

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

## Preise für Verkehrsleistungen

Sommer 1957



---

Jahrgang 1957 · Nr. 2 · W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Sommer 1957



Jahrgang 1957 · Nr. 2

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH., STUTTGART

# Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen . . . . .	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Sommer 1957 . . . . .	4
 <b>Schaubilder</b>	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs . . . . .	6
Indexziffern der Seefrachtraten . . . . .	6
 <b>Tabellenteil</b>	
<b>I. Eisenbahnverkehr</b>	
<b>A. Fahrpreise im Personenverkehr</b>	
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	7
Für Personen im Ausland . . . . .	8
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	10
<b>B. Eisenbahnfrachten im Güterverkehr</b>	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) . . . . .	11
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten . . . . .	11
 <b>II. Seeverkehr</b>	
<b>1. Indexziffern der Seefrachtraten</b>	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien . . . . .	12
Index der Zeitcharterraten, Großbritannien . . . . .	12
Index der Seefrachtraten, Niederlande . . . . .	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark . . . . .	12
Index der Seefrachtraten, Norwegen . . . . .	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Schweden . . . . .	12
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien . . . . .	12
<b>2. Frachtraten der Trampschiffahrt</b>	
a) im Überseeverkehr	
Düngemittel . . . . .	14
Erdnüsse . . . . .	13
Erdöl . . . . .	13
Erze . . . . .	14
Espartogras . . . . .	14
Getreide . . . . .	13
Grubenholz . . . . .	14
Kohle . . . . .	13
Kopra . . . . .	13
Mais . . . . .	13
Salz . . . . .	13
Schnittholz . . . . .	14
Schrott . . . . .	14
Schwefel . . . . .	14
Schwefelkies . . . . .	14
Sojabohnen . . . . .	13
Zinkkonzentrat . . . . .	14
Zucker . . . . .	13

b) im Küstenverkehr	
Blocksteine, Granit- und Pflastersteine . . . . .	16
Briketts . . . . .	15
Düngemittel . . . . .	16
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	16
Getreide . . . . .	15
Koks . . . . .	15
Kupfer . . . . .	16
Papierholz . . . . .	16
Roheisen . . . . .	16
Salz . . . . .	15
Schnittholz . . . . .	16
Soda . . . . .	16
Steinkohle . . . . .	15
Tonerde . . . . .	16
III. Luftverkehr	
A. Flugpreise im Personenverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen . . . . .	17
B. Luftfrachten im Güterverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . .	19
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . .	20

## Abkürzungen und Zeichenerklärungen

E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
HBf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
VBf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	lfers = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfrs = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = Dollar
Antw. = Antwerpen	r = berichtigte Zahlenangabe
Nordd. = Norddeutsche	
Wk. = Westküste	
Ok. = Ostküste	
n = Nominell	
1 lb = 453,59265 Gramm	
1 qr = 480 lbs	
1 Fathom = 182,878358 cm	
1 Standard = 4,6721 cbm	

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden  
 . an Stelle einer Zahl = Kein Nachweis vorhanden  
 ... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeitpunkt  
 des Druckes noch nicht vor

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet  
 Erschienen im September 1957

# Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland

## Sommer 1957

Die Tarife auf Schiene und Straße sind im Bundesgebiet im Sommer 1957 im ganzen ohne besondere Veränderung geblieben. Mit Wirkung vom 26. Juli 1957 hat die deutsche Bundesbahn für Fahrten von Kindern kinderreicher Familien (3 und mehr Kinder) eine Fahrpreisermäßigung von 50 vH eingeführt. Für Kühlwagentransporte von Frischfischen ergab sich im internationalen Verkehr eine leichte Erhöhung der Frachtsätze, da am 1. Juli auch diese bisher ausgenommenen Sendungen von der Bundesbahn der Interfrigo zur Durchführung übertragen wurden, wodurch eine Anpassung an die internationalen Sätze erfolgte. In der Frage der Kohleausnahmetarife der Bundesbahn für Hüttenwerke in Bayern und Niedersachsen sollen im Rahmen des Montanunionvertrages mit der französischen Regierung Verhandlungen aufgenommen werden, die wünscht, daß die deutschen Vorzugstarife auch auf die Bezüge der französischen und saarländischen Hütten- und Stahlwerke ausgedehnt werden. Der Vorstand der deutschen Bundesbahn hält wegen des Einnahmedefizits eine allgemeine Tarifierhöhung für notwendig. Mit einer Neufestsetzung der Tarife sollen Änderungen im Tarifaufbau verbunden werden.

Im gewerblichen Güterverkehr wurden ebenfalls Pläne zu Tarifkorrekturen laut. Die Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr hat zusammen mit der verladenden Wirtschaft einen Vorschlag zur Neuregelung der Beförderungssätze ausgearbeitet. An Stelle der bisherigen Höchstpreise wird an Richtpreise mit einer zulässigen Spanne von 20 vH nach oben und unten gedacht.

In Großbritannien wurden die Normalfrachtsätze der Staatseisenbahn um 10 vH vom 1. August an erhöht. Auch die Posttarifsätze wurden heraufgesetzt. In Frankreich verteuerten sich am 20. August die Eisenbahnfahrkarten und die Flugkarten im internationalen Verkehr um 20 vH. Die Preiserhöhung ergab sich durch die Schaffung des sogenannten „Reise-Franc“, der hier praktisch eine Franc-Abwertung um 20 vH bedeutet. Die innerfranzösischen Tarife wurden von dieser Maßnahme nicht betroffen.

In den Vereinigten Staaten wurde Anfang August den Eisenbahnen in den südlichen Territorien ein Preisaufschlag von 4 vH zugestanden, in den östlichen und westlichen Territorien ein Aufschlag von 7 vH. Den südlichen Eisenbahngesellschaften war schon im Februar eine Tarifierhöhung von 5 vH genehmigt worden, den östlichen und westlichen Gesellschaften ebenfalls zu Beginn dieses Jahres eine von 7 bzw. 5 vH. Mit Wirkung vom 26. August 1957 erhöhten die kanadischen Eisenbahngesellschaften ihre Import-Frachtraten um 7 vH. Von dieser Anhebung der Tarife wurden fast alle Stationen in Ostkanada sowie Verkehrsrelationen zu den Oststaaten der USA betroffen. Die reinen Inlandsfrachtsätze blieben dagegen auf ihrem alten Stand.

Nach Genehmigung durch die Bundesminister für Wirtschaft und für Verkehr hat die Duisburger Frachtkonvention in der Rheinschifffahrt mit Wirkung vom 1. Juli eine Frachterhöhung für den grenzüberschreitenden Stückgutverkehr beschlossen. Die Zuschläge betragen zwischen 1,— DM und 2,50 DM je t im Berg- oder Talverkehr. Rückwirkend ebenfalls ab 1. Juli wurden im Einvernehmen mit den genannten Ministerien auch die Rheinfrachten für Produkte der chemischen Industrie angehoben. Für Stationen oberhalb Bonn wurden Aufschläge von 2,— DM je t bei Partien unter 200 t, von 1,70 DM ab 200 t und von 1,60 DM ab 300 t angeordnet. Im Verkehr ab Stationen in Bonn und unterhalb Bonn betragen die Erhöhungen 1,— DM bzw. 0,85 und 0,80 DM je t. Ab 16. Juli 1957 haben die zuständigen Bundesminister auch die am 3. Dezember 1956 im Frachtausschuß für den Rhein beschlossene Erhöhung der Kohlefrachten im innerdeutschen Rheinverkehr genehmigt. Die neuen Tarife traten am 1. August in Kraft. Die letzte Tarifänderung war hier im Jahre 1951 durchgeführt worden. Die beschlossene Erhöhung brachte eine Verteuerung der Frachtsätze auf der Strecke Ruhr/Mannheim

um etwa 10 vH mit sich. Ende Juli wurden im Verkehrsministerium mit Vertretern der deutschen Industrie und der Rheinschifffahrt die vom Ministerrat der Montan-Union erarbeiteten Vorschläge für ein Abkommen zur Abgleichung der Fracht- und Beförderungsbedingungen auf dem Rhein erörtert.

Die Seefrachten waren im Trampverkehr auch in den Sommermonaten weiter rückläufig. Der vom Bundesministerium für Verkehr errechnete deutsche Seefrachtenindex ging für die Trampfahrt von 129,7 im Mai auf 112,9 im Juli (Basis 2. Halbjahr 1954 = 100) zurück. Der von der Londoner Chamber of Shipping veröffentlichte britische Trampfrachten-Index wies in dieser Zeitspanne gleichfalls eine Ermäßigung von rund 13 vH auf. Der Gruppenindex für Zucker verzeichnete den stärksten Rückgang (20,6 vH), was hauptsächlich durch die Neufestsetzung der Raten in der Queensland-Fahrt verursacht wurde. Auch der Index für die Kohlefahrt und für die Holztransporte ist stark gefallen. Die letztbekanntesten Raten liegen für Kohle von Hampton Roads nach Antwerpen/Rotterdam bei 31 s gegen 119 s 6 d im Dezember, für Getreide von US-Golf nach Großbritannien bei 77 s 6 d gegen 220 s. Von besonderer Bedeutung für die deutsche Wirtschaft ist der Sturz der Kohlenrate, da sich bei den gegenwärtigen Trampfrachtsätzen der Preis für amerikanische Importkohle stärker den Preisen der Ruhrkohle annähert. Der italienische internationale Trampfrachtenindex bildete sich ebenfalls und zwar in allen Indexgruppen zurück.

Infolge des allgemein starken Ratenrückgangs ist nunmehr nach verbreiteter Ansicht in der Trampfahrt für die weniger wirtschaftlich fahrende Tonnage die Rentabilitätsgrenze erreicht. Teilweise wurden Schiffe aufgelegt. Als Begründung für die Entstehung eines „Käufermarkts“ und für den Ratensturz, der sich heftiger als nach der Koreaausse ausgewirkt hat, wurden verschiedene Umstände genannt. Einmal hatten die Raten während des Suezkonflikts spekulativ eine Höhe erreicht, die nach einer Normalisierung der Verhältnisse nicht mehr vertretbar war. Das Schiffsangebot wurde ferner durch die Freigabe der von England und Frankreich beschlagnahmten Tonnage — gerade in der Zeit einer saisonalen Nachfrageabschwächung — verstärkt. Während der Suezkrise wurde viel Tonnagenachfrage vorweggenommen; die Lager wichtiger Stapelwaren sind stark gefüllt; zur Zeit wird nur der laufende Bedarf gedeckt. In gewissem Umfange dürften auch die Zahlungsschwierigkeiten mancher Länder wie z. B. Indiens und jetzt auch Frankreichs für die geringeren Transportumsätze von Bedeutung sein.

Am Zeitchartermarkt ist, gemessen an den britischen und norwegischen Indices, gleichfalls eine empfindliche Ratenabschwächung eingetreten. Bei der Charterung von Tankern sind vor allem die großen Ölgesellschaften jetzt sehr zurückhaltend. Der Markt steht unter dem Eindruck des allgemeinen Abbaus der Spot-Raten. Ein großer Teil der in Zeitcharterverträgen fahrenden Tonnage erhält jedoch noch die hohen Raten aus der Zeit des Suezkonflikts, da damals die meisten Verträge geschlossen wurden.

Auf dem Tankerfrachtenmarkt sind in den letzten Wochen ebenfalls wenig Abschlüsse erfolgt. Der deutsche Frachtenindex für die Tankerfahrt bildet sich weiter von 100,0 im Mai auf 76,0 im Juli (MOT-SCALE = 100) zurück. Die ungewöhnlich scharfe Baisse für Tankerfracht während der letzten Monate wurde durch die unerwartet gut durchgeführte Umstellung der Öltransporte auf die amerikanischen Vorkommen in Verbindung mit einem saisonalen Nachfragerückgang und durch die vordem zu hohe Kalkulation des Tankerbedarfs durch die Ölkonzerne, hauptsächlich bei langfristigen Charterverträgen, hervorgerufen. Hinzu kommt, daß die europäischen Ölreserven infolge des geringen Verbrauchs während des vergangenen milden Winters schon durch geringe zusätzliche Käufe für den Bedarf des nächsten Winters ausgefüllt werden können. Deshalb liegt die Nachfrage nach Tankerfrachtraum zur Zeit weit unter dem Stand der letzten Jahre.

Die vom Londoner Tanker Broker's Panel berechnete Durchschnittsrate (Average Freight Rate Assessment) aller Tankerfrachten (Langzeitcharter, Konsekutiv- und Einzelreise sowie Betriebskosten der Tankschiffe der Ölgesellschaften) liegt für das zweite Quartal 1957 bei Scale + 31,9 gegenüber Scale + 67,7 im ersten Quartal dieses Jahres.

