 | 8,72 | | |
| April | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Mai | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Juni | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Juli | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Aug. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Sept. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Okt. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Nov. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Dez. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| 1960 Jan. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Febr. | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| März | 14,85 | 14,14 | 16,92 | 16,21 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 | | |
| Zeit von nach | Küstenkohle b) | | | Exportkohle c) | | | Bunkerkohle d) | | | | | |
| | | | | Ruhrgebiet | | | | | | | | |
| | Zechengruppe | | | Zechengruppe | | | Zechengruppe | | | | | |
| | I | II | III | I | II | III | I | II | III | | | |
| 1950 JD | 3,98 | 4,35 | 4,77 | 3,71 | 4,08 | 4,50 | 3,98 | 4,35 | 4,77 | | | |
| 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 | 5,36 | 5,86 ^r | 6,45 | 4,66 | 5,08 | 5,50 | 6,63 | 7,22 | 7,90 | | | |
| 1959 JD | 4,93 | 5,44 | 6,03 | 3,94 | 4,36 | 4,78 | 6,21 | 6,81 | 7,50 | | | |
| 1959 Jan. | 5,42 | 5,93 | 6,52 | 4,31 | 4,73 | 5,15 | 6,70 | 7,30 | 7,99 | | | |
| Febr. | 5,42 | 5,93 | 6,52 | 4,31 | 4,73 | 5,15 | 6,70 | 7,30 | 7,99 | | | |
| März | 5,42 | 5,93 | 6,52 | 4,31 | 4,73 | 5,15 | 6,70 | 7,30 | 7,99 | | | |
| April | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Mai | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Juni | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Juli | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Aug. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Sept. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Okt. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Nov. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Dez. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| 1960 Jan. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| Febr. | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |
| März | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 | | | |

* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

¹⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ²⁾ Ab 1. 6. 1956. — ³⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — ⁶⁾ 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: D. Frachtsätze * der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

| Zeit | | Bunkerkohle | | Ortskohle | | Steinkohle | | | | | |
|------|-------|-------------|-------|-----------|---------------------------|--|------------------------|----------|-------------------------|-----------|--|
| von | | Ruhrgebiet | | | | | Rhein-Ruhrhäfen | | | | |
| nach | | Bremen | | Hannover | Berlin Abladung 1,75 m | Frankfurt/M. ¹⁾ Osthafen | Würzburg ¹⁾ | Mannheim | Heilbronn ²⁾ | Karlsruhe | |
| 1950 | JD | 6,11 | 6,11 | 5,20 | 13,13 | 5,52 | 7,59 | 5,60 | 6,90 | 7,10 | |
| 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 | 7,80 | 9,91 | 8,73 | 17,33 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| 1959 | JD | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| 1959 | Jan. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| | Febr. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| | März | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| | April | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 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 | |
| 1960 | Jan. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| | Febr. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |
| | März | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 | |

| Zeit | | Braunkohlenbriketts | | | | | Erze | | | | |
|------|-------|----------------------------|------------------------|----------|-------------------------|-----------|----------|--------|--------------------------------|-------------------------|--------------------|
| von | | Wesseling/Rh. | | | | | Emden | Bremen | Mannheim | Heilbronn ⁴⁾ | Kehl |
| nach | | Frankfurt/M. ¹⁾ | Würzburg ¹⁾ | Mannheim | Heilbronn ²⁾ | Karlsruhe | Dortmund | | Duisburg-Ruhrort ³⁾ | | |
| 1950 | JD | 4,47 | 6,54 | 4,55 | 5,85 | 5,55 | 2,78 | 4,16 | 2,11 | 2,78 | 2,93 ⁵⁾ |
| 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 | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 5,14 | 5,45 | 3,04 | 4,46r | 2,85 |
| 1959 | JD | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,58 | 5,11 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| 1959 | Jan. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,77 | 5,49 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Febr. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,77 | 5,49 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | März | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,77 | 5,49 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | April | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 5,49 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Mai | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 5,49 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Juni | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Juli | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Aug. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Sept. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Okt. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Nov. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Dez. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| 1960 | Jan. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | Febr. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |
| | März | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40r | 2,85 |

| Zeit | | Mineralöl in Tankschiffen | | | | | Kies | | | Bims Kies ⁵⁾ | | |
|------|-------|---|-------|---|--|---------------------|--------------|----------|-------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------|
| von | | Bremen | | | | | Emmerich/Rh. | | | Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh. | | |
| nach | | Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.- \| Rhein-Herne- Kanal | | Heilbronn ⁷⁾ über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan. | Mannheim über Rh.-Herne-Kan. \| Wes.-Datt.-Kan. | | Dortmund | Hannover | Braun- schweig | Dortmund | Hannover | Braun- schweig |
| 1950 | JD | . | . | 23,75 | 19,55 | 21,15 | 2,67 | 4,51 | 5,06 | 3,33 | 5,81 ¹⁰⁾ | 6,46 ¹⁰⁾ |
| 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 ⁹⁾ | 20,90 ⁹⁾ | 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 | 15,12r | 14,67 | 27,71 ⁹⁾ | 21,31 | 21,83 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,47 | 7,66 | 8,37 |
| 1959 | JD | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1959 | Jan. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Febr. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | März | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | April | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Mai | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Juni | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Juli | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Aug. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Sept. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Okt. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Nov. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Dez. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1960 | Jan. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | Febr. | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| | März | 15,20 | | 27,75 | | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |

* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

¹⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — ²⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-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 Löschezeiten. — 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 Löschezeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁸⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ⁹⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — ¹⁰⁾ März bis Dezember.

