

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1958/59



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1958/59



Jahrgang 1958 · Nr. 4

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Winter 1958/59	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs	6
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet	7
Für Personen im Ausland	8
Für Personen im Transitverkehr	10
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs)	10
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	11
II. Seeverkehr	
1. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien	12
Index der Zeitcharteraten, Großbritannien	12
Index der Seefrachtraten (Reise- und Zeitcharter), Niederlande	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark	12
Index der Seefrachtraten (Reise- und Zeitcharter), Norwegen	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Schweden	12
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien	13
Sonstige Schifffahrtsindizes	13
2. Frachtraten der Trampschiffahrt	
a) im Überseeeverkehr	
Düngemittel	15
Erdöl	14
Erze	15
Espartogras	15
Getreide	14
Grubenholz	15
Kohle	14
Kopra	14
Salz	14
Schnittholz	15
Schrott	15
Schwefel	15
Schwefelkies	15
Sojabohnen	14
Zinkkonzentrat	15
Zucker	14
b) im Küstenverkehr	
Blocksteine, Granit- und Pflastersteine	17
Briketts	16
Düngemittel	17
Eisen- und Stahlerzeugnisse	17
Getreide	16
Koks	16
Kupfer	17
Papierholz	17
Roheisen	17
Salz	16
Schnittholz	17
Soda	17
Steinkohle	16
Tonerde	17

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

Abkürzungen und Zeichenerklärungen

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

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Mai 1959

Die Verkehrspreise im In- und Ausland

im Winter 1958/59

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

Von ausländischen Eisenbahnen wurden nachstehende Tarifänderungen bekannt:

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

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

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

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

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

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

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

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

	1958	1959
	März	Oktober
	s. jetzt	März
Getreide, von US-Golf nach Grossbrit./Kontinent	40.0	50.7
Kohle von Hampton Roads nach Nordd. Häfen..	25.7	25.1
Holz (Schmitt- und Bauholz) obere Zone Finnland nach Großbritannien ^{a)}	190.0 b)	198.2
Erze Vitoria (Brasilien) nach Antwerpen/Hamburg	32.6	40.11
Phosphat von Sfax nach Antwerpen/Rotterdam/ Hamburg	20.3	20.0
		21.0

^{a)} je Standard, b) April

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

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

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

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

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

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

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

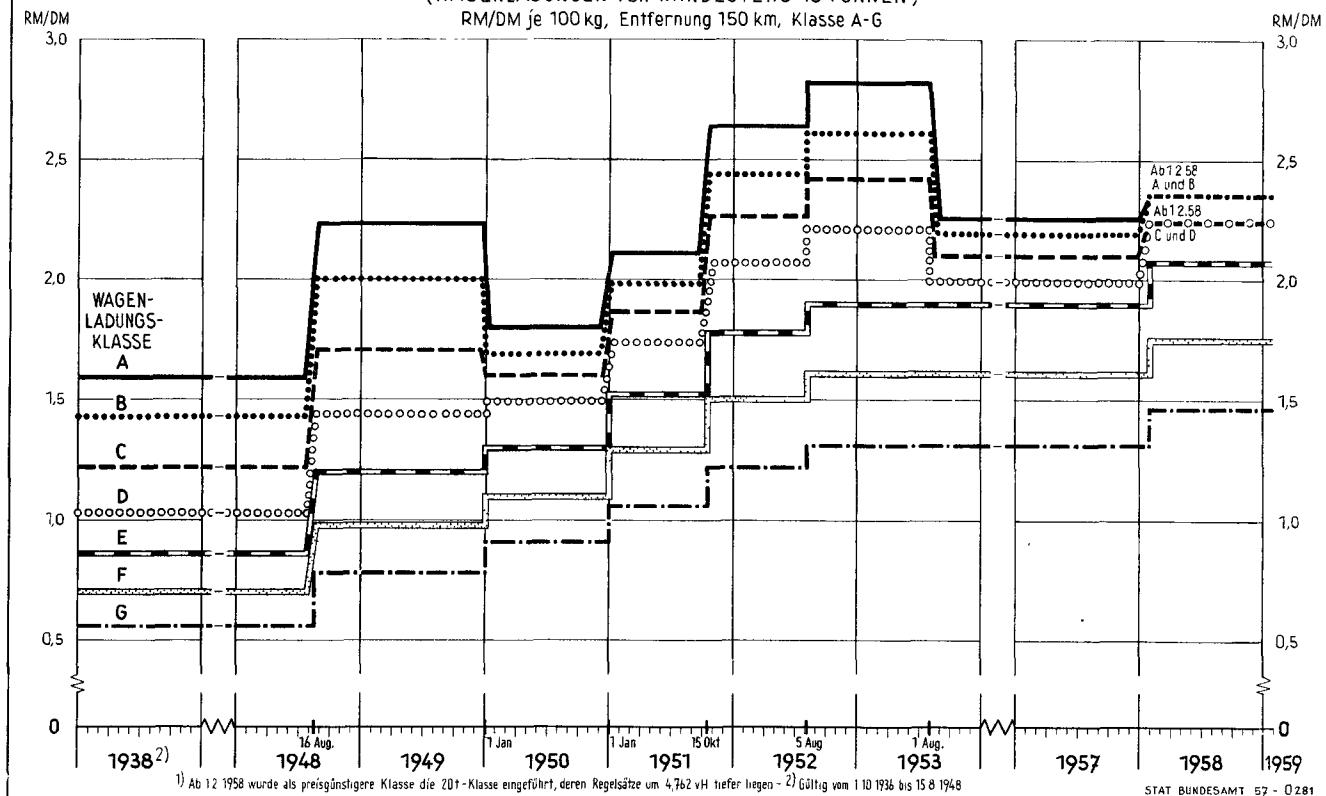
Die European/South Pacific and Magellan Conference hat eine neue Hafengruppierung des Konferenztarifs vorgenommen, die in einer Reihe von Verkehrsrelationen mit der Westküste Südamerikas niedrigere Raten einführt. Teilweise sind mit dem Hinweis auf gestiegene Betriebskosten der Reedereien für einige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