Die Frachtraten in der Linienfahrt gingen in den Sommermonaten gleichfalls zurück. Der deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt stellte sich im Juli auf 131,1 gegenüber 133,6 im Mai (Basis 2. Halbjahr 1954 = 100). Vor allem hat sich der Abbau der Zuschläge aus der Zeit des Suezkonflikts ausgewirkt. Im Juni setzte die Frachtkonferenz für Transporte von Mittelost und Mittelmeer nach Westen ihren Zuschlag von 25 vH auf 5 vH herab. Die Senkung betrifft die ab ägyptischen, syrischen, libanesischen, griechischen, türkischen, sowjetischen, bulgarischen und rumänischen Häfen zu berechnenden Frachten. Sie gilt auch für Frachten von den Inseln des östlichen Mittelmeeres nach Häfen der amerikanischen Ostküste. Die Nahost-Konferenz und die Mediterranean, Levant, Black Sea und Danube Conference hoben mit Wirkung vom 1. Juli 1957 die noch bestehenden Aufschläge für Fahrten nach Malta, Cypern, Ägypten, Syrien, Libanon und Israel auf. Schon vorher hatten die East-Africa-Conference-Lines beschlossen, ab 17. Juni im Verkehr von und

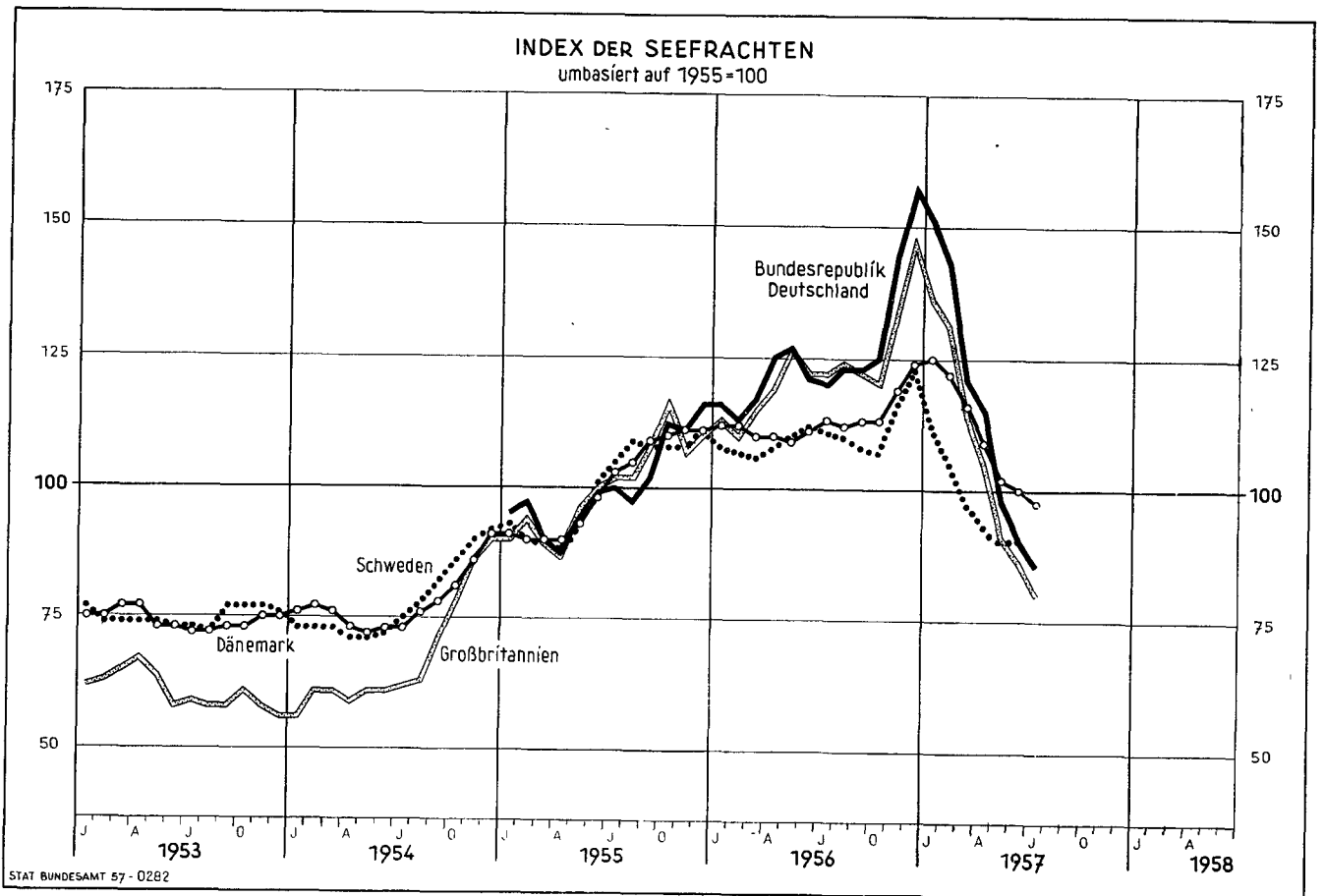
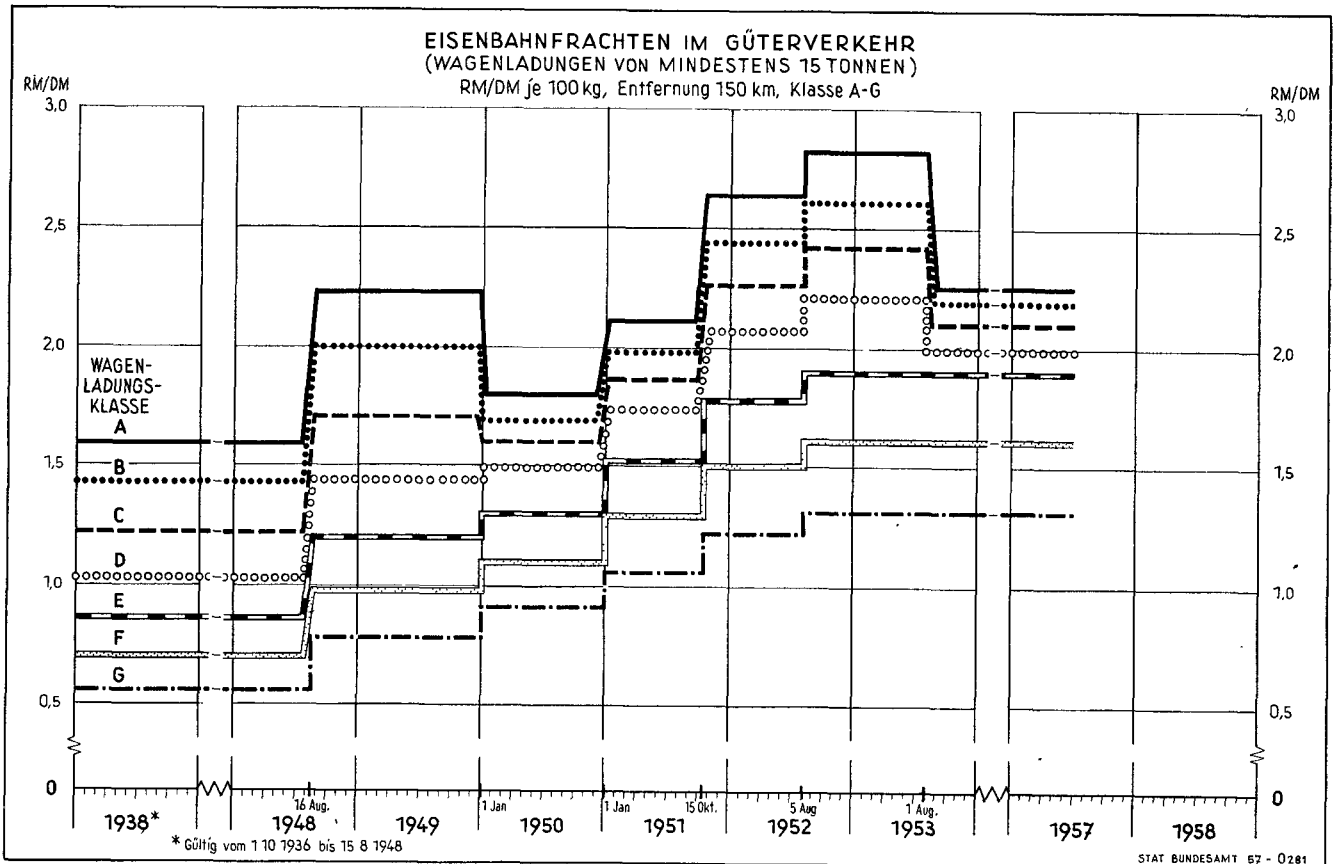
nach Ostafrika keine Surcharge mehr zu erheben. Gleichzeitig mit dem Abbau der Surcharges sind eine Reihe von Bunkerzuschlägen, die in Zusammenhang mit der Suezkrise eingeführt wurden, weggefallen. Mit Wirkung vom 1. Juli wurden diese Zuschläge im Verkehr Hamburg/Rotterdam und ab 5. Juli im ausgehenden und heimkehrenden Verkehr nach Westafrika (West-Africa-Lines-Conference) nicht mehr berücksichtigt. Im Gegensatz zu dieser Gesamtentwicklung sind verschiedentlich auch Erhöhungen der Grundraten beschlossen worden. So werden die der Neuseeland-Konferenz angeschlossenen Schifffahrtslinien ab 16. September die Frachtraten vom europäischen Kontinent und dem Vereinigten Königreich nach Neuseeland um 15 vH anheben.

Im Flugverkehr haben sich keine bedeutenden Tarifveränderungen ergeben. Verschiedene Luftfahrtgesellschaften konnten ihre Verkehrsverbindungen erweitern. Die IATA wird vom 9. bis 13. September 1957 in Madrid ihre 13. Jahreskonferenz abhalten. Dabei sollen besonders Fragen zum bevorstehenden Einsatz neuer Turbinenflugzeuge, die vorgeschlagene Einführung von Flugdiensten zu ermäßigten Preisen auf wichtigen Flugstrecken sowie die Auswirkung der ansteigenden Betriebskosten auf die Wirtschaftlichkeit der in der IATA zusammengefaßten Luftverkehrsunternehmen behandelt werden.

Entwicklung der Tramp-, Linien- und Küstenschiffahrtsfrachten für einige Fahrtgebiete und Waren

Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Güterart	Währungs- und Mengeneinheit	1955	1956	1957			Veränderung in vH August 1957 gegenüber August	
			August	August	Juni	Juli	August	1955	1956
<b>Frachtraten der Trampschiffahrt:</b>									
St. Lawrence—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	68.2	90.3	60.9	52.9	40.0	— 41,3	— 55,7
US-Golf—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	85.0	109.9	73.9	66.9	56.5	— 33,7	— 48,6
La Plata—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	110.0	154.7	101.9	98.8	77.9	— 29,3	— 49,7
Westaustralien—UK/Kontinent .....	Getreide	s je 2240 lbs	118.9	165.0	92.6	85.3	75.0	— 36,8	— 54,5
Mauritius—Großbritannien .....	Zucker	s je 2240 lbs	93.0	130.0	81.3	82.6	67.10	— 27,1	— 47,8
Kuba—Rotterdam .....	Zucker	s je 2240 lbs	100.0	139.0	113.2	97.6	.	— 2,5 <sup>1)</sup>	— 29,9 <sup>1)</sup>
Wales—Westitalien .....	Kohle	s je 2240 lbs	40.7	42.7	37.6	.	32.3	— 20,5	— 24,3
Rotterdam—Westitalien .....	Kohle	s je 2240 lbs	30.8	35,4 <sup>2)</sup>	30.3	28.2	24.6	— 20,1	— 30,7
Hampton Roads—Norddtsh. Häfen ..	Kohle	s je 2240 lbs	58.8	71.8	48.7	40.8	32.5	— 44,7	— 55,4
<b>Frachtraten der Linienschiffahrt:</b>									
Indonesien—Hamburg .....	Kautschuk	hfl je cbm	66,00	73,00	80,00	80,00	80,00	+ 21,2	+ 9,6
US-Golf—Hamburg .....	Baumwolle	\$ je 100 lbs	1,45	1,60	1,85	1,85	1,85	+ 27,6	+ 15,6
Hamburg—Pers. Golf .....	Portl. Zement	s je 2240 lbs	100,0	120,0	161,0 <sup>3)</sup>	147,0	147,0	+ 47,0	+ 22,5
Hamburg—Barranquilla (Kol.) .....	Maschinen <sup>4)</sup>	\$ je 1000 kg	42,35	47,95	47,95	47,95	47,95	+ 13,2	± 0
<b>Frachtraten der Küstenschiffahrt:</b>									
Lübeck—Kopenhagen .....	Salz	dkr je 1000 kg	16,00	17,00	16,00	.	.	± 0 <sup>1)</sup>	— 5,9 <sup>1)</sup>
Emden/Weser—Norrköping/Gefle oder Gotland .....	Koks	skr je 1000 kg	19,25	18,93	15,50	13,88	.	— 27,9 <sup>1)</sup>	— 26,7 <sup>1)</sup>
Härnösand—Weser .....	Schnittholz	DM je Standard	109,25	99,67	90,00	89,00	.	— 18,5 <sup>1)</sup>	— 10,7 <sup>1)</sup>

1) Veränderung in vH Juni bzw. Juli 1957 gegenüber August 1955 bzw. August 1956. — 2) Juli. — 3) Einschließlich Krisenzuschläge — 4) bis \$ 2100 Frachtwert je t.



# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze<sup>1)</sup> in RM/DM in allen Zügen

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
Einfache Fahrt								
ab 1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	11,60	8,00	29,00	20,00	58,00	40,00
ab 1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	17,40	12,00	44,00	30,00	87,00	60,00
ab 15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	21,00	14,00	51,00	34,00	105,00	70,00
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	46,40	32,00	116,00	80,00	232,00	160,00
ab 25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	34,80	24,00	88,00	60,00	174,00	120,00
ab 15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	37,50	25,00	84,00	56,00	147,00	98,00

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	2. Klasse <sup>2)</sup>		1. Klasse <sup>2)</sup>	
	bis 300 km	über 300 km	bis 300 km	über 300 km
ab 19. 10. 1936 .....	1,00	1,50	2,00	3,00
ab 1. 4. 1946 .....	2,00	3,00	4,00	6,00
ab 25. 7. 1948 .....	2,00	2,00	3,00	3,00
ab 15. 10. 1951 .....	2,00	2,00	2,00	2,00
ab 23. 5. 1954 .....	4,00	4,00	4,00	4,00

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		2. Kl.		Einbettklasse			3. Kl.				
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km		alle Entfernungen				
bis 14. 2. 1951 .....	25,00	29,00	12,50	14,50	15,00	17,50		10,00				
ab 15. 2. 1951 .....	30,00		15,00	17,00	17,50	20,00		10,00				
ab 12. 2. 1953 .....	35,00		18,00	20,00	21,00	24,00		12,00				
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 1. 5. 1955 .....	26,00	29,00	32,00	16,00	17,00	18,00	17,00	19,00	21,00	10,00	11,00	11,00
	Einbettklasse <sup>4)</sup>			1. Klasse Spezialklasse			Doppelbettklasse			2. Klasse Touristenklasse		
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 3. 6. 1956 a) .....	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00

<sup>1)</sup> 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. —  
<sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. —<sup>3)</sup> Ab 25. 7. 1948  
Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. —<sup>4)</sup> Bei der Einbettklasse ist zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km =  
DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung  
gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.



## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Juni 1957

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
<b>Belgien, Sätze in bfrs</b>								
Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>1)</sup> in dkr</b>								
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	4,60	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,10	33,40	88,80	59,20	—	—
<b>Frankreich, Sätze in frs</b>								
Einfache Fahrt								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	350	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
Hin- und Rückfahrt								
1950	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1951	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1952	650	520	2 556	2 046	6 306	5 046	12 556	10 046
ab 15. 5. 1953	812	650	3 190	2 556	7 870	6 306	15 670	12 556
ab 3. 6. 1956	920	660	3 580	2 560	8 820	6 300	17 580	12 560
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
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
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar</b>								
für Personenzüge								
Einfache Fahrt								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
Hin- und Rückfahrt								
1950	204	136	804	536	2 016	1 344	4 028	2 684
1951	612	408	2 412	1 608	6 048	4 032	12 084	8 052
1952	540	360	2 160	1 440	5 400	3 600	10 800	7 200
1953	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1954	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1955	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
ab 1. 2. 1956	636	424	2 052	1 368	3 600	2 400	7 128	4 752
ab 1. 3. 1957	624	416	2 052	1 368	4 416	2 944	8 760	5 840
für Schnellzüge — aller Art								
Einfache Fahrt								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
Hin- und Rückfahrt								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
<b>Luxemburg, Sätze in frs</b>								
Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>3)</sup> 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: Juni 1957

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km			1000 km		
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	...	...	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
<b>Niederlande, Sätze in hfl</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
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	...	...	...	...	...	...
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
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	...	...	...	...	...	...
<b>Norwegen, Sätze in nkr</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
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
<b>Hin- und Rückfahrt — Karten für Hin- und Rückfahrt werden nicht ausgegeben</b>										
<b>Österreich<sup>1)</sup>, Sätze in S</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	—	—	270,00	180,00
ab 1. 9. 1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	—	—	441,00	294,00
ab 1. 1. 1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	—	—	552,00	368,00
<b>Schweden, Sätze in skr</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	—	—	131,40	87,60
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	—	—	135,00	90,00
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	—	—	148,50	99,00
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	—	—	151,50	101,00
ab 1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	—	—	168,00	112,00
<b>Schnellzugzuschlag</b>										
<b>2. Klasse</b>										
1950	4,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 5. 1951	6,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 4. 1952	6,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 6. 1953	4,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 1. 1957	4,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Schwiz, Sätze in sfrs</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
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
<b>Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
ab 1. 1. 1950	2,44	—	—	1. Klasse 4,07	—	—	—	—	—	—
ab 1. 5. 1952	1,75	—	—	2,63	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
ab 1. 1. 1950	—	2. Klasse <sup>3)</sup> 4,88	—	—	—	—	—	—	1. Klasse 8,14	—
ab 1. 5. 1952	—	3,50	—	—	—	—	—	—	5,25	—
<b>Portugal, Sätze in Escudos</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
1952	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—	—	—
1953	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—	—	—
1954	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—	—	—
ab 15. 11. 1955	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
1952	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—	—	—
1953	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—	—	—
1954	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—	—	—
ab 15. 11. 1955	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—	—	—
<b>Spanien, Sätze in Pesetas</b>										
<b>Einfache Fahrt</b>										
1950—1953	—	16,30	10,20	—	65,00	40,65	—	—	—	—
ab 21. 5. 1954	—	17,95	11,20	—	71,55	44,70	—	—	—	—
ab 1. 10. 1956	24,75	18,05	11,25	98,80	71,50	44,70	246,90	176,60	112,00	493,75
ab 1. 4. 1957	33,45	24,40	15,20	133,40	97,00	60,65	333,35	242,50	151,55	666,60
<b>Hin- und Rückfahrt</b>										
1950—1953	—	32,60	20,40	—	130,00	81,30	—	—	—	—
ab 21. 5. 1954	—	35,90	22,40	—	143,10	89,40	—	—	—	—
ab 1. 10. 1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20	224,00	987,50
ab 1. 4. 1957	66,90	48,80	30,40	266,80	194,00	121,30	666,70	485,00	303,10	1333,20
<b>1000 km</b>										
<b>1. Klasse</b>										
1950	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 5. 1951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 4. 1952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 6. 1953	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 1. 1957	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>2. Klasse</b>										
1950	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 5. 1951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 4. 1952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 6. 1953	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 1. 1957	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>3. Klasse</b>										
1950	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 5. 1951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 4. 1952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 6. 1953	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ab 1. 1. 1957	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.  
<sup>1)</sup> 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 angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Die Fahrpreise 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse für Schnell- und Personenzug gleich. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr**  
**Stand: 1. Juni 1957**  
in Schweizer Franken

Fahrtroute von — nach	km <sup>1)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>Fahrpreise von London nach Wien (1561 bzw. 1572 km)<sup>1)</sup></b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland .....	304	69,80	57,30	139,60	114,60
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze) .....	191	14,30	10,30	28,55	20,60
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf .....	767	83,75	56,55	128,20	86,85
Passau Hbf—Wien West .....	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt .....	1 561	192,85	136,65	346,35	247,05
b) über Dover—Ostende					
London—Dover .....	127	16,25	10,85	32,50	21,70
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) .....	390	65,80	45,00	121,20	86,95
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf .....	756	83,75	56,55	128,20	86,85
Passau Hbf—Wien West .....	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt .....	1 572	190,80	124,90	331,90	220,50
<b>Fahrpreise von Paris nach Salzburg Hbf (1085 km)<sup>1)</sup></b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze) .....	524	57,40	41,00	114,80	82,00
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf .....	561	61,75	41,90	101,50	69,10
insgesamt .....	1 085	119,15	82,90	216,30	151,10
<b>Fahrpreise von Paris nach Kopenhagen (1500 km)<sup>1)</sup></b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze) .....	241	26,75	19,15	53,50	38,30
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) .....	177	22,90	14,30	39,15	26,65
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) .....	717	80,60	54,45	125,10	84,80
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen .....	365	31,10	20,80	53,60	36,00
insgesamt .....	1 500	161,35	108,70	271,35	185,75
<b>Fahrpreise von Paris nach Prag (1261 km)<sup>1)</sup></b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze) .....	524	57,40	41,00	114,80	82,00
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze) .....	507	58,80	39,80	96,80	65,95
Schirnding (Grenze)—Prag .....	230	43,95	29,30	87,90	58,60
insgesamt .....	1 261	159,95	110,10	299,50	206,55
<b>Fahrpreise von Amsterdam nach Bern (897 km)<sup>1)</sup></b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze) .....	174	13,50	9,75	26,95	19,45
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf .....	607	68,05	46,05	109,35	74,30
Basel bad. Bf—Bern .....	116	17,50	12,60	26,10	18,80
insgesamt .....	897	99,05	68,40	162,40	112,55
<b>Fahrpreise von Brüssel nach Rom (1791 km)<sup>1)</sup></b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze) .....	156	20,00	12,35	34,10	22,90
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf .....	595	68,05	46,05	109,35	74,30
Basel bad. Bf—Chiasso .....	330	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Rom .....	710	59,30	32,90	118,60	65,80
insgesamt .....	1 791	183,15	116,90	315,65	201,40
<b>Fahrpreise von Kopenhagen nach Innsbruck (1456 km)<sup>1)</sup></b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See .....	253	26,70	17,90	46,00	31,00
Großenbrode Mitte See—Kufstein .....	1 129	124,55	83,75	167,45	113,05
Kufstein—Innsbruck .....	74	6,36	3,10	12,60	6,20
insgesamt .....	1 456	157,55	104,75	226,05	150,25
<b>Fahrpreise von Kopenhagen nach Belgrad (2367 km)<sup>1)</sup></b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze) .....	365	31,10	20,80	53,60	36,00
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf .....	1 154	127,70	85,80	170,90	115,10
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze) .....	219	18,60	9,30	37,20	18,60
Jesenice (Grenze)—Belgrad (ab 1. 3. 56) .....	629	48,90	35,00	97,80	70,00
insgesamt .....	2 367	226,30	150,90	359,20	239,70
<b>Fahrpreise von Oslo nach Mailand (2240 km)<sup>1)</sup></b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze) .....	170	18,30	12,20	36,60	24,40
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen .....	767	97,80	76,50	159,40	123,30
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf .....	922	102,55	69,10	148,60	100,45
Basel bad. Bf—Chiasso .....	330	35,80	25,60	53,60	38,40
Chiasso—Mailand .....	51	4,40	2,50	7,60	4,20
insgesamt .....	2 240	258,85	185,90	405,80	290,75
<b>Fahrpreise von Stockholm nach Paris (2162 km)<sup>1)</sup></b>					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See .....	704	74,60	49,90	128,40	85,90
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See .....	301	31,70	21,50	54,60	37,00
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze) .....	739	83,75	56,55	128,20	86,85
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) .....	177	22,90	14,30	39,15	26,65
Jeumont (Grenze)—Paris .....	241	26,75	19,15	53,50	38,30
insgesamt .....	2 162	239,70	161,40	403,85	274,70

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

## B. Eisenbahnfrachten im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in RM/DM für 100 kg, Entfernung 150 km

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung					
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953
<b>Stückgut</b>						
im Gesamtgewicht von						
1—500 kg <sup>2)</sup> .....	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36
501—1000 kg <sup>2)</sup> .....	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40
mehr als 1000 kg .....	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55
<b>Zuschlag zum Stückgut</b>						
Zuschlag je Sendung						
1—500 kg .....	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819
501—1000 kg .....	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771
<b>Wagenladung</b>						
mindestens 15000 kg						
Regelklasse A 15 .....	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25
B 15 .....	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19
C 15 .....	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10
D 15 .....	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99
E 15 .....	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90
F 15 .....	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61
G 15 .....	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31
<b>Ausnahmetarife</b>						
darunter: 6 B 1 Kohle .....	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32
1 B 34 Grubenholz <sup>3)</sup> .....	1,30 <sup>3)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13

<sup>1)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> Gültig ab 1. 4. 1937.