noch: D. Frachtsätze* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

| Zeit von nach | Bimskies ¹⁾ | | Salz ²⁾ | | | Schnittholz | | | Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. ³⁾ | |
|--|---|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------|----------------------|--------------------|----------|---|--------------------|
| | Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh. | | Heilbronn ⁴⁾ | | Borth/Rh. | Heilbronn | | Bremen | Partien | |
| | Frankfurt/M. ⁵⁾ — Oberhafen | Heilbronn ⁴⁾ | Köln | Leverkusen oder Duisb.-Ruhr | Leverkusen | Duisburg- Ruhrort | Köln | Mannheim | unter 50 t | 50 t und mehr |
| | | | | | | | | | Rhein-Ruhr-Häfen | Mannheim |
| 1950 JD | 3,93 ³⁾ | 5,34 ³⁾ | 2,87 | 3,01 | 2,86 | 4,24 | 12,31 | 17,40 | 5,78 ⁷⁾ | 5,35 ⁷⁾ |
| 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 | 4,92 | 7,10 | 4,26 | 4,46 | 4,17 | 6,23 | 15,03 | 19,82 | 9,47 | 8,28 |
| 1959 JD | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,11 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| 1959 Jan. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Febr. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| März | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| April | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Mai | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Juni | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Juli | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,22 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Aug. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,98 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Sept. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Okt. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Nov. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Dez. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| 1960 Jan. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Febr. | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| März | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Erzeugnisse der Eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien | | | | | | | | | | |
| unter 50 t \| 50 t und mehr \| unter 50 t \| 50 t und mehr \| unter 50 t \| 50 t und mehr | | | | | | | | | | |
| Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen: | | | | | | | | | | |
| Rhein-Ruhr-Häfen | | | | | | | | | | |
| Partien: | | | | | | | | | | |
| von Hamburg ¹⁰⁾ nach Berlin ¹¹⁾ | | | | | | | | | | |
| 1950 JD | | | 8,33 ⁷⁾ | 7,90 ⁷⁾ | 7,48 ⁷⁾ | 7,05 ⁷⁾ | 8,73 | 8,43 | 8,53 | 8,23 |
| 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 ⁸⁾ | 10,20 ⁸⁾ | 10,10 | 9,10 | 14,19 ^r | 13,89 | 14,00 | 13,70 |
| 1958 JD | 13,02 | 11,92 | 12,67 ⁸⁾ | 11,53 ⁸⁾ | 11,43 | 10,30 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| 1959 JD | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| 1959 Jan. | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Febr. | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| März | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 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 |
| 1960 Jan. | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Febr. | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| März | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen: | | | | | | | | | | |
| Partien: | | | | | | | | | | |
| von Hamburg ¹⁰⁾ nach Berlin ¹¹⁾ | | | | | | | | | | |
| 1950 JD | 8,33 | 8,03 | 8,13 | 7,83 | 7,93 | 7,63 | 7,73 | 7,43 | | |
| 1954 JD | 12,60 | 12,30 | 12,30 | 12,00 | 12,10 | 11,80 | 11,90 | 11,60 | | |
| 1955 JD | 12,60 | 12,30 | 12,30 | 12,00 | 12,10 | 11,80 | 11,90 | 11,60 | | |
| 1956 JD | 12,60 | 12,30 | 12,30 | 12,00 | 12,10 | 11,80 | 11,90 | 11,60 | | |
| 1957 JD | 13,83 | 13,53 | 13,63 | 13,33 | 13,50 | 13,20 | 13,39 | 13,09 | | |
| 1958 JD | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| 1959 JD | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| 1959 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 | | |
| 1960 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 | | |

* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

¹⁾ Voll- gesetzliche Lade- und Löscheziten. — 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 Erschwerniszuschlag 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. Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — ⁷⁾ Gültig vom 1. August 1950 bis 24. Januar 1951. — ⁸⁾ 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. — ⁹⁾ 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. — ¹⁰⁾ Hamburg, Bugsiergebiet A. — ¹¹⁾ Berlin unterhalb.

E. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge
Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen *)

| Zeit | Ab Oberrhein-, Main-, Neckarstationen talwärts ¹⁾ Ab Rhein-Ruhr-Häfen bergwärts ¹⁾ | Zwischen Niederrheinstationen und Braubach ²⁾ Lülsdorf ²⁾ berg- und talwärts | | Ausnahmeregelung | |
|----------------------|--|--|-------|---|----------------------|
| | | | | Steinkohle und -Koks Ab Rhein-Ruhr-Stationen nach Rhein-, Main-, Neckarstationen ¹⁾ ³⁾ | Braunkohlen-Briketts |
| 1950 JD | 6,56 | 2,62 | 2,88 | 5,12 | 5,72 |
| 1951 JD | 0,65 | 1,19 | 0,54 | — | 0,65 |
| 1952 JD | 0,49 | 2,55 | 1,14 | — | 0,49 |
| 1953 JD | 8,73 | 13,54 | 10,46 | 4,19 | 8,73 |
| 1954 JD | 4,23 | 4,29 | 4,82 | 3,01 | 4,23 |
| 1955 JD | 3,41 | 5,65 | 4,11 | — | — |
| 1956 JD | — | — | — | — | — |
| 1957 JD | 1,63 | 1,73 | 0,97 | — | — |
| 1958 JD | 0,38 | 0,05 | — | — | — |
| 1959 JD | 15,61 | 23,66 | 20,96 | 7,53 | 7,53 |
| 1949 Juli | 45,16 | 42,74 | 34,68 | 37,26 | 37,26 |
| August | 70,65 | 75,00 | 75,00 | 70,65 | 70,65 |
| September | 73,00 | 75,00 | 75,00 | 73,00 | 73,00 |
| Oktober | 75,00 | 75,00 | 75,00 | 75,00 | 75,00 |
| November | 74,50 | 75,00 | 72,50 | 74,50 | 74,50 |
| Dezember | 35,81 | 14,52 | 10,48 | 35,81 | 35,81 |
| 1950 Januar | 33,39 | 7,26 | 6,45 | 31,77 | 31,77 |
| Februar | 23,57 | 16,96 | 13,39 | 25,71 | 25,71 |
| März | 2,58 | — | — | — | — |
| April | 9,33 | — | — | — | 1,33 |
| 1950 Oktober | 5,16 | 3,23 | 8,87 | — | 5,16 |
| November | 4,67 | 4,00 | 5,83 | 4,00 | 4,67 |
| 1951 Oktober | 7,10 | 12,90 | 6,45 | — | 7,10 |
| November | 0,67 | 1,33 | — | — | 0,67 |
| 1952 August | 3,87 | 23,23 | 10,97 | — | 3,87 |
| September | 2,00 | 7,33 | 2,67 | — | 2,00 |
| 1953 September | 1,33 | 11,33 | 0,67 | — | 1,33 |
| Oktober | 10,97 | 27,10 | 15,48 | — | 10,97 |
| November | 24,67 | 44,00 | 30,66 | — | 24,67 |
| Dezember | 67,74 | 80,00 | 78,71 | 50,32 | 67,74 |
| 1954 Januar | 39,35 | 20,00 | 33,55 | 36,13 | 39,35 |
| Februar | 11,43 | 31,43 | 24,29 | — | 11,43 |
| 1955 Oktober | — | 1,29 | — | — | — |
| November | 26,67 | 43,33 | 30,00 | — | — |
| Dezember | 14,19 | 23,23 | 19,35 | — | — |
| 1957 November | 6,00 | 5,33 | 2,67 | — | — |
| Dezember | 13,55 | 15,48 | 9,03 | — | — |
| 1958 Januar | 4,52 | 0,65 | — | — | — |
| 1959 September | 33,33 | 60,00 | 48,00 | — | — |
| Oktober | 72,90 | 96,13 | 96,13 | 72,90 | 72,90 |
| November | 34,00 | 66,67 | 50,67 | — | — |
| Dezember | 47,10 | 61,13 | 56,77 | 17,42 | 17,42 |

*) Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 20—22).
¹⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — ²⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — ³⁾ Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. Jan. 1951, für Braunkohlenbriketts ab 1. April 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen.