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

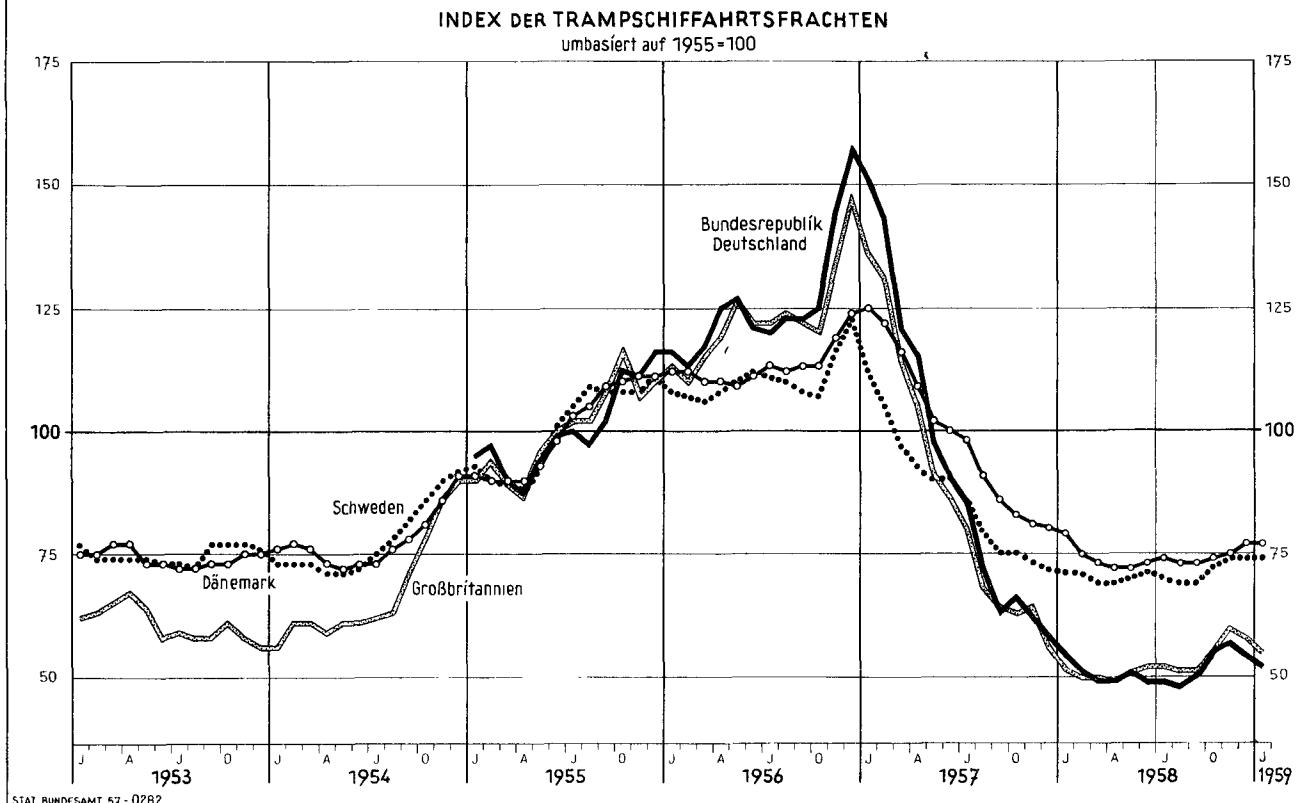
Um der Konkurrenz der Chartergesellschaften zu begegnen, werden die IATA-Gesellschaften ab 1. April an Reisebüros für Pauschalreisen bis zu 50 vH niedrigere Sondertarife gewähren. Die Pauschalreise darf jedoch 23 Tage einschließlich Hin- und Rückflug nicht überschreiten. Ferner soll auch über einen Plan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