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

Ware <sup>1)</sup>	Versand- bahnhof	Empfangs- bahnhof	km	Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Wagenart	Stichtag der Neufestsetzung				
						1. 10. 1936	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953
						RM/DM je 1000 kg				
Fische .....	Hamburg- Altona	Frankfurt/M.	513	15 B 1	Kühlw.	25,50	40,70	47,60	50,90 <sup>7)</sup>	50,90
Weizen .....	Hamburg	Augsburg	739	17 S 1	gedeckt	31,50 <sup>8)</sup>	34,80	37,20 <sup>9)</sup>	37,20	37,20 <sup>8a)</sup>
Kartoffeln .....	Nienburg (Weser)	Essen	229	16 B 1	gedeckt	5,70	11,30	11,30	14,00 <sup>10)</sup>	14,00
Kaffee .....	Hamburg	Frankfurt/M.	507	24 S 5	gedeckt	29,10	41,80	41,80	41,80	40,70 <sup>8a)</sup>
Tabak .....	Hamburg	Hannover	162	A	gedeckt	17,50	23,20	29,00	31,00	24,80
Öle und Fette										
tierische Öle, imp. <sup>2)</sup> .....	Hamburg	Mannheim	588	24 S 5	gedeckt	30,50	43,40	43,40	43,40	42,30 <sup>8a)</sup>
sonstige pflanzl. u. tier. Öle <sup>3)</sup> .....	Hamburg	Mannheim	588	B	offen	39,80	50,90	62,60	66,60	56,20
Eisen- und Manganerz .....	Salzgitter	Dortmund Vbf.	259	7 B 35	offen	2,70	4,03	4,60	4,92	4,92
Schwefelkies .....	Meggen	Duisburg <sup>4)</sup>	129	7 B 21	offen	2,80	5,80	6,70	7,20	7,20
Schwefelkiesabbrände .....	Duisburg <sup>4)</sup>	Hildesheim	270	7 B 1	offen	7,30	13,80	15,90	17,00	17,00 <sup>8a)</sup>
Steinkohlen .....	Essen, Hbf	Passau	710	6 B 1	offen	14,40	23,60	27,40	29,30	29,30 <sup>8a)</sup>
Steinkohlenbriketts .....	Essen, Hbf	Hamburg	357	6 B 11	offen	6,50	15,80	16,30	17,40	17,40
Steinkohlenkoks .....	Gelsenkirchen, Hbf	Hamburg	346	6 B 11	offen	6,30	15,50	16,30	17,40	17,40
Rohbraunkohlen .....	Liblar	Hamburg	435	6 B 14	offen	7,50	17,70	18,90	20,20	20,20
Braunkohlenbriketts .....	Liblar	München	610	6 B 1	offen	13,50	22,40	26,00	27,80	27,80
Rohes Erdöl .....	Celle	Hamburg	136	14 B 1	Pr. Kesselw.	7,10	12,70	14,90	15,90	13,50
Benzin .....	Hamburg	München	797	14 B 2	Pr. Kesselw.	34,50	54,60 <sup>11)</sup>	59,30 <sup>12)</sup>	63,50	48,60
Benzol .....	Bochum- Langendreer	Duisburg	42	C	offen	4,10	6,30	7,60	8,10	7,00
Gasöl, Dieselöl .....	Hamburg	München	797	14 B 23	Pr. Kesselw.	21,40	34,00	39,40	42,20	35,90
Zement .....	Wiesbaden	Bremen	468	4 B 6 <sup>13)</sup>	gedeckt	16,80	23,88 <sup>14)</sup>	29,61 <sup>15)</sup>	33,40	33,40
Tonerde, Bauxit .....	Köln	Hildesheim	311	G	offen	9,50	17,40	20,00	21,40	21,40
Schwefelsäure .....	Duisburg	Hagen	62	C	Pr. Wagen.	5,70	8,80	10,60	11,30 <sup>16)</sup>	8,30
Düngekalk .....	Regensburg	Frankfurt/M.	342	11 B 1	gedeckt	3,30 <sup>17)</sup>	6,60	9,60 <sup>18)</sup>	10,20 <sup>19)</sup>	10,20
Thomasmehl .....	Dortmund	Osnabrück	105	11 B 1	gedeckt	3,90 <sup>17)</sup>	6,00	7,20 <sup>18)</sup>	7,80 <sup>19)</sup>	7,80
Stein- und Siedesalz .....	Hamburg	Hagen	209	F	gedeckt	9,40	17,20	20,00	21,30	21,30
Stückstoffdüngemittel .....	Ludwigshafen	Frankfurt/M.	88	11 B 1	gedeckt	3,30 <sup>17)</sup>	5,70	6,60 <sup>18)</sup>	7,00 <sup>19)</sup>	7,00
Häute und Felle .....	Hamburg	Offenbach/M.	510	23 S 3	gedeckt	28,90	40,40	40,40	40,40	33,60 <sup>20)</sup>
Wolle .....	Bremen	Backnang	619	21 S 2	offen	31,50	32,80	45,90	45,90	36,20 <sup>21)</sup>
Baumwolle .....	Bremen	Münster	172	A	offen	17,60	23,30	29,10	29,10	24,80
Stammholz, über 1,5 m lang .....	Passau, Hbf	Herford	690	F	offen	20,20	32,40	37,60	40,20	40,20
Faserholz, Papierholz .....	Passau, Hbf	Mannheim- Sandhofen	504	1 B 21	offen	10,50 <sup>22)</sup>	18,00	20,70	22,10	22,10
Grubenholz .....	Regensburg, Hbf	Bochum- Riemke	580	1 B 22	offen	10,40 <sup>23)</sup>	17,80	20,20 <sup>21)</sup>	21,60	21,60
Schnittholz .....	Passau, Hbf	Essen, Hbf	710	1 B 34	offen	25,60	36,10 <sup>23)</sup>	42,20	45,20	45,20
Zellstoff/Holzschliff										
Wassergehalt über 40% .....	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	F	gedeckt	13,23	23,31	27,09	29,00	29,00
sonstigen .....	München, Hbf	Karlsruhe, Hbf	331	D	gedeckt	19,95	32,55	38,75	41,48	37,40
Roh Eisen in Masseln .....	Dortmund	Hagen	30	F	offen	2,20	4,10	4,80	5,10	5,10
Halbzeug <sup>4)</sup> .....	Duisburg	Hagen	66	F	offen	3,60	6,70	7,80	8,30	8,30
Stahlschrott .....	Hamburg	Hagen	342	F	offen	12,90	22,70	26,30	28,10	28,10
Stab-Formstahl <sup>5)</sup> .....	Hagen	Braunschweig	274	D	offen	16,40	27,20	32,40	34,70	31,20
Röhren aus Eisen .....	Hamburg	Hagen	387	D	offen	21,40	34,40	40,90	43,80	39,40
Eisen- und Stahldraht .....	Duisburg	Hamburg	365	D	offen	20,50	33,10	39,40	42,20	38,00
Bieche und Platten <sup>6)</sup> .....	Hagen	Bremen	254	D	offen	15,40	25,70	30,60	32,70	29,40

Nach den Angaben der Bundesbahn-Hauptverwaltung.

<sup>1)</sup> Mit Ausnahme bei Fisch (5 t) gilt als Gewichtsklasse 15 t. — <sup>2)</sup> Bestimmte tierische Öle, aus Übersee eingeführt. — <sup>3)</sup> Sonstige bestimmte pflanzliche und tierische Öle. — <sup>4)</sup> Duisburg-Hochfeld-Süd. — <sup>5)</sup> Halbzeug und Blöcke aus Stahl, eiserne Platten. — <sup>6)</sup> Unbearbeitet. — <sup>7)</sup> Gültig ab 15. 9. 1952. — <sup>8)</sup> Ausnahmetarif 1936. — <sup>9)</sup> Gültig ab 1. 5. 1952. — <sup>10)</sup> Gültig ab 1. 9. 1952. — <sup>11)</sup> Gültig ab 11. 5. 1951. — <sup>12)</sup> Gültig ab 1. 5. 1952. — <sup>13)</sup> Gültig ab 1. 5. 1952. — <sup>14)</sup> Gültig ab 1. 7. 1937. — <sup>15)</sup> Gültig ab 1. 1. 1952. — <sup>16)</sup> Gültig ab 1. 8. 1951 = 25,73 DM. — <sup>17)</sup> Ab 16. 8. 1952 = 31,19 DM. — <sup>18)</sup> Ab 1. 1. 1953 = 9,60 DM. — <sup>19)</sup> Gültig ab 1. 7. 1937. — <sup>20)</sup> Gültig ab 1. 1. 1952. — <sup>21)</sup> Gültig ab 20. 9. 1952. — <sup>22)</sup> Gültig ab 25. 10. 1937. — <sup>23)</sup> Gültig ab 7. 3. 1952. — <sup>24)</sup> Gültig ab 1. 12. 1937. — <sup>25)</sup> Gültig ab 1. 8. 1951. — <sup>26)</sup> Ab 1. 3. 1954 = 37,00 DM. — <sup>27)</sup> Ab 2. 4. 1956 = 32,60 DM. — <sup>28)</sup> Ab 2. 4. 1956 = 31,80 DM. — <sup>29)</sup> Ab 18. 7. 1955 = 34,70 DM. — <sup>30)</sup> Ab 18. 7. 1955 = 37,20 DM. — <sup>31)</sup> Ab 1. 5. 57 = 17,10 DM. — <sup>32)</sup> Ab 1. 5. 1957 = 29,40 DM.





noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

noch: a) im Überseeverkehr

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Lenin-grad	Untere Zone Schweden	Weiß- Meer	Ost-Kanada	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Nord-Pazifik
	nach UK						nach UK				
	s je fathom						s je Standard				
1938 JD											
1950 JD	112.7	120.1	133.9	88.3	155.6	176.6		135.2	127.1	120.8	
1951 JD	256.8	233.7	272.8	183.9	383.0	427.4		249.0		254.11	24.38
1952 JD	167.8	145.7	130.1	119.5	192.2	277.9		181.8	155.0		18.21
1953 JD	138.6	132.8	126.7	115.1	170.9	178.7		173.7	192.11	157.8	10.68
1954 JD	163.2	138.3	139.2	132.4	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12.12
1955 JD	271.5	211.11	222.6	174.3	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20.08
1956 JD	250.6	217.1	210.10r		287.5	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	25.04
1956 Juli	260.5	235.0	225.0		290.0						
Aug.	259.6	230.8	220.0		284.2		298.9	273.8	281.3	275.0	24.75
Sept.	250.0	223.6			282.6	345.0	281.3	255.6	280.0	260.2	
Okt.		190.0					251.3	242.6	245.5		26.74
Nov.		195.0					250.0	232.2		225.8	27.00
Dez.							300.0	259.3		271.9	27.00
							280.0	278.0		268.9	29.63
1957 Jan.		205.0		198.0		361.0	276.3	254.0	267.0	247.1	29.50
Febr.		178.4		177.6		354.8	273.4	248.7		226.9	28.50
März	230.0	200.0		165.0	297.6	340.0	262.2	231.1		231.3	23.25
April			170.0	169.0	286.0	316.6	256.8	226.3	236.8	222.6	20.75
Mai	200.0	185.0	157.6	168.9	267.6		254.0r	219.6	240.0	221.3	15.00
Juni		191.2	190.0	172.6		278.4	245.6	231.1			16.38
Juli	192.0	180.0	180.0	168.9		270.0	241.1	225.0	236.11	217.6	16.58
Aug.	165.0				224.0		219.7	210.6		193.11	13.82
Zeit	Zinkkonzentrat	Erze									
	Port Pirie (Südastral) nach Antw.	Almeria	Bona	La Goulette	Norwegen	Pepel	Vitoria (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay
		nach UK			Wk-UK	Ek-UK	UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.		
		s je 2240 lbs									
1938 JD											
1950 JD	75.6	24.6	22.8	24.3	19.6 <sup>1)</sup>	31.1			6.9		
1951 JD	133.3	54.11	54.10	54.11		71.7			17.9	19.7 <sup>4)</sup>	26.7
1952 JD	105.8	33.3	33.4	33.4	29.5 <sup>1)</sup>	47.4	53.3	121.4	70.9	33.5	49.5 <sup>5)</sup>
1953 JD	105.1	24.6	24.5	25.2	22.6 <sup>1)</sup>	35.0	49.2	61.4	21.3	31.1	47.6
1954 JD	93.6	28.6	25.10	27.5	20.11 <sup>1)</sup>	37.2	54.3	60.7	18.8	21.6	30.8
1955 JD	127.11	35.7	36.10	38.2	27.7	49.4	72.9	91.0	29.11	25.11	34.9
1956 JD	185.4	38.11	40.8	42.0	31.0	74.11 <sup>2)</sup>	107.8	122.8	30.2	38.7	55.10
1956 Juli	172.6		41.0							39.8	61.3
Aug.							105.0	107.6		40.3	64.6
Sept.	191.3	38.6		42.0		63.9 <sup>3)</sup>				39.8	58.0
Okt.				42.0	30.0		105.0			39.6	
Nov.				31.0	31.0		105.0	123.9	29.6	41.6	
Dez.		40.6		31.0	31.0	91.9 <sup>3)</sup>	111.3	215.0 <sup>3)</sup>	32.0	42.3	
1957 Jan.		49.9			35.0		126.6		32.6	48.3	76.0
Febr.		47.6	47.0	48.0			110.0	180.6 <sup>3)</sup>		51.6	
März	178.1	45.4	40.9	42.6	34.6	65.0	97.6			43.9	
April	165.5	41.4	40.8	33.3	32.8	57.6	94.8			40.2	50.0
Mai	139.2	40.0	38.0	40.0	29.0		82.11	96.4		39.0	
Juni	115.0		30.0	34.0				79.7		33.9	
Juli			30.0	33.6	30.9		60.8	72.9		33.0	
Aug.	97.6		29.4	29.0			55.0	64.8			37.0
Zeit	Schwefelkies (Pyrit)				Schrott <sup>2)</sup>	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva		Morphou-Bay		Northern Range nach Antw./Amst.	Algerien	Rtttd./Antw.	(Phosphat)		(Kali)	US-Golf
	nach UK		Antw.	Rtttd.	Rtttd./Hbg.	nach UK	Alexandrien	Casablanca Sfax		Nordseehäf. Hbg./Brem./Antw. nach Japan	nach UK
	s je 2240 lbs				\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs				s je 2240 lbs
1938 JD			8.3								
1950 JD	26.9	25.8	24.3	29.2							
1951 JD	62.11	54.6	54.4	67.3			37.4	25.7	25.9		40.11
1952 JD	37.2	34.0	32.4	41.5			62.11	49.8	61.1	21.09	129.1
1953 JD	34.11	27.2	25.3	28.10		116.7	42.6	33.2	37.1	11.84	73.11
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	8.54	75.5	34.0	29.5	33.5	9.71	45.11
1955 JD	50.8	40.9	37.0	46.0	12.97	87.4	33.2	32.11	35.3	10.49	51.0
1956 JD	56.2	43.7	41.9	58.9	17.70	115.8	41.1	38.3	43.2	14.15	86.3
1956 Juli	56.0	42.6	42.0	60.6	15.85	126.1	62.6	51.3	50.0	20.67	112.9
Aug.	59.0	42.0	41.6	55.0	16.72				48.6	50.0	112.6
Sept.	55.8	42.6	41.8	59.0	16.75				50.2		113.5
Okt.	56.0	42.8	40.4	59.0	17.15		62.6				107.6
Nov.	59.0	45.5	40.0	68.9	21.85						
Dez.	64.0	51.6	46.0	69.6	24.31			57.8		30.00	135.0
1957 Jan.	59.9		43.3	70.7	23.25	142.11	66.4			27.50	
Febr.	58.4	44.3	40.0	64.6	22.82		63.11	52.6		27.13	135.6
März	51.6	36.10	36.9	52.0	15.58		59.2	49.0		26.71	129.2
April	47.6		31.9	46.0	15.41			46.0			118.9
Mai	44.9	36.0		42.0	10.09						105.0
Juni			34.0		10.16		50.0				76.3
Juli	42.0	35.0	32.4	37.11	9.60	110.10	46.8			14.38	69.7
Aug.	44.9		26.3		7.45	100.11	42.0	38.3		12.50	

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n=nominell. — <sup>1)</sup> Nach Westküste Großbritannien. — <sup>2)</sup> Nach Kontinent. — <sup>3)</sup> Kaproute. — <sup>4)</sup> Nach Rotterdam. — <sup>5)</sup> Umgerechnet von US \$ - Pauschalfrachtraten auf 2240 lbs.

noch: 2. Frachtraten der Trampschiffahrt  
b) im Küstenverkehr

Zeit	Getreide				Salz					Steinkohle	
	Stockholm	Vesteras	Norrköping/ Gotenburg	Aarhus/ Aalborg	Hamburg		Lübeck		Wismar/ Stralsund	Stettin	
	Hamburg	Hamburg/ Bremen	Bremen	Hamburg	Kopenhagen	Norrköping nach	Aarhus	Malmö	Oskars- hamn	Gefle/ Sundsvall	Varberg/ Gotenburg
	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg			
1950	14,06		14,50	8,00		12,83	13,25	9,33	9,50		16,72
1951	40,00	33,50	17,58	8,00	11,50	14,88	16,87	12,86		23,00	18,75
1952	14,25	17,75	15,25	6,75	14,88	14,42	13,67	11,58	10,50	12,75	13,00
1953	19,50	16,25	17,13	6,42	15,50	15,50	14,25	10,15		11,90	12,92
1954	19,50	23,50	19,10	16,50	19,33	19,00	14,00	11,00	10,03	16,04	15,25
1955	25,00	25,00	24,00		19,17	13,00	19,13	11,00	11,64	16,04	20,67
1956	26,63	29,00	24,50	8,50	10,50	13,00	17,00	16,50	14,20	15,92	
1956 Juli									12,75	17,50	22,00
1956 Aug.											
1956 Sept.		28,00									
1956 Okt.	25,50										21,00
1956 Nov.	25,00	29,00	26,00				17,00				
1956 Dez.									12,75		
1957 Jan.		28,00		8,00				16,00			16,50
1957 Febr.			26,00								15,00
1957 März									12,75		
1957 April									12,75		
1957 Mai										15,00	
1957 Juni											
1957 Juli											

Zeit	noch: Steinkohle		Koks								
	Stettin	Polen	Hamburg nach								
	nördl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Ahus Karlskrona Gefle	Venersee	nördl. Varberg/ Gotenburg	Helsingborg/ Varberg	Ahus Helsingborg	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord nördl. Aalborg	östl. Ahus/ Karlskrona
	dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg
1950			13,08		13,90	15,50			17,4	22,2	13,83
1951	21,00	24,00	21,63		18,66	21,88			22,7	25,5	22,54
1952	15,00	17,55	15,71	13,31	18,66	13,75	17,38	14,82	15,3	20,6	16,81
1953	16,13	14,00	13,06	13,06	14,52	14,15	14,10	12,31	14,6	19,4	14,58
1954	14,50	15,95	14,04	13,75	15,65	13,83	14,33	13,88	17,0	23,0	15,83
1955	18,50	18,94	16,33	15,60	17,84	18,63	16,94	16,34	22,3	26,11	19,17
1956	21,00	18,28	17,50	17,81	18,75	21,13	18,53	18,11	23,9	26,6	20,14
1956 Juli		18,50		17,15			18,50		24,3	30,0	
1956 Aug.			16,50	19,00		20,00		16,00	26,3	29,0	19,00
1956 Sept.		19,50		16,75	20,00			16,00	26,0	28,6	17,50
1956 Okt.	21,00	17,75	15,00	16,25					24,5	26,0	17,00
1956 Nov.			15,00						20,6	27,9	
1956 Dez.			23,50			23,00	16,90	21,50	25,10	27,9	24,00
1957 Jan.	29,00						16,90		25,0	28,8	20,50
1957 Febr.				17,00				16,90	20,6	24,4	
1957 März			13,88	13,25	13,50			11,75	14,6	23,0	
1957 April	18,00								14,0		
1957 Mai		14,50			11,65						13,25
1957 Juni									15,3		
1957 Juli		13,25		12,25					15,2	14,2	13,13

Zeit	noch: Koks					Briketts				
	Emden/Weser					Wismar/Stralsund				
	nach									
	Varberg/ Gotenburg	Norrköping/ Gefle oder Gotland	Venersee	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Helsingborg/ Ahus	Venersee	Ahus/ Karlskrona	Helsingborg/ Ahus	Karlskrona/ Norrköping/ Gefle	Varberg/ Gotenburg
skr je 1000 kg										
1950		14,23	14,92	14,25					22,38	
1951		24,35	27,75	21,95		27,00			15,18	13,83
1952	14,65	16,43	20,28	16,39	15,00	16,58	13,75	12,67	14,40	13,92
1953	13,85	13,96	15,30	13,19	13,29	14,30	12,75	12,85	15,34	17,17
1954	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	17,26	13,75	15,35	17,90	18,52
1955	21,89	19,08	19,60	16,22	19,00	21,00	16,33	16,20	17,90	
1956	21,37	19,98	20,73	18,45	19,48	18,42	17,00	18,17	18,33	
1956 Juli	19,00	18,13	22,67	18,38	18,50				16,55	
1956 Aug.	20,00	18,93		17,50	18,88				17,08	
1956 Sept.		18,17	21,00	16,00	17,50	20,75	17,00		17,00	
1956 Okt.		17,75	21,00	17,38	19,00	18,00				
1956 Nov.		19,00			23,50		17,00			
1956 Dez.		25,00								
1957 Jan.		33,00			21,13					
1957 Febr.	18,00	19,00		16,50	18,00					
1957 März	19,00	14,00					15,00	15,50		
1957 April	13,00	15,25		14,00						
1957 Mai	15,00	15,00		14,00	12,00					
1957 Juni		15,50	15,00	14,00						
1957 Juli	12,50	13,88	15,00	13,25	12,50					

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



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

Zeit	Papierholz		Schnittholz								
	Kotka/Gamla Karleby	Lübeck/Flensburg	Kotka	Norrköping	Gefle	Kotka nach		Hamina	Venersee	Halmstad	nördl. Karlskr. Oskarshamn
			Kopenhagen	Gent	Antwerpen		Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/Lübeck	Hamburg
	DM je Standard	DKR je Standard	s je Standard						DM je Standard		
1950											
1951	92,50		225,00	190,0			252,3	162,6	154,2	91,75	72,00
1952	82,92		132,81	135,0	138,6		152,6	244,0	290,0	87,26	79,67
1953	74,88		146,00	155,0	154,2		159,6	158,0	152,11	71,57	78,54
1954	88,43		175,0	165,10	152,6		177,6	160,10	160,4	61,72	51,25
1955	95,63		187,50	212,6	243,3		244,10	203,7	185,0	74,16	82,75
1956	93,11		191,67	235,0	234,8		242,2	220,0	264,4	86,36	83,50
								231,8	232,6	87,81	88,90
Juli				237,6			252,6			86,00	87,60
Aug.	100,00				230,0		243,9			90,33	80,00
Sept.	85,00			250,0 <sup>1)</sup>	225,0		232,6	255,0		87,50	85,00
Okt.			205,00	192,6 <sup>1)</sup>	225,0		215,0	230,0		87,50	85,00
Nov.			165,00		225,0		239,2				80,00
Dez.					267,6		275,0	245,0			83,83
1957 Jan.	99,00			240,0 <sup>1)</sup>			280,0			90,00	119,00
Febr.	90,00				200,0		247,6				85,00
März					212,6		215,0	230,0			88,75
April							197,6	215,0			88,00
Mai	90,00			182,6	192,6			200,0	80,50		83,00
Juni				182,6	215,0		191,3	198,9	96,00		85,00
Juli		180,00					207,6	205,0	82,00	65,00	