noch: III. Luftverkehr
noch: A. Flugpreise im Personenverkehr
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen
Preise in DM

| von Frankfurt (Main) nach | | | Jahresdurchschnitt | | | | | | | | | | März 1960 | |
|------------------------------|----------------|----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|--------------------------|---------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | | | 1954 | | 1956 | | 1957 | | 1958 | | 1959 | | | |
| | | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | |
| | | | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | | |
| Afrika | | | | | | | | | | | | | | |
| Ägypten | Kairo | a) | 1003,00 | 753,00 | 1100,00 | 762,00 | 1153,00 | 788,00 | 1179,00 | 806,00 | 1088,00 | 812,00 | 1188,00 | 812,00 |
| | | b) | 1805,00 | 1356,00 | 1981,00 | 1372,00 | 2076,00 | 1419,00 | 2123,00 | 1451,00 | 2139,00 | 1462,00 | 2139,00 | 1462,00 |
| Südafrik. Union | Johannesburg | a) | 2161,00 | 1647,00 | 2350,00 | 1662,00 | 2447,00 | 1706,00 | 2588,00 | 1768,00 | 2635,00 | 1788,00 | 2635,00 | 1788,00 |
| | | b) | 3890,00 | 2965,00 | 4230,00 | 2992,00 | 4405,00 | 3071,00 | 4659,00 | 3182,00 | 4743,00 | 3219,00 | 4743,00 | 3219,00 |
| Asien | | | | | | | | | | | | | | |
| Aden | Aden | a) | . | . | 1700,00 | 1274,00 | 1800,00 | 1318,00 | 1897,00 | 1371,00 | 1929,00 | 1388,00 | 1929,00 | 1388,00 |
| | | b) | . | . | 3060,00 | 2294,00 | 3240,00 | 2373,00 | 3415,00 | 2468,00 | 3473,00 | 2499,00 | 3473,00 | 2499,00 |
| Birma | Rangun | a) | 2505,00 ²⁾ | 2000,00 ²⁾ | 2682,00 | 2024,00 | 2905,00 | 2094,00 | 3064,00 | 2174,00 | 3205,00 | 2262,00 | 3234,00 | 2282,00 |
| | | b) | 4509,00 ²⁾ | 3600,00 ²⁾ | 4827,00 | 3643,00 | 5229,00 | 3770,00 | 5516,00 | 3913,00 | 5769,00 | 4071,00 | 5822,00 | 4108,00 |
| Ceylon | Colombo | a) | 2200,00 ¹⁾ | 1647,00 ¹⁾ | 2288,00 | 1647,00 | 2441,00 | 1709,00 | 2482,00 | 1729,00 | 2570,00 | 1791,00 | 2599,00 | 1812,00 |
| | | b) | 3960,00 ¹⁾ | 2965,00 ¹⁾ | 4118,00 | 2965,00 | 4394,00 | 3076,00 | 4468,00 | 3113,00 | 4626,00 | 3225,00 | 4679,00 | 3262,00 |
| Indien | Bombay | a) | 1964,00 ²⁾ | 1447,00 ²⁾ | 2044,00 | 1447,00 | 2185,00 | 1509,00 | 2223,00 | 1529,00 | 2312,00 | 1591,00 | 2341,00 | 1612,00 |
| | | b) | 3536,00 ²⁾ | 2605,00 ²⁾ | 3679,00 | 2605,00 | 3933,00 | 2716,00 | 4002,00 | 2753,00 | 4161,00 | 2865,00 | 4214,00 | 2902,00 |
| | Kalkutta | a) | 2188,00 ¹⁾ | 1647,00 ¹⁾ | 2276,00 | 1647,00 | 2429,00 | 1709,00 | 2470,00 | 1729,00 | 2559,00 | 1791,00 | 2588,00 | 1812,00 |
| | | b) | 3939,00 ¹⁾ | 2965,00 ¹⁾ | 4090,00 | 2965,00 | 4370,00 | 3076,00 | 4446,00 | 3113,00 | 4606,00 | 3225,00 | 4659,00 | 3262,00 |
| Irak | Bagdad | a) | 1282,00 ²⁾ | 965,00 ²⁾ | 1391,00 | 968,00 | 1435,00 | 977,00 | 1461,00 | 994,00 | 1470,00 | 1000,00 | 1470,00 | 1000,00 |
| | | b) | 2308,00 ²⁾ | 1737,00 ²⁾ | 2504,00 | 1743,00 | 2583,00 | 1759,00 | 2630,00 | 1790,00 | 2646,00 | 1800,00 | 2646,00 | 1800,00 |
| Iran | Abadan | a) | 1341,00 ²⁾ | 1047,00 ²⁾ | 1459,00 | 1059,00 | 1529,00 | 1094,00 | 1556,00 | 1112,00 | 1565,00 | 1118,00 | 1565,00 | 1118,00 |
| | | b) | 2414,00 ²⁾ | 1885,00 ²⁾ | 2626,00 | 1906,00 | 2753,00 | 1970,00 | 2801,00 | 2002,00 | 2817,00 | 2013,00 | 2817,00 | 2013,00 |
| | Teheran | a) | 1461,00 | 1108,00 | 1585,00 | 1118,00 | 1623,00 | 1118,00 | 1650,00 | 1135,00 | 1659,00 | 1141,00 | 1659,00 | 1141,00 |
| | | b) | 2630,00 | 1995,00 | 2853,00 | 2013,00 | 2922,00 | 2013,00 | 2971,00 | 2044,00 | 2987,00 | 2054,00 | 2987,00 | 2054,00 |
| Japan | Tokio | a) | 3263,00 | 2670,00 ¹⁾ | 3690,00 | 2702,00 | 4058,00 | 2799,00 | 4243,00 | 2888,00 | 4421,00 | 2997,00 | 4459,00 | 3023,00 |
| | | b) | 5874,00 | 4806,00 ¹⁾ | 6642,00 | 4864,00 | 7305,00 | 5039,00 | 7638,00 | 5203,00 | 7956,00 | 5394,00 | 8025,00 | 5442,00 |
| Libanon | Beirut | a) | 1003,00 | 753,00 | 1100,00 | 762,00 | 1153,00 | 788,00 | 1179,00 | 806,00 | 1188,00 | 812,00 | 1188,00 | 812,00 |
| | | b) | 1805,00 | 1356,00 ^r | 1981,00 | 1372,00 | 2076,00 | 1419,00 | 2123,00 | 1452,00 | 2139,00 | 1462,00 | 2139,00 | 1462,00 |