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

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



INDEX DER TRAMPSCHIFFFAHRTSFRACHTEN
umbasiert auf 1955=100



I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze¹⁾ in RM/DM in allen Zügen

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾						
Einfache Fahrt								
ab 1. 6. 1932	2,90	2,00	11,60	8,00	29,00	20,00	58,00	40,00
ab 1. 4. 1946	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 25. 7. 1948	4,40	3,00	17,40	12,00	44,00	30,00	87,00	60,00
ab 15. 10. 1951	5,10	3,40	21,00	14,00	51,00	34,00	105,00	70,00
ab 1. 2. 1958	5,70	3,80	24,00	16,00	55,50	37,00	115,50	77,00
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 6. 1932	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 1. 4. 1946	11,60	8,00	46,40	32,00	116,00	80,00	232,00	160,00
ab 25. 7. 1948	8,80	6,00	34,80	24,00	88,00	60,00	174,00	120,00
ab 15. 10. 1951	9,00	6,00	37,50	25,00	84,00	56,00	147,00	98,00
ab 1. 2. 1958	10,20	6,80	42,00	28,00	91,50	61,00	159,00	106,00

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

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

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft
in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		Einbettabteil		2. Kl.		Zweibettabteil		3. Kl.			
	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen			
	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
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	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
	1. Klasse		Spezialklasse		Doppelbettklasse		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
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	12,00

¹⁾ Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ²⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ³⁾ Ab 25. 7. 1948 folgenden Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00, jede weiteren 50 km DM 1,00, ab 475 km = DM 10,00. — 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 zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1958

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾						
Belgien, Sätze in bfrs								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze¹⁾ in dkr								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
ab 6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
ab 1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
Hin- und Rückfahrt								
1950	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1951	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1952	650	520	2 556	2 046	6 306	5 046	12 556	10 046
ab 15. 5. 1953	812	650	3 190	2 556	7 870	6 306	15 670	12 556
ab 3. 6. 1956	920	660	3 580	2 560	8 820	6 300	17 580	12 560
ab 6. 1. 1958	1 100	700	4 300	2 780	10 600	6 860	21 100	13 660
ab 1. 1. 1959	1 240	840	4 900	3 280	12 100	8 080	24 100	16 080
Italien, Sätze in Lire								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 080
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	590	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								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
ab 1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
Hin- und Rückfahrt								
1950	204	136	804	536	2 016	1 344	4 028	2 684
1951	612	408	2 412	1 608	6 048	4 032	12 084	8 052
1952	540	360	2 160	1 440	5 400	3 600	10 800	7 200
1953	468	312	1 764	1 176	3 240	2 180	6 480	4 320
1954	468	312	1 764	1 176	3 240	2 180	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
ab 1. 1. 1959	720	480	2 364	1 576	5 088	3 392	10 080	6 720
für Schnellzüge — aller Art								
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	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
ab 1. 1. 1959	660	540	1 482	1 088	2 844	1 996	5 340	3 660
Hin- und Rückfahrt								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
ab 1. 3. 1957	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
ab 1. 1. 1959	1 320	1 080	2 954	2 176	5 688	3 992	16 080	7 320
Luxemburg, Sätze in lfrs								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—