Zeit	noch Schnittholz						Roheisen			Eisen- und Stahlerzeugnisse	
	nördl. Oskarshamn/Stockholm		Härnösand		Kotka/Björneborg		Bremen	Lübeck	Herrenwyk	Duisburg/Bremen	Gent
	Hamburg	Duisburg	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Malmö	Halmstad	Stockholm/Malmö	Kopenhagen	Malmö
	DM je Standard						DM je 1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg	skr je 1000 kg
1950	70,00	100,00				126,00	9,00	9,70		12,67	15,00
1951	99,15	145,17	101,63	110,71	126,42	110,67	9,50	11,70		17,50 <sup>2)</sup>	14,08
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67	9,31	10,13	9,25	14,08	15,00
1953	100,00	105,33	74,32	71,69	74,33	84,58		10,50	11,50	10,67	14,60
1954	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	8,75	12,00	7,00	17,83	17,90
1955	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	12,00	9,50	10,50	19,00	18,64
1956	88,20	136,25	102,96	100,68	97,63	110,34	10,00	10,75	12,19	19,85	20,00
Juli	89,00	110,00	107,50	103,00	102,17	115,00			12,25		17,00
Aug.	93,00	155,00		99,67	99,00		10,00	11,50			
Sept.	120,00	160,00	113,75	95,50		121,50				20,50	
Okt.	75,00			96,00		111,25			12,00	18,00	
Nov.	80,00	120,00	98,00	110,00	93,00						
Dez.				95,00							25,33
1957 Jan.				92,50	110,00						
Febr.			85,00	86,00	94,00	115,00					23,50
März			108,00	110,00	94,00						22,00
April			100,00	87,50	94,50	105,00				18,00	13,50
Mai			101,25	85,00	93,00					10,50	12,00
Juni	80,00		93,50	90,00	90,00						
Juli	96,25	115,00		89,00							

Zeit	Eisen- und Stahlerzeugnisse		Düngemittel (Kali)				Soda	Kupfer	Blocksteine, Granit- und Pflastersteine		Tonerde
	Gent		Hamburg		Bremen	Rheinberg	Hamburg	Lysekil		Niederrhein	
	Middelfart	nördl. Aarhus	Aalborg Odense	Esbjerg		Kopenhagen	Helsingborg	Schleswig-Holstein	Hamburg	Gefle	
	s je 2240 lbs	DKR je 1000 kg					DM je 1000 kg	DKR je 1000 kg	DM je 1000 kg		
1950	24,0	18,50			26,00		16,04	21,00	8,00	8,25	
1951	23,1	22,75	24,50	19,50	15,75	24,00	19,50	23,13	10,00	9,25	21,00
1952	25,0 <sup>3)</sup>		19,50	18,50	18,50	18,50	21,33	18,28	8,38	8,16	18,29
1953	20,0	18,40	18,90	18,50	18,50	18,33	18,00	17,00	7,13	7,95	
1954	24,6	19,79	19,50	20,50	20,50		19,25	18,17	9,50	8,10	18,50
1955	30,4	23,88	25,25	21,00	25,00		20,50	19,00	8,50	9,19	
1956	26,2	26,13	24,80	26,33			23,00		9,35	10,19	
Juli				25,50	25,50				11,00	12,50	
Aug.		24,00		26,50	26,50					12,25	
Sept.	20,0		25,00							11,00	
Okt.	25,0		25,00	27,00						9,50	
Nov.	24,0		24,50								
Dez.	24,0								9,50		
1957 Jan.				33,00						10,00	
Febr.										9,00	
März	24,0								8,00	9,00	
April									7,00		
Mai											
Juni	18,0										
Juli		20,00		22,50					9,00	10,00	

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. —<sup>1)</sup> Nach Antwerpen. —<sup>2)</sup> Walzdraht. —<sup>3)</sup> Nach Kopenhagen.

### III. Luftverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1954 Sommerhalbjahr <sup>1)</sup>		1954/55 Winterhalbjahr		1955 Sommerhalbjahr		1955/56 Winterhalbjahr		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Belgien	Brüssel	a) 95,00	72,00	95,00	72,00	95,00	76,00	95,00	76,00	104,00	76,00	104,00	76,00
		b) 171,00	130,00	171,00	130,00	171,00	137,00	171,00	137,00	188,00	137,00	188,00	137,00
Deutschland	Berlin	a) —	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00
		b) —	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00
		c) —	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00
	Bremen	a) —	102,00	130,00	102,00	130,00	102,00	130,00	102,00	128,00	102,00	136,00	102,00
		b) —	184,00	234,00	184,00	234,00	184,00	234,00	184,00	231,00	184,00	245,00	184,00
		d) —	—	—	—	—	166,00	—	166,00	—	166,00	—	—
		f) —	—	—	—	—	—	—	—	—	132,00	—	132,00
	Düsseldorf	a) —	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	62,00	50,00	66,00
		b) —	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	119,00	90,00
		c) —	—	—	—	—	62,00	—	62,00	—	62,00	—	62,00
	Hamburg	a) —	102,00	130,00	102,00	130,00	102,00	130,00	102,00	128,00	102,00	136,00	102,00
		b) —	184,00	234,00	184,00	234,00	184,00	234,00	184,00	231,00	184,00	245,00	184,00
d) —		166,00	—	166,00	—	166,00	—	166,00	—	166,00	—	166,00	
Hannover	a) —	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	92,00	69,00	
	b) —	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	166,00	125,00	
	f) —	—	—	—	—	—	—	—	—	96,00	—	96,00	
München	a) —	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	94,00	70,00	
	b) —	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	170,00	126,00	
	f) —	—	—	—	—	—	—	—	—	98,00	—	98,00	
Nürnberg	a) —	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	54,00	40,00	
	b) —	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	98,00	72,00	
	f) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,00	
Stuttgart	a) —	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	48,00	40,00	
	b) —	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	87,00	72,00	
	f) —	—	—	—	—	—	—	—	—	56,00	—	56,00	
Frankreich	Paris	a) 118,00	95,00	118,00	95,00	118,00	95,00	118,00	95,00	130,00	95,00	130,00	99,00
		b) 213,00	171,00	213,00	171,00	213,00	171,00	213,00	171,00	234,00	171,00	234,00	179,00
Griechenland	Athen	a) 643,00	514,00	643,00	514,00	643,00	514,00	680,00	544,00	708,00	514,00	708,00	536,00
		b) 1158,00	926,00	1158,00	926,00	1158,00	926,00	1224,00	980,00	1275,00	926,00	1275,00	965,00
Großbritannien	London	a) 205,00	163,00	205,00	163,00	205,00	172,00	205,00	172,00	225,00	172,00	225,00	176,00
		b) 369,00	294,00	369,00	294,00	369,00	310,00	369,00	310,00	405,00	310,00	405,00	317,00
Italien	Mailand	a) 195,00	156,00	195,00	156,00	195,00	156,00	195,00	156,00	214,00	156,00	214,00	156,00
		b) 351,00	281,00	351,00	281,00	351,00	281,00	351,00	281,00	386,00	281,00	386,00	281,00
	Rom	a) 299,00	228,00	299,00	228,00	285,00	228,00	285,00	228,00	314,00	228,00	314,00	228,00
		b) 538,00	411,00	538,00	411,00	513,00	411,00	513,00	411,00	566,00	411,00	566,00	411,00
Jugoslawien	Belgrad	a) —	304,00	381,00	304,00	350,00	280,00	350,00	280,00	385,00	280,00	454,00	301,00
		b) —	548,00	686,00	548,00	630,00	504,00	630,00	504,00	693,00	504,00	746,00	542,00
		c) —	—	—	472,00	—	—	—	—	—	—	—	—
		e) —	—	—	—	—	—	—	434,00	—	434,00	—	434,00
Niederlande	Amsterdam	a) 103,00	80,00	103,00	80,00	100,00	80,00	100,00	80,00	110,00	80,00	110,00	80,00
		b) 186,00	144,00	186,00	144,00	180,00	144,00	180,00	144,00	198,00	144,00	198,00	144,00
Norwegen	Oslo	a) 337,00	303,00	337,00	303,00	350,00	303,00	350,00	303,00	374,00	303,00	374,00	307,00
		b) 607,00	546,00	607,00	546,00	630,00	546,00	630,00	546,00	674,00	546,00	674,00	553,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	409,00
Österreich	Wien	a) 182,00	146,00	182,00	146,00	182,00	146,00	182,00	146,00	200,00	146,00	200,00	146,00
		b) 328,00	263,00	328,00	263,00	328,00	263,00	328,00	263,00	360,00	263,00	360,00	263,00
Portugal	Lissabon	a) 472,00	376,00	472,00	376,00	470,00	376,00	470,00	376,00	517,00	382,00	517,00	382,00
		b) 850,00	677,00	850,00	677,00	846,00	677,00	846,00	677,00	931,00	688,00	931,00	688,00
Spanien	Barcelona	a) 314,00	233,00	314,00 <sup>1)</sup>	233,00 <sup>1)</sup>	299,00	239,00	299,00	239,00	329,00	239,00	329,00	239,00
		b) 565,00	420,00	565,00 <sup>1)</sup>	420,00 <sup>1)</sup>	539,00	431,00	539,00	441,00	593,00	431,00	593,00	431,00
	Madrid	a) 378,00	289,00	378,00	289,00	361,00	289,00	361,00	289,00	397,00	294,00	397,00	294,00
		b) 681,00	521,00	681,00	521,00	650,00	521,00	650,00	521,00	715,00	530,00	715,00	530,00
Schweden	Stockholm	a) 337,00	303,00	337,00	303,00	350,00	303,00	350,00	303,00	374,00	303,00	374,00	307,00
		b) 607,00	546,00	607,00	546,00	630,00	546,00	630,00	546,00	674,00	546,00	674,00	553,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	409,00
Schweiz	Genf	a) 154,00	131,00	154,00	131,00	164,00	131,00	164,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00
		b) 278,00	236,00	278,00	236,00	296,00	236,00	296,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00
		e) —	—	—	—	—	—	—	—	—	199,00	—	199,00
	Zürich	a) —	92,00	115,00	92,00	115,00	92,00	115,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00
		b) —	166,00	207,00	166,00	207,00	166,00	207,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00
		c) —	—	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	140,00
Türkei	Istanbul	a) 741,00	592,00	741,00	592,00	740,00	592,00	740,00	592,00	814,00	592,00	814,00	592,00
		b) 1334,00	1066,00	1334,00	1066,00	1332,00	1066,00	1332,00	1066,00	1466,00	1066,00	1466,00	1066,00