| Philippinen | Manila | a) | 3058,00 ²⁾ | 2447,00 ²⁾ | 3373,00 | 2476,00 | 3705,00 | 2564,00 | 3899,00 | 2662,00 | 4061,00 | 2765,00 | 4093,00 | 2788,00 |
| | | b) | 5505,00 ²⁾ | 4405,00 ²⁾ | 6072,00 | 4458,00 | 6669,00 | 4616,00 | 7019,00 | 4792,00 | 7310,00 | 4977,00 | 7368,00 | 5019,00 |
| Singapur und Malaya | Singapur | a) | 2564,00 ¹⁾ | 2047,00 ¹⁾ | 2829,00 | 2076,00 | 3105,00 | 2164,00 | 3273,00 | 2244,00 | 3426,00 | 2332,00 | 3458,00 | 2352,00 |
| | | b) | 4616,00 ¹⁾ | 3685,00 ¹⁾ | 5092,00 | 3738,00 | 5589,00 | 3896,00 | 5892,00 | 4024,00 | 6167,00 | 4197,00 | 6225,00 | 4234,00 |
| Syrien | Damaskus | a) | 1012,00 ²⁾ | 753,00 ²⁾ | 1100,00 | 762,00 | 1153,00 | 788,00 | 1179,00 | 806,00 | 1188,00 | 812,00 | 1188,00 | 812,00 |
| | | b) | 1822,00 ²⁾ | 1356,00 ²⁾ | 1981,00 | 1372,00 | 2076,00 | 1419,00 | 2123,00 | 1451,00 | 2139,00 | 1462,00 | 2139,00 | 1462,00 |
| Thailand | Bangkok | a) | 2529,00 ²⁾ | 2023,00 ²⁾ | 2794,00 | 2050,00 | 3070,00 | 2129,00 | 3229,00 | 2209,00 | 3370,00 | 2297,00 | 3399,00 | 2317,00 |
| | | b) | 4553,00 ²⁾ | 3642,00 ²⁾ | 5029,00 | 3690,00 | 5526,00 | 3833,00 | 5813,00 | 3976,00 | 6066,00 | 4134,00 | 6119,00 | 4171,00 |
| Australien und Ozeanien | | | | | | | | | | | | | | |
| Australischer Bund | Sydney | a) | 3493,00 ¹⁾ | 2799,00 ¹⁾ | 3758,00 | 2799,00 | 3893,00 | 2834,00 | 4034,00 | 2940,00 | 4264,00 | 3093,00 | 4340,00 | 3093,00 |
| | | b) | 6288,00 ¹⁾ | 5039,00 ¹⁾ | 6764,00 | 5039,00 | 7008,00 | 5102,00 | 7262,00 | 5292,00 | 7675,00 | 5568,00 | 7812,00 | 5568,00 |
| Amerika | | | | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | Buenos Aires | a) | 2945,00 | — | 3054,00 | — | 3218,00 | 2361,00 ¹⁾ | 3345,00 | 2411,00 | 3369,00 | 2428,00 | 3369,00 | 2428,00 |
| | | b) | 5301,00 | — | 5498,00 | — | 5792,00 | 4250,00 ¹⁾ | 6021,00 | 4341,00 | 6065,00 | 4371,00 | 6065,00 | 4371,00 |
| Brasilien | Rio de Janeiro | a) | 2873,00 | — | 2915,00 | — | 3073,00 | 2235,00 ¹⁾ | 3198,00 | 2285,00 | 3222,00 | 2302,00 | 3222,00 | 2302,00 |
| | | b) | 5172,00 | — | 5247,00 | — | 5531,00 | 4023,00 ¹⁾ | 5756,00 | 4114,00 | 5800,00 | 4144,00 | 5800,00 | 4144,00 |
| Chile | Santiago | a) | 3150,00 | — | 3272,00 | — | 3470,00 | 2533,00 ¹⁾ | 3585,00 | 2602,00 | 3612,00 | 2625,00 | 3612,00 | 2625,00 |
| | | b) | 5670,00 | — | 5890,00 | — | 6202,00 | 4560,00 ¹⁾ | 6453,00 | 4684,00 | 6502,00 | 4725,00 | 6502,00 | 4725,00 |
| Kolumbien | Barranquilla | a) | 2266,00 ²⁾ | 1882,00 ²⁾ | 2415,00 | 1882,00 | 2363,00 | 1882,00 | 2394,00 | 1882,00 | 2415,00 | 1882,00 | 2415,00 | 1882,00 |
| | | b) | 4079,00 ²⁾ | 3387,00 ²⁾ | 4355,00 | 3388,00 | 4255,00 | 3388,00 | 4309,00 | 3388,00 | 4347,00 | 3388,00 | 4347,00 | 3388,00 |
| | | c) | 3785,00 ²⁾ | 3051,00 ²⁾ | 3999,00 | 3135,00 | 4213,00 ⁴⁾ | 3219,00 ⁴⁾ | — | d) 2980,00 ⁵⁾ | — | — | — | — |
| Uruguay | Montevideo | a) | 2945,00 | — | 3054,00 | — | 3218,00 | 2361,00 ¹⁾ | 3345,00 | 2411,00 | 3369,00 | 2428,00 | 3369,00 | 2428,00 |
| | | b) | 5301,00 | — | 5498,00 | — | 5792,00 | 4250,00 ¹⁾ | 6021,00 | 4341,00 | 6065,00 | 4371,00 | 6065,00 | 4371,00 |
| Venezuela | Caracas | a) | 2203,00 ¹⁾ | 1853,00 ²⁾ | 2373,00 | 1853,00 | 2321,00 | 1853,00 | 2352,00 | 1853,00 | 2373,00 | 1853,00 | 2373,00 | 1853,00 |
| | | b) | 3966,00 ¹⁾ | 3336,00 ²⁾ | 4272,00 | 3336,00 | 4178,00 | 3336,00 | 4234,00 | 3336,00 | 4272,00 | 3336,00 | 4272,00 | 3336,00 |
| | | c) | 3709,00 ²⁾ | 2998,00 ²⁾ | 3923,00 | 3082,00 | 4137,00 ⁴⁾ | 3166,00 ⁴⁾ | — | d) 2927,00 ⁵⁾ | — | — | — | — |
| Vereinigte Staaten | New York | a) | 1834,00 | 1362,00 | 1967,00 | 1379,00 | 1883,00 | 1379,00 | 1951,00 | 1458,00 ²⁾ | 2016,00 ²⁾ | 1512,00 ²⁾ | 2025,00 ²⁾ | 1521,00 ²⁾ |
| | | b) | 3302,00 | 2452,00 | 3541,00 | 2483,00 | 3390,00 | 2483,00 | 3513,00 | 2625,00 ²⁾ | 3629,00 ²⁾ | 2722,00 ²⁾ | 3645,00 ²⁾ | 2738,00 ²⁾ |
| | | c) | 2944,00 | 2074,00 | 3405,00 ¹⁾ | 2313,00 | — | d) 2074,00 ³⁾ | — | d) 2074,00 ⁴⁾ | — | — | — | — |