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

noch: 2. Eisenbahnfaahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1958

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse^{a)}	2. Klasse^{a)}	1. Klasse^{a)}	2. Klasse^{a)}	1. Klasse^{a)}	2. Klasse^{a)}	1. Klasse ^{a)}	2. Klasse ^{a)}
Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	—	—	—	—
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt								
1950—30. 4. 1952	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50
ab 1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00
ab 1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00
ab 1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30
Österreich¹⁾, Sätze in S Einfache Fahrt								
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00
ab 1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00
ab 1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00
Hin- und Rückfahrt								
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	270,00	180,00
ab 1. 9. 1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	441,00	294,00
ab 1. 1. 1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	552,00	368,00
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt								
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00
ab 1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00
ab 1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00
ab 1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	113,00
Schnellzugzuschlag								
1950	4,50		—	—	—	3,00	—	—
ab 1. 5. 1951	6,00		—	—	—	4,00	—	—
ab 1. 4. 1952	6,00		—	—	—	4,00	—	—
ab 1. 6. 1953	4,50		—	—	—	3,00	—	—
ab 1. 1. 1957	4,50		—	—	—	3,00	—	—
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt								
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—
ab 1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40
Hin- und Rückfahrt								
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—
ab 1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50
1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal, Sätze in Escudos Einfache Fahrt								
1952	17,50	12,50	70,00	50,00	—	175,00	125,00	—
1953	17,50	12,50	70,00	50,00	—	175,00	125,00	—
1954	17,50	12,50	70,00	50,00	—	175,00	125,00	—
ab 15. 11. 1955	17,50	12,50	70,00	50,00	—	175,00	125,00	—
ab 15. 8. 1957	20,00	19,00	80,00	76,00	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	160,00	152,00	400,00	380,00	280,00	—
Spanien, Sätze in Pesetas Einfache Fahrt								
1950—1953	16,30	10,20	65,00	40,65	—	182,50	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	98,80	71,50	246,90	176,80	493,75	359,15
ab 1. 4. 1957	33,35	24,40	132,35	97,00	60,65	332,35	242,45	151,50
ab 1. 11. 1958	34,00	25,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00
Hin- und Rückfahrt								
1950—1953	32,60	20,40	130,00	81,80	—	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	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20	224,45
ab 1. 4. 1957	66,70	48,70	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00
ab 1. 11. 1958	68,00	50,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt								
ab 1. 1. 1950	4,07		2,44		1. Klasse	8,14	—	4,88
ab 1. 5. 1952	2,63		1,75		2. Klasse ^{b)}	5,25	—	3,50
ab 15. 9. 1957	3,00		2,00		1. Klasse	6,00	—	4,00
Hin- und Rückfahrt								

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

^{a)} 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. — ^{b)} 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. — ^{c)} In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Stand: Mitte März

in DM¹⁾

Fahrtroute von — nach	km ²⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	67,73	55,46	135,46	110,92
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,59	9,80	27,18	19,61
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,25	24,12
insgesamt	1 560	192,94	136,32	343,89	244,65
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	15,69	10,38	31,39	20,77
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	390	55,00	43,48	102,52	84,10
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	759	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,25	24,12
insgesamt	1 574	182,31	124,92	315,16	218,99
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,19	72,24
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
insgesamt	1 085	119,09	80,12	212,69	143,24
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,20	16,86	50,40	33,71
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	177	21,87	13,62	37,34	25,40
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	720	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	365	29,90	20,04	51,52	34,59
insgesamt	1 503	161,47	107,52	269,26	181,70
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,19	72,24
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,29
insgesamt	1 261	159,06	106,77	294,13	197,53
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,81	9,25	25,62	18,49
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	116	17,05	12,27	25,42	18,31
insgesamt	897	100,86	69,52	164,54	113,80
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	156	19,09	11,77	32,55	21,87
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	598	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,67	24,84	51,91	37,21
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
insgesamt	1 791	181,20	115,89	310,84	198,64
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	253	25,64	17,23	44,27	29,84
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,00	3,00	12,00	6,00
insgesamt	1 455	161,14	107,23	239,77	152,84
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	365	29,90	20,04	51,52	34,59
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	17,93	8,97	35,86	17,93
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	40,00	28,43	80,00	56,85
insgesamt	2 367	220,33	146,44	343,88	228,37
Oslo—Malland					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	17,32	11,54	34,63	23,09
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	95,82	74,70	157,12	120,99
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,67	24,84	51,91	37,21
Chiasso—Malland	51	4,15	2,31	7,07	3,94
insgesamt	2 240	258,96	185,39	404,13	289,23
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	624	70,64	47,10	121,19	80,79
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	301/283	28,74	19,37	49,51	33,37
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	742	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	21,87	13,62	37,34	25,40
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,20	16,86	50,40	33,71
insgesamt	2 076	233,95	153,95	391,44	263,27