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

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

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1954 Sommerhalbjahr <sup>1)</sup>		1954/55 Winterhalbjahr		1955 Sommerhalbjahr		1955/56 Winterhalbjahr		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00
Südafr. Union	Johannesburg	a) 2176,00 b) 3917,00	1647,00 2965,00	2176,00 3917,00	1647,00 2965,00	2176,00 3917,00	1647,00 2965,00	2176,00 3917,00	1647,00 2965,00	2388,00 4299,00	1647,00 2965,00	2447,00 4405,00	1706,00 3071,00
<b>Asien</b>													
Aden	Aden	a) — b) —	— —	— —	— —	1565,00 2817,00	1259,00 2267,00	1565,00 2817,00	1259,00 2267,00	1717,00 3091,00	1259,00 2267,00	1800,00 3240,00	1318,00 2373,00
Staat	Singapur	a) 2564,00 b) 4616,00	2047,00 3685,00	2564,00 4616,00	2047,00 3685,00	2564,00 4616,00	2047,00 3685,00	2564,00 4616,00	2047,00 3685,00	2823,00 5082,00	2047,00 3685,00	3105,00 5589,00	2164,00 3896,00
Birma	Rangun	a) 2505,00 b) 4509,00	2000,00 3600,00	2505,00 4509,00	2000,00 3600,00	2505,00 4509,00	2000,00 3600,00	2505,00 4509,00	2000,00 3600,00	2658,00 4785,00	2000,00 3600,00	2905,00 5229,00	2094,00 3770,00
Ceylon	Colombo	a) 2200,00 b) 3960,00	1647,00 2965,00	2200,00 3960,00	1647,00 2965,00	2200,00 3960,00	1647,00 2965,00	2200,00 3960,00	1647,00 2965,00	2317,00 4171,00	1647,00 2965,00	2317,00 4171,00	1647,00 2965,00
Indien	Bombay	a) — b) —	— —	1964,00 3536,00	1447,00 2605,00	1964,00 3536,00	1447,00 2605,00	1964,00 3536,00	1447,00 2605,00	2070,00 3726,00	1447,00 2605,00	2070,00 3726,00	1447,00 2605,00
Indien	Kalkutta	a) 2188,00 b) 3939,00	1647,00 2965,00	2188,00 3939,00	1647,00 2965,00	2188,00 3939,00	1647,00 2965,00	2188,00 3939,00	1647,00 2965,00	2305,00 4140,00	1647,00 2965,00	2305,00 4140,00	1647,00 2965,00
Irak	Bagdad	a) — b) —	— —	1282,00 2308,00	965,00 1737,00	1282,00 2308,00	965,00 1737,00	1282,00 2308,00	965,00 1737,00	1423,00 2562,00	965,00 1737,00	1435,00 2583,00	977,00 1759,00
Iran	Abadan	a) — b) —	— —	1341,00 2414,00	1047,00 1885,00	1341,00 2414,00	1047,00 1885,00	1341,00 2414,00	1047,00 1885,00	1482,00 2668,00	1047,00 1885,00	1529,00 2753,00	1094,00 1970,00
	Teheran	a) 1470,00 b) 2646,00	1118,00 2013,00	1470,00 2646,00	1118,00 2013,00	1470,00 2646,00	1118,00 2013,00	1470,00 2646,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00
Japan	Tokio	a) 3340,00 b) 6012,00	2670,00 4806,00	3340,00 6012,00	2670,00 4806,00	3340,00 6012,00	2670,00 4806,00	3340,00 6012,00	2670,00 4806,00	3681,00 6626,00	2670,00 4806,00	4058,00 7305,00	2799,00 5039,00
Libanon	Beirut	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00
Philippinen	Manila	a) — b) —	— —	3058,00 5505,00	2447,00 4405,00	3058,00 5505,00	2447,00 4405,00	3058,00 5505,00	2447,00 4405,00	3364,00 6056,00	2447,00 4405,00	3705,00 6669,00	2564,00 4616,00
Syrien	Damaskus	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00
Thailand	Bangkok	a) 2529,00 b) 4553,00	2023,00 3642,00	2529,00 4553,00	2023,00 3642,00	2529,00 4553,00	2023,00 3642,00	2529,00 4553,00	2023,00 3642,00	2788,00 5019,00	2023,00 3642,00	3070,00 5526,00	2129,00 3833,00
<b>Australien und Ozeanien</b>													
Australien	Sydney	a) 3493,00 b) 6288,00	2799,00 5039,00	3493,00 6288,00	2799,00 5039,00	3493,00 6288,00	2799,00 5039,00	3493,00 6288,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00
<b>Amerika</b>													
Argentinien	Buenos Aires	a) 2945,00 b) 5301,00	— —	2945,00 5301,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —
Brasilien	Río de Janeiro	a) 2873,00 b) 5172,00	— —	2873,00 5172,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —
Chile	Santiago	a) 3150,00 b) 5670,00	— —	3150,00 5670,00	— —	3150,00 5670,00	— —	3272,00 5890,00	— —	3272,00 5890,00	— —	3272,00 5890,00	— —
Kolumbien	Barranquilla	a) 2243,00 b) 4037,00 g) —	— — —	2289,00 4121,00 3785,00	1882,00 3387,00 3051,00	2289,00 4121,00 —	1882,00 3388,00 —	2289,00 4121,00 3785,00	1882,00 3388,00 3051,00	2457,00 4433,00 —	1882,00 3388,00 —	2457,00 4433,00 4213,00	1882,00 3388,00 3219,00
Uruguay	Montevideo	a) — b) —	— —	2945,00 5301,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —
Venezuela	Caracas	a) — b) — g) —	— — —	2247,00 4045,00 3709,00	1853,00 3336,00 2998,00	2247,00 4045,00 —	1853,00 3336,00 —	2247,00 4045,00 3709,00	1853,00 3336,00 2998,00	2415,00 4347,00 —	1853,00 3336,00 —	2415,00 4347,00 4137,00	1853,00 3336,00 3166,00
Vereinigte Staaten	New York	a) 1841,00 b) 3314,00 g) —	1379,00 2483,00 —	1841,00 3314,00 2977,00	1379,00 2483,00 2074,00	1851,00 3314,00 —	1379,00 2483,00 —	1841,00 3314,00 2977,00	1379,00 2483,00 2074,00	2009,00 3617,00 —	1379,00 2483,00 —	2009,00 3615,00 3405,00	1379,00 2481,00 2813,00

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

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

B. Luftfrachten

Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg

von Frankfurt (Main) nach		1954		1954/55		1955		1955/56		1956		1956/57		Ab 1. Jan. 1957 <sup>1)</sup>	
		Sommerhalbjahr		Winterhalbjahr		Sommerhalbjahr		Winterhalbjahr		Sommerhalbjahr		Winterhalbjahr		unter   über	
		unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über
Kilogramm															
<b>Europa</b>															
Belgien	Brüssel	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,84	0,63
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,45	1,93	1,45	1,93	1,45	1,93	1,45	1,93	1,45	1,93	1,45	2,02	1,52
Deutschland	Berlin	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	1,02 <sup>2)</sup>	0,76 <sup>2)</sup>
	Bremen	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,25 <sup>2)</sup>	0,94 <sup>2)</sup>
	Düsseldorf	0,52	0,39	0,52	0,39	0,52	0,39	0,52	0,39	0,52	0,39	0,52	0,39	0,54 <sup>2)</sup>	0,41 <sup>2)</sup>
	Hamburg	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,25 <sup>2)</sup>	0,94 <sup>2)</sup>
	München	0,74	0,56	0,74	0,56	0,74	0,56	0,74	0,56	0,74	0,56	0,74	0,56	0,78 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>
	Stuttgart	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,42 <sup>2)</sup>	0,32 <sup>2)</sup>
Finnland	Helsinki	3,64	2,73	3,64	2,73	3,64	2,73	3,64	2,73	3,64	2,73	3,64	2,73	3,91	2,94
Frankreich	Paris	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	1,05	0,80
Großbritannien	London	1,47	1,11	1,47	1,11	1,47	1,11	1,47	1,11	1,47	1,11	1,47	1,11	1,60	1,18
Italien	Rom	2,00	1,50	2,00	1,50	2,00	1,50	2,00	1,50	2,00	1,50	2,00	1,50	2,10	1,60
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,84	0,63
Norwegen	Oslo	2,65	1,99	2,65	1,99	2,65	1,99	2,65	1,99	2,86	2,14	2,86	2,14	3,03	2,27
Österreich	Wien	1,31	0,98	1,31	0,98	1,31	0,98	1,31	0,98	1,31	0,98	1,31	0,98	1,39	1,05
Portugal	Lissabon	3,57	2,68	3,57	2,68	3,57	2,68	3,57	2,68	3,57	2,68	3,57	2,68	3,78	2,82
Spanien	Madrid	2,84	2,13	2,84	2,13	2,84	2,13	2,84	2,13	2,84	2,13	2,84	2,13	3,03	2,27
Schweden	Stockholm	2,66	2,00	2,66	2,00	2,66	2,00	2,66	2,00	2,86	2,14	2,86	2,14	3,03	2,27
Schweiz	Zürich	0,86	0,64	0,86	0,64	0,86	0,64	0,86	0,64	0,86	0,64	0,93	0,70	0,97	0,72
Türkei	Istanbul	5,10	3,82	5,10	3,82	5,10	3,82	5,10	3,82	5,10	3,82	5,10	3,82	5,38	4,04
<b>Afrika</b>															
Ägypten	Kairo	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,98	4,48	5,98	4,48	6,30	4,71
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,68	8,01	10,68	8,01	10,68	8,01	10,68	8,01	11,22	8,42	11,22	8,42	11,76	8,82
Ghana	Accra	9,90	7,43	9,90	7,43	9,90	7,43	9,90	7,43	10,44	7,83	10,44	7,83	11,01	8,24
Marokko	Casablanca	3,20	2,40	3,20	2,40	3,20	2,40	3,20	2,40	3,20	2,40	3,20	2,40	3,28	2,44
Südafrik. Union	Johannesburg	13,58	10,18	13,58	10,18	13,58	10,18	13,58	10,18	14,26	10,70	14,26	10,70	15,00	11,26
<b>Asien</b>															
Birma	Rangun	15,00	11,25	15,00	11,25	15,00	11,25	15,00	11,25	15,73	11,80	15,73	11,80	16,55	12,39
Ceylon	Colombo	13,58	10,18	13,58	10,18	13,58	10,18	13,58	10,18	14,26	10,70	14,26	10,70	15,00	11,26
Hongkong	Victoria	19,31	14,48	19,31	14,48	19,31	14,48	19,31	14,48	20,24	15,18	20,24	15,18	21,30	15,96
Indien	Bombay	12,25	9,19	12,25	9,19	12,25	9,19	12,25	9,19	12,89	9,67	12,89	9,67	13,53	10,17
	Kalkutta	13,38	10,04	13,38	10,04	13,38	10,04	13,38	10,04	14,06	10,55	14,06	10,55	14,79	11,09
Indonesien	Djakarta	17,35	13,01	17,35	13,01	17,35	13,01	17,35	13,01	18,23	13,68	18,23	13,68	19,20	14,37
Irak	Basra	7,65	5,74	7,65	5,74	7,65	5,74	7,65	5,74	8,04	6,03	8,04	6,03	8,45	6,35
Iran	Teheran	8,82	6,62	8,82	6,62	8,82	6,62	8,82	6,62	9,27	6,95	9,27	6,95	9,71	7,31
Israel	Tel Aviv	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,98	4,48	5,98	4,48	6,30	4,71
Japan	Tokio	23,52	17,64	23,52	17,64	23,52	17,64	23,52	17,64	24,70	18,53	24,70	18,53	25,96	19,45
Libanon	Beirut	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,98	4,48	5,98	4,48	6,30	4,71
Pakistan	Karachi	11,22	8,42	11,22	8,42	11,22	8,42	11,22	8,42	11,76	8,82	11,76	8,82	12,35	9,29
Syrien	Damaskus	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,68	4,26	5,98	4,48	5,98	4,48	6,30	4,71
Thailand	Bangkok	16,17	12,13	16,17	12,13	16,17	12,13	16,17	12,13	17,00	12,75	17,00	12,75	17,85	13,40
<b>Australien und Ozeanien</b>															
Australien	Sydney	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65
Neuseeland	Auckland	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41	25,88	19,41
<b>Amerika</b>															
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,65	19,53	14,65	19,53	14,65	19,53	14,65	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38
Bolivien	La Paz	21,38	16,06	21,38	16,06	21,38	16,06	21,38	16,06	21,38	16,06	21,38	16,06	22,05	16,59
Brasilien	Rio de Janeiro	17,10	12,82	17,10	12,82	17,10	12,82	17,10	12,82	17,94	13,45	17,94	13,45	17,94	13,45
Chile	Santiago	20,08	15,06	20,08	15,06	20,08	15,06	20,08	15,06	21,05	15,79	21,05	15,79	21,05	15,79
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78
	Toronto	11,54	8,66	11,54	8,66	11,54	8,66	11,54	8,66	11,54	8,66	11,54	8,66	12,14	9,12
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93
Kuba	Havana	13,15	9,90	13,15	9,90	13,15	9,90	13,15	9,90	13,15	9,90	13,15	9,90	13,74	10,38
Mexiko	Mexiko City	14,41	11,01	14,41	11,01	14,41	11,01	14,48	11,09	14,48	11,09	14,48	11,09	15,08	11,56
Peru	Lima	19,53	14,67	19,53	14,67	19,53	14,67	19,53	14,67	19,53	14,67	19,53	14,67	20,21	15,21
Uruguay	Montevideo	19,53	14,65	19,53	14,65	19,53	14,65	19,53	14,65	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38
Venezuela	Barcelona	15,08	11,34	15,08	11,34	15,08	11,34	15,08	11,34	15,08	11,34	15,08	11,34	15,80	11,89
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,60	11,47	8,60	11,47	8,60	11,47	8,60	11,47	8,60	11,47	8,60	12,06	9,08

Anmerkung: Die Luftfrachttarife sind nach den veröffentlichten Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association) zusammengestellt. Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertigen Gütern, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — <sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM. 4,20). Die Frachtraten gelten für die Beförderung per Flugzeug vom Flughafen Rhein/Main zum Flughafen des bezeichneten Ortes. — <sup>2)</sup> DM-Preise, umgerechnet und mitgeteilt von Pan American Airways.