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Flugpreisen der International Air Transport Association ohne Flughafen-, Passagier- oder Landegebühren bzw. -Steuern.
— Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug.
Geltungsdauer auf Nordatlantikkreuzen jeweils vom 1. November bis zum 31. März. — d) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen.
¹⁾ April bis Dezember. — ²⁾ II. Halbjahr. — ³⁾ 4. Quartal. — ⁴⁾ 1. Quartal. — ⁵⁾ April 1957 bis März 1958. — ⁶⁾ Preise in der Economy-Klasse ab April 1958: Ein-
facher Flug DM 1219,00, Hin- und Rückflug DM 2195,00. — ⁷⁾ Preise in der Economy-Klasse ab April 1959: Einfacher Flug DM 1256,00, Hin- und Rückflug DM 2229,00. —
Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. April 1959 für den einfachen Flug in der I. und De Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. DM 63,00 in der
Touristen- und Economy-Klasse erhoben. — ⁸⁾ Januar bis September. — ⁹⁾ Gültig ab Oktober 1956.

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 | | Jahresdurchschnitt | | | | | | | | | | Marz 1960 | |
|----------------------------------|------------------------|--------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|
| | | 1954 | | 1956 | | 1957 | | 1958 | | 1959 | | | |
| | | unter 45 | über | unter 45 | über | unter 45 | über | unter 45 | über | unter 45 | über | unter 45 | über |
| Kilogramm | | | | | | | | | | | | | |
| Europa | | | | | | | | | | | | | |
| Belgien | Brüssel | 0,80 | 0,62 | 0,80 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,84 | 0,63 |
| Dänemark | Kopenhagen | 1,93 | 1,46 | 1,93 | 1,47 | 2,02 | 1,51 | 2,12 | 1,59 | 2,20 | 1,66 | 2,23 | 1,68 |
| Deutschland | Berlin | 0,97 | 0,75 | 0,97 | 0,76 | 1,02 | 0,76 | 1,06 | 0,79 | 1,09 | 0,80 | 1,10 | 0,80 |
| | Bremen | 1,21 | 0,91 | 1,22 | 0,92 | 1,25 | 0,94 | 1,31 | 0,98 | 1,34 | 1,00 | 1,35 | 1,00 |
| | Düsseldorf | 0,54 | 0,41 | 0,55 | 0,42 | 0,54 | 0,41 | 0,57 | 0,43 | 0,59 | 0,44 | 0,60 | 0,45 |
| | Hamburg | 1,21 | 0,91 | 1,22 | 0,92 | 1,25 | 0,94 | 1,31 | 0,98 | 1,34 | 1,00 | 1,35 | 1,00 |
| | München | 0,76 | 0,59 | 0,76 | 0,59 | 0,78 | 0,59 | 0,81 | 0,62 | 0,84 | 0,64 | 0,85 | 0,65 |
| | Stuttgart | 0,41 | 0,29 | 0,42 | 0,29 | 0,42 | 0,32 | 0,45 | 0,33 | 0,45 | 0,34 | 0,45 | 0,35 |
| Finnland | Helsinki | 3,65 | 2,73 | 3,65 | 2,73 | 3,91 | 2,94 | 3,91 | 2,94 | 4,05 | 3,05 | 4,12 | 3,11 |
| Frankreich | Paris | 0,97 | 0,75 | 0,97 | 0,76 | 1,05 | 0,80 | 1,08 | 0,83 | 1,09 | 0,84 | 1,09 | 0,84 |
| Großbritannien | London | 1,47 | 1,12 | 1,47 | 1,13 | 1,60 | 1,18 | 1,67 | 1,25 | 1,68 | 1,26 | 1,68 | 1,26 |
| Italien | Rom | 2,02 | 1,51 | 2,02 | 1,51 | 2,10 | 1,60 | 2,21 | 1,67 | 2,23 | 1,68 | 2,23 | 1,68 |
| Niederlande | Amsterdam | 0,80 | 0,62 | 0,80 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,87 | 0,66 | 0,88 | 0,67 | 0,88 | 0,67 |
| Norwegen | Oslo | 2,63 | 2,00 | 2,81 | 2,11 | 3,02 | 2,27 | 3,13 | 2,37 | 3,26 | 2,45 | 3,32 | 2,48 |
| Österreich | Wien | 1,30 | 1,00 | 1,30 | 1,01 | 1,39 | 1,05 | 1,46 | 1,08 | 1,47 | 1,09 | 1,47 | 1,09 |
| Portugal | Lissabon | 3,57 | 2,69 | 3,57 | 2,69 | 3,78 | 2,81 | 3,92 | 2,95 | 3,95 | 2,98 | 3,95 | 2,98 |
| Spanien | Madrid | 2,85 | 2,14 | 2,86 | 2,14 | 3,02 | 2,27 | 3,13 | 2,34 | 3,15 | 2,35 | 3,15 | 2,35 |
| Schweden | Stockholm | 2,68 | 2,01 | 2,82 | 2,11 | 3,02 | 2,27 | 3,13 | 2,37 | 3,26 | 2,48 | 3,32 | 2,52 |
| Schweiz | Zürich | 0,86 | 0,65 | 0,95 | 0,70 | 0,97 | 0,71 | 1,00 | 0,75 | 1,01 | 0,76 | 1,01 | 0,76 |
| Türkei | Istanbul | 5,03 | 3,76 | 5,12 | 3,82 | 5,38 | 4,03 | 5,59 | 4,21 | 5,63 | 4,24 | 5,63 | 4,24 |
| Afrika | | | | | | | | | | | | | |
| Ägypten | Kairo | 5,63 | 4,22 | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 |
| Belgisch Kongo | Leopoldville | 10,57 | 7,92 | 11,12 | 8,34 | 11,76 | 8,82 | 11,76 | 8,82 | 12,16 | 9,13 | 12,35 | 9,28 |
| Ghana | Accra | 9,79 | 7,34 | 10,32 | 7,75 | 11,00 | 8,23 | 11,00 | 8,23 | 11,54 | 8,69 | 11,59 | 8,69 |
| Marokko | Casablanca | 3,22 | 2,39 | 3,23 | 2,43 | 3,31 | 2,47 | 3,29 | 2,46 | 3,32 | 2,48 | 3,32 | 2,48 |
| Südafrik. Union | Johannesburg | 13,43 | 10,07 | 14,11 | 10,58 | 14,99 | 11,26 | 15,66 | 11,75 | 16,32 | 12,24 | 16,59 | 12,43 |
| Asien | | | | | | | | | | | | | |
| Birma | Rangun | 14,82 | 11,12 | 15,56 | 11,67 | 16,55 | 12,39 | 17,21 | 12,92 | 17,68 | 13,27 | 17,85 | 13,40 |
| Ceylon | Colombo | 13,43 | 10,07 | 14,11 | 10,58 | 14,99 | 11,26 | 14,99 | 11,26 | 14,99 | 11,26 | 14,99 | 11,26 |
| Hongkong | Victoria | 19,09 | 14,31 | 20,01 | 15,03 | 21,29 | 15,96 | 23,08 | 17,33 | 23,63 | 17,74 | 23,73 | 17,81 |
| Indien | Bombay | 12,12 | 9,08 | 12,74 | 9,54 | 13,52 | 10,16 | 13,52 | 10,16 | 13,52 | 10,16 | 13,52 | 10,16 |
| | Kalkutta | 13,23 | 9,91 | 13,90 | 10,42 | 14,78 | 11,09 | 14,78 | 11,09 | 14,78 | 11,09 | 14,78 | 11,09 |
| Indonesien | Djakarta | 17,14 | 12,86 | 18,01 | 13,52 | 19,19 | 14,36 | 20,00 | 14,99 | 20,69 | 15,51 | 20,96 | 15,71 |
| Irak | Basra | 7,56 | 5,68 | 7,96 | 5,97 | 8,44 | 6,34 | 8,44 | 6,34 | 8,44 | 6,34 | 8,44 | 6,34 |
| Iran | Teheran | 8,72 | 6,55 | 9,17 | 6,89 | 9,70 | 7,31 | 9,70 | 7,31 | 9,70 | 7,31 | 9,70 | 7,31 |
| Israel | Tel Aviv | 5,63 | 4,22 | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 |
| Japan | Tokio | 23,24 | 17,43 | 24,40 | 18,30 | 25,96 | 19,45 | 27,04 | 20,29 | 27,65 | 20,73 | 27,85 | 20,87 |
| Libanon | Beirut | 5,63 | 4,22 | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 |
| Pakistan | Karachi | 11,11 | 8,34 | 11,63 | 8,73 | 12,35 | 9,28 | 12,35 | 9,28 | 12,35 | 9,28 | 12,35 | 9,28 |
| Syrien | Damaskus | 5,63 | 4,22 | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 |
| Thailand | Bangkok | 15,97 | 11,99 | 16,80 | 12,61 | 17,85 | 13,40 | 18,62 | 13,96 | 18,77 | 14,07 | 18,77 | 14,07 |
| Australien und Ozeanien | | | | | | | | | | | | | |
| Austral. Bund | Sydney ²⁾ | 22,22 | 16,66 | 22,22 | 16,67 | 22,22 | 16,67 | 24,11 | 18,07 | 25,30 | 18,97 | 25,70 | 19,28 |
| Neuseeland | Auckland ²⁾ | 25,87 | 19,40 | 25,87 | 19,40 | 25,87 | 19,40 | 27,76 | 20,84 | 28,95 | 21,71 | 29,36 | 22,01 |
| Amerika | | | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | Buenos Aires | 19,53 | 14,66 | 20,25 | 15,19 | 20,50 | 15,37 | 21,32 | 16,00 | 22,12 | 16,60 | 22,39 | 16,80 |
| Bolivien | La Paz | 21,38 | 16,08 | 21,38 | 16,09 | 22,05 | 16,59 | 22,65 | 17,01 | 22,76 | 17,09 | 22,76 | 17,09 |
| Brasilien | Rio de Janeiro | 17,09 | 12,84 | 17,72 | 13,32 | 19,29 | 14,49 | 19,74 | 14,83 | 20,27 | 15,47 | 20,54 | 15,79 |
| Chile | Santiago | 20,08 | 15,08 | 20,80 | 15,61 | 21,04 | 16,79 | 21,86 | 16,42 | 22,67 | 17,02 | 22,93 | 17,22 |
| Kanada | Montreal | 11,09 | 8,32 | 11,09 | 8,32 | 11,68 | 8,78 | 12,20 | 9,16 | 12,75 | 9,58 | 12,98 | 9,74 |
| | Toronto | 11,57 | 8,72 | 11,55 | 8,69 | 12,14 | 9,11 | 12,66 | 9,53 | 13,22 | 9,95 | 13,44 | 10,12 |
| Kolumbien | Barranquilla | 15,12 | 11,34 | 15,12 | 11,34 | 15,88 | 11,93 | 16,44 | 12,35 | 16,55 | 12,43 | 16,55 | 12,43 |
| Kuba | Havana | 13,13 | 9,88 | 13,15 | 9,91 | 13,73 | 10,37 | 14,40 | 10,90 | 14,92 | 11,23 | 15,12 | 11,34 |
| Mexiko | Mexiko City | 14,44 | 10,99 | 14,49 | 11,09 | 15,08 | 11,55 | 15,71 | 12,11 | 16,28 | 12,55 | 16,51 | 12,73 |
| Peru | Lima | 19,53 | 14,69 | 19,53 | 14,70 | 20,20 | 15,20 | 20,80 | 15,62 | 20,92 | 15,71 | 20,92 | 15,71 |
| Uruguay | Montevideo | 19,53 | 14,66 | 20,25 | 15,19 | 20,50 | 15,37 | 21,32 | 16,00 | 22,12 | 16,60 | 22,39 | 16,80 |
| Venezuela | Caracas | 14,32 | 10,75 | 14,32 | 10,75 | 15,04 | 11,30 | 15,67 | 11,75 | 15,79 | 11,84 | 15,79 | 11,84 |
| Vereinigte Staaten | New York | 11,47 | 8,61 | 11,47 | 8,61 | 12,05 | 9,07 | 12,58 | 9,46 | 13,13 | 9,87 | 13,36 | 10,04 |