Nach den Angaben des Amtes für Internationale Personennahverkehr

¹⁾ Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen in DM (veröffentlicht in „Der Transportdienst“ Jg. 32, Heft 9 vom 25. Febr. 1959) umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,974 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

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

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung						
	1. 10. 1936 ¹⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958
Stückgut im Gesamtgewicht von							
1— 500 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90
mehr als 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung							
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t ²⁾							
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,35
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,13
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,81	1,75
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,39
Ausnahmetarife darunter: 6 B 1 Kohle ..	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46
1 B 34 Grubenholz ³⁾ ..	1,30 ⁴⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,37

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

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

RM/DM je 1 000 kg

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette tier. Öle sonst. pilz. u. tier. Ölimport.	Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelschiefer	Schwefelschieferabbrände	Steinkohle	Steinkohlen- Briketts	Rohbraunkohlen		
von nach	Hamburg-Altona Frankfurt (Main) (513 km)	Hamburg Augsburg (730 km)	Nienburg (Weser) Essen (229 km)	Hamburg Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Salzgitter Dortmund Vbf (259 km)	Meggen Duisburg Hochfeld-Süd (129 km)	Duisburg Hochfeld-Süd (270 km)	Esen Hbf Passau (710 km)	Gelsenkirchen Hbf (357 km)	Hamburg (346 km)	Liblar (435 km)	
	Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 ^{a)}	17 S 1 ^{b)}	16 B 1 ^{b)}	24 S 5 ^{b)}	B ^{c)}	24 S 5 ^{b)}	A ^{b)}	7 B 35 ^{c)}	7 B 21 ^{c)}	7 B 1 ^{c)}	6 B 1 ^{c)}	6 B 11 ^{c)}	6 B 14 ^{c)}
1938 JD	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 JD	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,98
1952 JD	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 JD	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 JD	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 JD	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 JD	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 JD	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D ²⁾	57,74 ³⁾	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1958 Juli	43,30 ⁴⁾	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Aug.	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Sept.	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Okt.	50,90 ⁴⁾	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Nov.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Dez.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 Jan.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Febr.	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
März	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Ware	Braunkohlenbriketts	Rohe Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/ Dieselöl	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngekalk	Thomasmehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von nach	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen	Hamburg	Bremen	
	München	Hamburg	München	Duisburg	München	Bremen	Hildesheim	Hagen	Frankfurt (Main)	Osnabrück	Offenbach	Backnang	Münster	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 ^{c)}	14 B 1 ^{e)}	14 B 2 ^{e)}	C ^{c)}	14 B 23 ^{e)}	4 B 6 ^{b)}	G ^{c)}	C ^{e)}	11 B 1 ^{b)}	23 S 3 ^{b)}	21 S 2 ^{c)}	A ^{c)}		
1938 JD	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 JD	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 JD	26,73	15,31	58,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	28,10
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	37,57	27,31
1954 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D ²⁾	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1958 Juli	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Aug.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Sept.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Okt.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Nov.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Dez.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1959 Jan.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Febr.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
März	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnitholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug ¹¹⁾	Stahlschrott	Stahl-Form- stahl ¹²⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹³⁾		
von nach	Passau Hbf			Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen	
	Herford			Mannheim-Sondhofen (504 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (381 km)	(30 km)	(66 km)	(342 km)	(274 km)	(387 km)	(365 km)	(254 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F ^{c)}	1 B 21 ^{c)}	1 B 22 ^{c)}	1 B 34 ^{c)}	1 B 1 ^{c)}	F ^{b)} b)	D ^{b)} b)	F/IV ¹⁰⁾ c)	F/III ¹⁰⁾ c)	F/IV ¹⁰⁾ c)	D/I ¹⁰⁾ c)	D ^{c)}	D/I ¹⁰⁾ c)	
1938 JD	20,20	10,50	.	10,40	25,60 ⁶⁾	13,23	19,95	2,20	3,60	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 JD	33,50	18,57	18,37	39,21 ⁷⁾	24,11	33,87	4,25	6,93	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74	
1952 JD	38,66	21,27	20,96 ⁵⁾	21,07	43,42	27,87	39,86	4,92	8,00	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,78	5,10	8,30	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D ²⁾	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1958 Juli	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Sept.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Okt.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Dez.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 Jan.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