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

Raten in DM je kg

Warenart <sup>1)</sup>	Bestimmungsort	Mindestgewicht in kg	S t a n d				
			Juli 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Sept. 1956	Sept. 1957
von Frankfurt (Main) nach .....							
Antibiotica .....	a) Bagdad .....	100	—	4,62	4,62	4,62	.
	a) Beirut/Kairo/ Damaskus .....	100	—	3,53	3,53	3,53	.
	a) Istanbul .....	100	3,07	3,09	3,09	3,09	3,09
	a) Teheran .....	100	—	5,45	5,45	5,45	.
Bekleidung, auch halbfertige .....	d) Boston/N.Y. ....	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Goteborg .....	100	—	1,39	1,39	1,39	1,47
	d) New York .....	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm .....	100	—	1,60	1,60	1,60	1,68
	c) Teheran .....	250	—	4,81	4,81	4,81	4,81
Tuche am Meter, auch zugeschnitten .....	c) Göteborg .....	250	—	1,39	1,39	1,39	1,47
	a) New York .....	45	4,88	4,88	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm .....	100	—	1,60	1,60	1,60	1,68
	c) Teheran .....	250	—	4,81	4,81	4,81	4,81
Unterwäsche .....	Brüssel .....	250	—	0,46	0,46	0,46	0,46
Holz, Kunstwaren .....	Casablanca .....	100	—	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	Algier .....	45	—	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen .....	Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York .....	100	6,85	5,09	—	—	—
	New York .....	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro- .....	Amsterdam .....	100	0,40	0,40	0,40	0,40	—
Maschinen und/oder Turbinen-Verbrennungsmotoren ....	a) Brüssel .....	100	—	0,48	0,48	0,48	0,48
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen .....	c) Amsterdam .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	c) New York .....	100	6,14	6,14	—	—	—
		45	—	—	5,09	5,09	5,09
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen .....	c) Brüssel .....	100	—	0,48	—	—	—
		250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Teheran .....	250	5,04	5,04	5,04	5,04	—
		10	—	—	—	—	5,30
	c) Tunis .....	100	—	1,56	1,56	1,56	—
Photographische Artikel und Projektionsgeräte ohne Zu- behör .....	Algier .....	45	—	1,52	1,52	1,52	1,52
	Mexiko City .....	45	—	8,36	8,36	7,69	7,86
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,25
	b) New York .....	45	—	5,97	5,97	—	—
	b) New York .....	100	—	5,09	5,09	—	—
Instrumente, Apparate und Zubehör Wissenschaftliche und Labor- .....	c) London .....	100	0,69	0,69	0,69	0,69	0,72
		45	—	—	—	—	89
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	c) Mailand .....	100	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83
	b) New York .....	45	—	5,55	5,09	5,09	5,25
	b) New York .....	100	6,89	6,89	6,89	—	—
Uhren .....	c) London .....	45	0,89	0,89	0,89	0,89	—
	New York .....	45	6,22	6,22	6,01	6,01	6,01
		500	5,89	5,84	5,84	—	—
Silber in Barren, auch halbfertige Produkte .....	London .....	1000	0,74	0,74	0,74	0,74	—
Kugellager .....	London .....	100	0,89	0,85	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren .....	d) London .....	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York .....	45	—	—	5,09	5,09	5,09
	New York .....	100	5,09	5,09	—	—	—
Chemikalien und pharmazeutische Produkte .....	c) Brüssel .....	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	b) New York .....	100	6,89	6,89	—	—	—

noch: III. Luftverkehr

noch: B. Luftfrachten

noch: Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren nach Frankfurt (Main)  
von wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg

Warenart <sup>1)</sup>	Versandort	Mindestgewicht in kg	Stand				
			Jul 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Sept. 1956	Sept. 1957
nach Frankfurt (Main) von .....							
Bekleidung, auch halbfertige .....	c) Amsterdam .....	100	0,42	0,42	0,42	—	0,46
	d) Brüssel .....	500	0,38	0,38	0,38	—	—
	d) Brüssel .....	100	—	—	—	0,47	0,47
	c) Glasgow .....	100	1,39	1,39	1,39	1,39	—
	c) Glasgow .....	250	1,22	1,26	1,26	1,26	—
	c) Glasgow .....	500	—	1,05	1,05	—	—
	e) Mailand .....	45	—	0,89	0,89	—	—
	b) New York .....	500	4,83	4,83	—	—	—
	b) New York .....	1000	4,54	4,54	—	—	—
	c) New York .....	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm .....	100	1,56	1,51	—	—	1,68
Garne und Zwirne .....	d) Brüssel .....	100	—	0,42	0,42	—	—
	e) . . . . Manchester	100	—	—	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester .....	500	—	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York .....	45	4,83	4,83	4,54	4,54	4,62
Tuche am Meter, auch zugeschnitten .....	d) Brüssel .....	100	—	0,42	0,42	—	—
	c) Glasgow .....	100	—	1,39	1,39	1,39	—
	c) Glasgow .....	250	—	1,26	1,26	1,26	—
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester .....	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97
	500	—	—	—	0,84	0,84	0,84
	New York .....	45	4,92	4,92	4,54	4,54	4,62
Därme .....	Beirut/Damaskus	100	2,57	2,57	2,57	2,57	2,82
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul .....	250	2,06	2,06	2,06	—	—
	Kairo .....	100	2,23	2,23	2,23	2,23	2,36
	Kalkutta .....	100	4,20	4,25	4,25	4,25	4,25
	Karachi .....	100	3,78	3,45	3,45	3,45	3,45
	Kuweit .....	100	—	3,57	3,57	—	—
	Teheran .....	1000	—	3,03	3,03	—	—
	Teheran .....	500	—	3,15	3,15	—	—
	Teheran .....	250	—	3,36	3,36	3,03	3,03
Drogen .....	Bombay .....	250	—	3,49	3,49	—	—
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien .....	c) Kopenhagen .....	100	1,13	1,13	1,13	—	—
	b) New York .....	45	5,09	5,13	5,09	5,09	5,09
Kosmetische Artikel, Seifen .....	b) New York .....	45	5,09	5,13	5,09	5,09	5,09
Geschäfts- und Büromaschinen .....	Glasgow .....	45	—	—	—	1,21	—
	100	—	1,05	1,05	1,05	—	—
	b) New York .....	45	5,55	5,59	5,09	5,09	5,84
	Oslo .....	100	1,47	1,47	1,47	—	—
	Stockholm .....	100	1,56	1,52	1,56	—	—
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....	d) Mailand .....	100	—	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand .....	250	—	0,72	0,72	0,72	0,72
	d) Mailand .....	500	—	0,68	0,68	—	—
Radio-, Fernsehapparate und Kombinationen .....	Stockholm .....	100	1,56	1,52	1,56	—	—
Fische und Fischwaren .....	Amsterdam .....	100	0,47	0,47	0,47	—	—
	Oslo .....	100	1,47	1,47	1,47	—	—
	Oslo .....	250	1,26	1,26	1,26	—	—
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle .....	Karachi .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	a) Paris .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Karakulfelle .....	Johannesburg .....	250	4,71	4,71	4,71	4,71	4,96
Fuchsfelle .....	d) Mailand .....	100	—	0,89	0,89	0,89	0,89

Anmerkungen: a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5,— per Brutto-Kilo.

<sup>1)</sup> Infolge mehrfacher Änderung der Warenzusammensetzung ist bei Verwendung der Raten umstehende Erläuterung zu beachten.

Erläuterungen zur Warenart

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

I. Relation Frankfurt—New York/Boston und umgekehrt

bis 14. August 1955	ab 15. August 1955	ab 1. Januar 1957
<p>Bekleidung, auch halbfertige, n. a. g.</p> <p>Tuche am Meter, auch zugeschnitten (westwärts), Stoffe und Tuche n. a. g. (ostwärts)</p> <p>Garne und Zwirne n. a. g. (ostwärts)</p> <p>Lederwaren, ausgen. Bekleidung</p> <p>Maschinen, ausgen. Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen</p> <p>Geschäfts- und Büromaschinen n. a. g. (ostwärts)</p> <p>Elektrische Geräte, ausgen. Maschinen n. a. g.</p> <p>Photo- und Projektionsapparate und Zubehör n. a. g. (westwärts)</p> <p>Optische Instrumente, Apparate und Zubehör</p> <p>Chirurgische, medizinische, zahnärztliche Instrumente (westwärts), einschl. Zubehör (ostwärts)</p> <p>Uhren n. a. g.</p> <p>Armband- und Taschenuhren</p> <p>Bijouteriewaren, Neuheiten und andere persönliche Schmuckwaren</p> <p>Chemikalien und pharmazeutische Produkte (westwärts)</p> <p>Kosmetische Artikel, Seifen und Toilettenartikel (ostwärts)</p>	<p>Kleidungsstücke, n. a. g.</p> <p>Garne, Zwirne, Fasern und Textilwaren n. a. g.</p> <p>Leder und Lederwaren n. a. g.</p> <p>Geschäfts- und Büromaschinen, Maschinen nebst Zubehör, Werkzeuge und Überlandfahrzeuge</p> <p>Elektro-Ausrüstungen n. a. g.</p> <p>Optische Artikel, photographische und Projektions-Ausrüstungen nebst Zubehör und Ersatzteilen</p> <p>Wissenschaftliche und Präzisionsinstrumente, <b>außer</b> Uhren</p> <p>Uhren (Wand-, Stand-, Taschen-, Armband- und Weckuhren)</p> <p>Imitations-Juwelen, Neuheiten, Schmuckstücke, <b>außer</b> Uhren</p> <p>Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel</p> <p>Kosmetika und Toilettenartikel, Parfüms</p>	<p>Kleidung und Fußbekleidung, einschl. aller Artikel von Über- und Unterkleidung, aber <b>außer</b> Zubehör wie Regenschirme, Brieftaschen, Geldbörsen, Aktentaschen, Handtaschen, Kostümschmuck Stoffe und Tuche außer Textilfertigwaren</p> <p>Garne, Zwirne, Fasern n. a. g.</p> <p>Lederwaren n. a. g.</p> <p>Maschinen, Werkzeuge, <b>außer</b> Dampf- und Motorschiffsmaschinen, -ersatzteilen</p> <p>Geschäfts- und Büromaschinen n. a. g.</p> <p>Elektrische Ausrüstungen und/oder Vorrichtungen n. a. g., <b>außer</b> Geschäfts- und Büromaschinen</p> <p>Optische Waren, photographische und Projektions-Ausrüstungen, Zubehör und Ersatzteile n. a. g. <b>außer</b> belichteten Wochenschau- und 35-mm-Schmalfilmen</p> <p>Wissenschaftliche und Präzisionsinstrumente, zahnärztliche und chirurgische Instrumente n. a. g., <b>außer</b> Uhren aller Art</p> <p>Uhren aller Art n. a. g.</p> <p>Imitations-Schmuck, Neuheiten, unechte Schmucksachen, <b>außer</b> Uhren aller Art</p> <p>Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel n. a. g.</p> <p>Kosmetika und Toilettenartikel, Parfüms</p>

II. Relation Frankfurt—Brüssel:

bis August 1955	ab September 1955	ab Juli 1956
<p>Unterwäsche</p> <p>Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen n. a. g.</p>	<p>Unterwäsche</p> <p>Radio-, Fernsehapparate, Fernseh-, Radio- und Phonographen-Kombinationen</p>	<p>Bekleidung, einschl. teilweise konfektionierte Bekleidung</p> <p>Radio- und Fernsehgeräte, auch kombiniert mit Plattenspieler</p>

III. Relation Karachi—Frankfurt:

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

IV. Relation Frankfurt—Algier:

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

V. Relation Frankfurt—London:

bis August 1955	ab September 1955	ab 1. April 1956
<p>Uhren (Zeitnehmer)</p> <p>Bijouteriewaren, Neuheiten und andere persönliche Schmucksachen</p>	<p>Meß- und Kontrolluhren, Taximeter, Tachometer, Vibrographen u. ähnl.</p> <p>Imitations-Juwelen, Neuheiten und andere persönliche Schmucksachen (<b>außer</b> Uhren)</p> <p>Handtaschen, Portemonnaies, Brieftaschen und ähnliche Artikel, nicht aus Leder</p>	<p>Kontrolluhren und ähnliche Registrierinstrumente</p> <p>Kuckucksuhren (ab 1. Januar 1957)</p> <p>Imitationsschmuck, Neuheiten, unechte Schmucksachen, <b>außer</b> Uhren aller Art</p> <p>Handtaschen, Geldbörsen, Brieftaschen und ähnliche Artikel, nicht aus Leder</p>

VI. Relation Frankfurt—Mexico City:

bis Dezember 1954	ab Januar 1955	ab Juli 1956
Photograph. Ausrüstung und Projektionsapparate einschl. Zubehör	Photograph. und/oder Projektionsapparate und Ersatzteile	Optische Artikel, photograph. und Projektions-Ausrüstungen, -Ersatzteile und Zubehör n. a. g., <b>außer</b> Wochenschau-Filmen und 35mm Schmalfilmen, belichtet