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). 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 \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertschläge 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⁾ Ostroute (über Indien).

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 N o v e m b e r | | | | | Stand März 1960 | |
|---|---|------------------------------|-----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|------|
| | | | 1954 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | | |
| von Frankfurt (Main) nach | | | | | | | | | |
| Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g. | d) Boston | 45 | 4,54 | 4,54 | 4,62 | 4,62 | 4,62 | 4,62 | |
| | Brüssel | 250 | 0,46 | 0,46 | 0,46 ²⁾ | 0,46 ¹⁾ | 0,46 ¹⁾ | 0,46 ¹⁾ | |
| | c) Göteborg | 100 | 1,39 | 1,39 | 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 | 1,68 | 1,68 | 1,76 | 1,76 | |
| | c) Teheran | 250 | 4,83 | 4,83 | 4,83 | 4,66 ¹⁾ | 3,82 ¹⁾ | 3,82 ¹⁾ | |
| Gewebe, ohne Textilfertigwaren | c) Göteborg | 250 | 1,39 | 1,39 | 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 | 1,68 | 1,68 | 1,76 | 1,76 | |
| | c) Teheran | 250 | 4,83 | 4,83 | 4,83 | 4,66 ¹⁾ | 3,82 ¹⁾ | 3,82 ¹⁾ | |
| 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, Werkzeuge a. n. g., ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile | 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- | Kairo | 100 | 3,24 | 3,24 | 3,40 | 3,86 ¹⁾ | 3,86 ¹⁾ | 3,86 ¹⁾ | |
| | New York | 45 | — | 5,08 | 5,33 | 5,33 | 5,33 | 5,33 | |
| Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen | Algier | 100 | — | 1,51 | 1,51 | 1,51 | 1,51 | 1,51 | |
| | c) Amsterdam | 100 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | |
| | c) Bagdad | 45 | — | 4,62 | 4,87 | 4,87 | 4,87 | 4,87 | |
| | Baranquilla | 45 | — | 8,48 | 8,48 | 8,48 | 8,48 | 8,48 | |
| | Bogotá | 45 | — | 9,53 | 9,53 | 9,53 | 9,53 | 9,53 | |
| | Caracas | 45 | — | 8,57 | 8,57 | 8,57 | 8,57 | 8,57 | |
| | Curacao | 45 | — | 7,94 | 7,94 | 7,94 | 7,94 | 7,94 | |
| | Houston | 45 | — | — | 6,59 | 6,72 | 6,72 | 6,72 | |
| | Mexiko City | 45 | — | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | |
| | New York | 45 | 6,13 ²⁾ r | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | |
| | Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktischen sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen | Beirut | 100 | — | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 |
| | | c) Brüssel | 250 | — | 0,46 | 0,46 | 0,42 | 0,42 | 0,42 |
| 100 | | 0,48 | — | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | | |
| Casablanca | | 100 | — | 1,93 | 1,93 | 1,93 | 1,93 | 1,93 | |
| c) Teheran | | 250 | 5,04 | 5,29 ¹⁾ | 5,29 ²⁾ | 4,66 ¹⁾ | — | — | |
| Optische Waren, photographische und Projek- tionsausrüstungen, einschl. Zubehör und Ersatzteile a. n. g. | c) Tunis | 100 | 1,60 | 1,60 | 1,60 | 1,60 | 1,60 | 1,60 | |
| | Algier | 45 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | |
| | Mexiko City | 45 | 8,36 | 7,85 | 7,85 | 7,85 | 7,85 | 7,85 | |
| Instrumente, Apparate und Zubehör | a) New York | 45 | 5,09 | 5,09r | 5,25 | 5,25 | 5,25 | 5,25 | |
| | Wissenschaftliche und Labor- | c) London | 100 | 0,71 | 0,71 | 0,71 | 0,76 | 0,76 | 0,76 |
| 45 | | — | — | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | |
| Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör | Athen | 45 | — | — | — | 2,44 | 2,44 | 2,44 | |
| | Beirut | 45 | — | — | — | 3,44 | 3,44 | 3,44 | |
| | Houston | 45 | 7,06 | 6,59 | 6,76 | 6,89 | 6,89 | 6,89 | |
| | Kairo | 45 | — | — | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,94 | |
| | b) New York | 45 | 5,54 | 5,08 | 5,25 | 5,25 | 5,25 | 5,25 | |
| | Uhren aller Art a. n. g. | Houston | 45 | 7,83 | 7,52 | 7,52 | 7,64 | 7,64 | 7,64 |
| Montreal | | 45 | — | — | — | 6,38 | 6,38 | 6,38 | |
| New York | | 45 | 6,22 | 6,01 | 6,01 | 6,01 | 6,01 | 6,01 | |
| Silberschmiedewaren und Schneidwaren aus Silber | Houston | 45 | 6,85 | — | — | — | 7,52 | 7,52 | |
| | c) New York | 45 | 5,33 | — | — | — | 5,88 | 5,88 | |
| 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 ²⁾ | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | |
| Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. | a) Bagdad | 100 | 4,62 | — | — | 4,70 | 4,70 | 4,70 | |
| | c) Brüssel | 250 | 0,46 | 0,46 | 0,46 ²⁾ | 0,46 ²⁾ | 0,46 ²⁾ | 0,46 ²⁾ | |
| | a) Damaskus | 100 | 3,53 | — | 3,65 | 3,65 | 3,53 | 3,53 | |
| | Mexiko City | 45 | — | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | |
| | a) New York | 45 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 3,82 | 3,82 | |
| | a) Teheran | 100 | 5,45 | 5,45 | 5,59 | 4,66 ¹⁾ | 3,82 ¹⁾ | 3,82 ¹⁾ | |
| | | | | | | | | | |

Anmerkungen: Siehe Seite 28 unten.