*) 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 preisgunstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. Februar 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ³⁾ JD 1958. — ⁴⁾ Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis Dezember ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — ⁵⁾ Durchschnitt April bis Dezember 1952. — ⁶⁾ Nach Regelklasse E. — ⁷⁾ Durchschnitt August bis Dezember 1951. — ⁸⁾ Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — ⁹⁾ Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — ¹⁰⁾ Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1958 für Montanguter. — ¹¹⁾ Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — ¹²⁾ Unbearbeitet. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien										Tanker Index ⁶⁾ (£) Scale Nr. 2 = 100	
	Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾			Index der Trampschiffahrtsfrachten ³⁾ Reisecharter								Zeitcharter			
	Linien- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt	ins- gesamt	Gef- treide	Zucker	Kohle	Erz	Düngemittel	Holz	Esparto	ins- gesamt	Ölge- feuerte	Motor- Schiffe ⁴⁾	
	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	88,7	74,4	71,7	68,3	75,2	79,1
1955 JD	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	116,1
1956 JD	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	229,5
1957 JD	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	143,4
1958 JD	122,3	67,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	68,2	71,5	68,8	55,5	55,2	56,0	46,9
1958 Jan	127,9	71,5	41,9	64,9	58,5	77,8	58,0	71,1	—	72,6	74,5	—	—	61,1	33,7
Febr.	126,7	66,9	50,6	64,0	59,0	78,9	47,5	68,9	76,0	76,2	72,5	54,4	52,3	56,6	50,8
März	124,8	64,3	44,4	63,3	60,0	76,8	50,9	67,7	60,5	71,4	73,0	51,8	52,3	51,2	41,9
April	122,4	65,0	40,6	62,7	63,9	74,7	46,3	66,8	—	66,2	67,4	—	—	—	38,2
Mai	121,7	66,8	47,0	64,6	63,5	79,8	52,8	66,7	57,4	69,1	70,4	—	—	—	42,9
Juni	120,7	64,7	43,6	66,5	62,1	77,2	58,1	74,0	60,5	73,9	68,1	—	—	50,6	41,5
Juli	120,6	65,2	50,0	66,6	64,1	82,8	52,1	74,9	58,9	72,3	68,6	60,1	61,8	58,4	58,2
Aug.	120,6	63,8	53,1	65,0	59,9	88,1	59,5	66,7	58,2	66,5	66,6	55,1	56,0	54,2	52,3
Sept.	120,3	65,5	56,5	65,7	64,0	90,5	50,6	67,3	—	67,6	68,8	—	—	52,7	49,4
Okt.	120,7	71,9	57,3	70,4	70,4	81,8	60,4	70,4	87,0	70,2	66,6	54,2	50,9	57,5	53,4
Nov.	120,4	75,0	59,2	76,4	76,3	105,7	59,6	70,0	80,6	80,4	67,2	59,6	58,4	60,8	50,1
Dez.	120,4	71,8	60,6	74,6	74,7	104,5	57,7	73,1	74,4	—	66,3	55,8	54,7	56,9	50,5
1959 Jan.	120,0	68,0	57,5	70,3	72,1	79,2	53,8	71,3	—	79,3	66,8	53,1	49,9	56,3	49,4
Febr.	119,6	67,5	52,5	68,2	64,0	81,9	61,9	69,6	55,9	77,8	68,5	50,6	48,5	52,7	46,3
März	119,1	65,5	45,2	65,1	65,3	78,4	47,6	71,1	55,9	72,7	69,0	53,6	50,6	56,6	38,2

Zeit	Niederlande ⁶⁾							Dänemark	Norwegen ⁸⁾				Schweden ¹⁰⁾		
	Reise-				Zeit-				Norwegen ⁸⁾				Schweden ¹⁰⁾		
	Charter		davon:		Zeit-				Reise-		Norwegen ⁸⁾		Schweden ¹⁰⁾		
	ins- gesamt	Gef- treide	bri- tischen	Amerika- nischen	niederlan- dischen	Erz	Son- stige	Index der Tramps- schiff- fahrt- frachten ⁷⁾	Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-	
	1924/38 = 100								1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale 2 = 100	USMC ¹²⁾	1948 = 100		
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁸⁾	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115	
1954 JD	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 ⁸⁾	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65
1955 JD	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92	
1956 JD	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 ¹⁰⁾	162,5	170	166
1957 JD	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112
1958 JD	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,2r	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53
1958 Jan	252,4	214,3	—	237,1	233,5	319,4	290,8	482,1	79	83,2	68,7	43,9	39,0	110	48
Febr.	244,7	206,8	—	221,7	—	291,1	285,9	346,9	75	81,9	62,6	55,9	46,3	110	59
März	240,8	214,7	—	212,6	191,2	270,0	274,6	400,7	73	76,1	64,4	49,3	45,7	107	58
April	242,2	225,1	—	232,3	288,3	291,0	352,6	413,5	72	74,8	65,4	39,0	41,2	106	49
Mai	236,9	236,1	—	226,5	224,9	291,2	228,6	402,0	72	77,4	65,4	42,1	42,3	108	48
Juni	242,9	240,6	—	225,4	226,0	287,4	277,7	439,0	73	76,6	65,7	46,3	41,7	109	49
Juli	236,1	211,5	—	226,1	212,5	355,8	276,3	401,1	74	76,6	63,8	59,1	53,0	108	56
Aug.	233,8	210,4	—	227,9	—	246,6	277,4	396,7	73	75,4	64,3	65,2	51,2	107	60
Sept.	226,9	215,5	—	220,4	230,0	267,4	270,0	390,7	73	75,1	59,2	51,3	106	55	
Okt.	240,2	237,7	—	237,0	—	243,5	274,0	349,8	74	79,1	62,0	66,6	50,3	111	55
Nov.	281,7	267,3	—	258,7	—	336,5	316,4	414,9	75	80,4	64,0	58,0	50,8	114	54
Dez.	267,7	232,1	—	250,2	—	320,9	298,1	313,6	74	79,6	57,8	65,9 ¹¹⁾	51,1	114	50
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	370,9	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	404,2	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49
Marz....	213,3	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	376,9	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45

Anmerkungen: ¹⁾ Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — ²⁾ MOT: Von Dezember 1945 bis Juni 1954, ab 1. Juli 1954 Scale Nr. 2, ab 15. Dezember 1958 Scale Nr. 3. — ³⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ⁴⁾ Schiffe von 8000 t dw und mehr. — ⁵⁾ Berechnet von: Harley Mullion & Co. Ltd., London (Ab 15. Dezember 1958 Scale Nr. 3). — ⁶⁾ Berechnet von: Joh. den Braber, Rotterdam. — ⁷⁾ Berechnet vom: Statistische Departement. — ⁸⁾ Umbasierte Jahresdurchschnitte 1950—1954 des früher veröffentlichten dänischen Trampschiffahrtsindex 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: Kommerskollegium.

Zeit	Italien														
	Internationaler Trampfrachtenindex ¹⁾														
	Allge- meiner Index	darunter:													
		Getreide	Zucker	Kohle			Eisenerz	Pyrit	Phosphat			Huelva	Casa- blanca	Sfax/ Susa	
		North. Range	La Plata	Austra- lien nach	Kuba	Queens- land	US. Atlantik North. Range	Rotter- dam nach	Danzig	Cardiff	Bona	nach			Okt- Wk/UK
		UK/Kont.			Italien	Rio de Janeiro	Italien			UK	Nordeuropa				
		1938 = 100													
1950 JD	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 JD	315	369	336	282	475	331	176	189	359	198	396	403	390	290	399
1955 JD	466	531	420	382	712	457	274	293	478	221	560	516	526	414	495
1956 JD	537	651	630	521	879	631	353	365	577	329	625	614	595	477	541
1957 JD	417	447	422	299	721	323	249	255	511	199	601	570	443	320	—
1958 JD	237	264	242	203	356	285	125	158	295	164	392r	—	315r	231	331
1958 Jan.	244	300	240	198	403	226	127	141	—	—	—	—	331	238	—
Febr.	252	240	224	183	423	—	126	146	281	—	419	—	—	232	—
März	236	264	219	178	415	—	120	155	263	175	—	—	324	238	—
April	223	245	227	172	423	213	125	142	276	157	—	—	—	226	—
Mai	241	301	235	194	423	285	131	160	281	162	—	—	—	226	—
Juni	216	254	219	194	—	283	126	158	284	160	—	—	—	229	—
Julii	244	245	244	191	229	279	132	151	415	160	378	—	290	229	—
Aug.	224	222	250	200	235	279	120	147	—	162	—	—	290	226	—
Sept.	230	261	250	206	235	283	117	147	—	166	—	—	310	226	326
Okt.	243	286	250	232	—	335	119	181	276	166	—	—	324	229	326
Nov.	265	319	276	232	414	331	127	165	—	164	419	—	324	239	342
Dez.	231	228	268	251	—	338	126	199	287	169	—	—	331	238	—
1959 Jan.	250	—	236	255	409	272	119	161	259	152	—	—	324	233	359
Febr.	236	207	268	—	396	334	116	153	272	169	—	—	—	226	—
März ....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