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 November | | | | | Stand März 1960 |
|---|---|------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|------------------------|------------------------|
| | | | 1954 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | |
| nach Frankfurt (Main) von | | | | | | | | |
| Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unter- kleidung a. n. g. | Barcelona | 100 | — | — | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,34 |
| | d) Brüssel | 100 | 0,38 ⁹⁾ | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 |
| | Malmo' | 100 | — | 1,22 | 1,26 | 1,26 | 1,26 | 1,26 |
| | c) Manchester | 250 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 0,88 | 0,88 |
| | Mexiko City | 45 | — | 7,14 | 7,22 | 7,22 | 7,22 | 7,22 |
| | Paris | 45 | — | — | 0,55 ²⁾ | 0,55 ²⁾ | 0,55 | 0,55 |
| | c) New York | 45 | 4,54 | 4,54 | 4,62 | 4,66 | 4,63 ³⁾ | 4,63 ³⁾ |
| | Tel Aviv/Jaffa .. | 100 | — | 3,23 | 3,23 | 3,23 | 3,23 | 3,23 |
| | Zürich | 45 | — | — | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 |
| | Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ... | c) Manchester | 100 | — | 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 ³⁾ | 4,83 | 4,54 | 4,62 | 4,66 | 4,63 ³⁾ | 4,63 ³⁾ |
| Tokio | | 100 | — | — | — | 9,41 ⁵⁾ | 9,41 ⁵⁾ | 8,40 |
| | | | | | | | | |
| Gewebe, ohne Textilfertigwaren | Bogotá | 45 | — | 8,99 | 9,07 | 9,07 | 9,07 | 9,07 |
| | Caracas | 45 | — | 6,64 | 6,72 | 6,72 | 6,72 | 6,72 |
| | Dublin | 45 | — | 1,18 ³⁾ | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,18 |
| | 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 |
| | Mexiko City | 45 | — | 7,14 | 7,22 | 7,22 | 7,22 | 7,22 |
| | New York | 45 | 4,91 | 4,54 | 4,62 | 4,66 | 4,63 ³⁾ | 4,63 ³⁾ |
| | Paris | 100 | — | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 |
| | Tokio | 100 | — | — | — | 9,41 ⁵⁾ | 9,41 ⁵⁾ | 8,40 |
| | Tierische Eingeweide und/oder Gedärme ... | Damaskus | 100 | 2,56 | 2,56 | 2,81 | 2,81 | 2,06 ¹⁾ |
| Delhi | | 100 | 3,49 | 3,49 | 3,49 | 3,49 | 3,49 ^r | 3,49 |
| Istanbul | | 250 | 2,06 | — | — | — | 2,35 | 2,35 |
| Kairo | | 100 | 2,23 | — | 2,35 | 2,35 | 2,27 ¹⁾ | 2,27 ¹⁾ |
| 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 |
| Oran | | 100 | — | — | — | 1,60 | 1,60 | 1,60 |
| Teheran | | 250 | 3,36 | 3,02 | 3,02 | 2,39 | 2,39 | 2,39 |
| | | | | | | | | |
| Gold, verfeinert oder unverfeinert | | f) Johannesburg ... | 1000 | 9,41 | 9,41 | 9,41 | 9,41 | 9,41 |
| Opium roh | Istanbul | 250 | — | 2,39 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 |
| Chemikalien, Drogen, Pharmazeutik- und Arzneimittel a. n. g. | Montreal | 250 ⁹⁾ | — | — | — | — | 4,17 ⁹⁾ | 4,17 ⁹⁾ |
| | | 45 | — | 5,54 | 5,46 | 5,46 | 5,46 ³⁾ | 5,46 ³⁾ |
| | b) New York | 250 ⁹⁾ | — | — | — | — | 3,80 ⁹⁾ | 3,80 ⁹⁾ |
| Kosmetika, Toilettenartikel, u. Parfüme a.n.g. | | 45 | 5,12 | 5,08 | 5,08 | 5,12 | 5,09 ³⁾ | 5,09 ³⁾ |
| | b) New York | 45 | 5,12 | 5,08 | 5,08 | 5,12 | 5,09 ³⁾ | 5,09 ³⁾ |
| Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. | Bergen | 100 | — | — | 1,89 | 1,89 | 1,89 | 1,89 |
| | Glasgow | 250 | 1,05 ²⁾ | 1,05 ²⁾ | — | — | 1,18 | 1,18 |
| | b) Houston | 45 | 7,10 | 6,59 | 6,26 | 6,30 | 6,30 ³⁾ | 6,30 ³⁾ |
| | b) New York | 45 | 5,59 | 5,09 | 5,33 | 5,38 | 5,37 ^{3) 4)} | 5,37 ^{3) 4)} |
| | Stockholm | 100 | 1,51 | 1,72 ⁵⁾ | 1,81 ⁵⁾ | 1,85 ⁵⁾ | 1,89 ⁵⁾ | 1,89 ⁵⁾ |
| | | | | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | — |
| Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. ⁶⁾ | a) New York/Boston | 45 | 5,12 ⁷⁾ | 5,08 | 5,08 | 5,12 | 5,09 ³⁾ | 5,09 ³⁾ |
| Fische und Fischwaren | Belgrad | 100 | — | — | 1,47 | 1,47 | 1,47 | 1,47 |
| | Lissabon | 100 | — | 1,55 | 1,55 | — | — | — |
| | Lissabon | 250 | — | 1,22 | 1,22 | — | 1,97 ⁵⁾ | 1,97 ⁵⁾ |
| | Tanger | 45 | — | — | 1,72 | 1,72 | 1,72 | 1,72 |
| | | | | | | | | |
| Pelze, Häute, Fell, ohne Pelzbekleidung a. n. g. | Athen ... | 45 | — | — | — | — | 2,69 | 2,69 |
| | | 100 | — | 2,44 | 2,44 | — | 2,44 | 2,44 |
| | | 250 | — | — | — | — | 2,18 | 2,18 |
| | | 500 | — | — | — | — | 1,81 | 1,81 |
| | Bangkok ¹⁰⁾ | 45 ¹⁰⁾ | 5,12 | 5,12 | 5,12 | 5,12 | 5,12 | 5,12 |
| | Johannesburg ... | 250 | 4,70 | 4,70 | — | 4,96 | 4,96 | 4,96 |
| | Karachi ¹¹⁾ | 100 | 3,15 | 3,15 | 3,15 | 3,15 | 3,15 | 3,15 |
| | b) London | 100 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,88 | 0,88 | 0,88 |
| | Mailand ¹²⁾ | 100 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 |
| | Montreal | 45 | — | 5,54 | 5,37 | 4,49 | 4,54 ³⁾ | 4,54 ³⁾ |
| | New York | 45 | 5,12 | — | 5,03 ¹³⁾ | 4,20 ¹³⁾ | 4,17 ^{3) 13)} | 4,17 ^{3) 13)} |
| | Paris ¹⁴⁾ | 100 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 |
| | Teheran ¹⁵⁾ | 250 | 2,98 | 2,86 | 2,39 | 2,39 | 2,39 | 2,39 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

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 Verladere kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen kamen im Laufe der Jahre 1955/1956 in Fortfall. — ¹⁾ Mindestgewicht 45 kg. — ²⁾ Mindestgewicht 100 kg. — ³⁾ Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁴⁾ Rate für Schreibmaschinen DM 4,63, für Additions- und Rechenmaschinen DM 3,70 je kg, Mind.-Gew. 100 lbs ab Juli 1959, siehe auch Anm. ³⁾. — ⁵⁾ Kombinierte Raten (Umladung von bzw. nach anderen deutschen Flughäfen). — ⁶⁾ Ausschließlich Geschäfts- und Büromaschinen. — ⁷⁾ Elektrische Geräte a. n. g., ausgenommen Maschinen. — ⁸⁾ Mindestgewicht 500 kg. — ⁹⁾ Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US \$ je lbs. — ¹⁰⁾ Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — ¹¹⁾ Häute. — ¹²⁾ Fuchspelze. — ¹³⁾ Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — ¹⁴⁾ Lamm- Ziegen- Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

- A. **Verkehrspreise: Bundesrepublik Deutschland**
B. **Personenfahrpreise des Auslands und im Transitverkehr**

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)
Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main),
Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-,
Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen)

II. Seeverkehr

A. Index der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien
Index der Tankerfrachten, Großbritannien
Index der Seefrachtraten, Niederlande
Index der Trampschiffahrtsraten, Dänemark
Index der Seefrachtraten, Norwegen
Index der Seefrachtraten, Schweden
Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
Chamber of Shipping of the United Kingdom, London

Harley Mullion and Co. Ltd., London
Joh. den Braber, Rotterdam
Statistiske Efterretninger, København
Norwegian Shipping News, Oslo
Kommers Kollegium, Stockholm
Informazioni Marittime, Roma

B. Sonstige Schifffahrtsindices

Activity-Index
Zeitcharter-Volume-Index
Getreidetanker-Rentabilitäts-Index
Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt

Westinform Weekly Market Service, London
Westinform Weekly Market Service, London
Westinform Weekly Market Service, London
Lloyd's List and Shipping Gazette, London

C. Frachtraten der Trampschifffahrt

1. im Überseeverkehr

Lloyd's List and Shipping Gazette, London
Informazioni Marittime, Roma
Journal of Commerce, New York
Financial Times, London
Notes Rapides, Paris
Economische Voorlichting, Rotterdam
The Review of the River Plate, Buenos Aires
Harley Mullion and Co. Ltd., London
Metal Bulletin, London
Iron and Coal, London

Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg
Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin
Wirtschaftskorrespondent, Hamburg
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen, Hamburg
Transportdienst, Verlager- und Verkehrsfachblatt, Hamburg
Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg
F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg
Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

2. im Küstenverkehr

Lloyd's List and Shipping Gazette, London
Frachtenpiegel des Verbands deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona
Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen, Hamburg
Transportdienst, Verlager- und Verkehrsfachblatt, Hamburg
Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

D. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

E. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

Bundesministerium für Verkehr, Bonn
Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg
Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände)
Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg (Kleinwasser-Zuschlags-Sätze)

III. Luftverkehr

A. Flugpreise im Personenverkehr (IATA-Preise)

ABC World Airways Guide, London
Fluglisten verschiedener in- und ausländischer Fluggesellschaften (Lufthansa, KLM, PAA, Air France, BOAC, BEA, SAS, Swissair, SABENA, Alitalia u. a. m.)

B. Luftfrachten im Güterverkehr (IATA-Raten) für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg für Waren mit Spezialluftfrachtraten (im Verkehr von und nach Frankfurt)

Tariflisten für allgemeine bzw. Spezialluftfrachtraten verschiedener in- und ausländischer Fluggesellschaften (Lufthansa, KLM, PAA, Air France, BEA, SAS, Swissair, SABENA u. a. m.)