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

Zeit	Großbritannien														
	a) Activity Index ²⁾ ³⁾										b) Zeit charter Volume Index ⁴⁾	c) Average Freight Rate Assess- ment für die Tankerfahrt ⁵⁾			
	ins- gesamt	Gef- treide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	Sonstige	Kon- sekutiv.		AFRA- Rate	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohölfaht in s per 2240 lbs		
		Ge- treide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	Sonstige	Kon- sekutiv.		Scale Nr. 2 = 100	Karib. See	U.S.- Golf nach London	Pers.- Golf
Januar-Juni 1954 = 100															
1954 JD	100,0 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,0 ³⁾	109,95	35,9	42,2	60,3
1955 JD	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	—	110,5	114,45	39,0	43,11	62,6
1956 JD	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	142,57	46,4	54,9r	76,5
1957 JD	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	130,23	45,3	53,6	89,5
1958 JD	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	121,03	39,4	46,6	65,7
1958 Jan.	117,1	51,5	7,5	17,5	5,1	11,0	2,6	11,6	8,6	3,7	92,6	—	—	—	—
Febr.	86,7	34,3	8,1	10,4	5,2	7,1	2,2	6,6	10,0	4,1	65,2	124,6	40,6	47,11	67,6
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	124,1	40,4	47,8	67,3
Juni	98,2	38,4	9,3	16,3	3,4	5,6	2,9	8,1	8,8	5,8	64,7	—	—	—	—
Julii	85,6	38,3	6,6	14,4	3,9	6,2	1,5	8,0	4,4	4,0	71,3	—	—	—	—
Aug.	89,3	42,5	5,3	11,3	4,1	6,3	1,4	7,5	6,3	5,8	94,5	121,5	39,6	46,8	66,0
Sept.	104,7	61,7	11,1	8,3	3,6	7,0	3,6	3,6	5,8	2,1	98,8	—	—	—	—
Okt.	147,7	99,0	10,8	10,3	4,3	8,7	1,6	5,2	6,1	4,5	109,9	—	—	—	—
Nov.	161,0	116,2	6,0	13,6	4,6	7,0	3,0	3,2	8,3	2,9	104,2	113,9	37,0	43,9	62,3
Dez.	126,2	69,4	8,2	13,5	4,5	8,3	7,1	3,9	7,9	8,2	82,9	—	—	—	—
1959 Jan.	133,3	76,7	4,5	14,0	4,7	7,4	7,5	5,9	5,4	7,3	116,0	—	—	—	—
Febr.	130,8	71,5	9,5	11,9	6,2	6,8	6,8	5,4	4,3	11,2	109,7	111,6 ⁶⁾	36,3	42,10	61,5
März	125,8	68,7	5,3	11,1	2,8	6,7	4,8	7,2	7,3	12,1	127,0	—	—	—	—

Anmerkungen: ¹⁾ Berechnet von: Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht in: Informazioni marittime u.a.m. — ²⁾ Berechnet von W.G. Weston, London (Westinform Service), umgerechnet auf Monatsbasis; 1954 = I. Halbjahr. — ³⁾ Der Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekanntgewordener Reisecharter mit 4000 t dw und mehr (ohne US-Tonnage), wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — ⁴⁾ Berechnet aus dem Berichtszeitraum festgestellten Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage, bezogen auf den entsprechenden Tonnagenumfang im Basiszeitraum. — ⁵⁾ Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (viertjährlich). — ⁶⁾ Ab 15. Dezember 1958 nach Scale Nr. 3.

2. Frachtraten der Trampschiffahrt
a) im Überseeverkehr

Zeit	Getreide												
	US-Golf nach		St. Lawrence nach		North. Range nach		Nord-Pazifik nach		La Plata nach		Nordchina nach		
	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Rttd.	UK/ Kont.	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			
1938 JD . . . . .	.	.	12.11		13.10		25.9	.	25.3	25.2	.	29.9
1950 JD	38.6	5,72	5,24		9,58	69.5			48.8	46.1		94.11	
1954 JD	59.5	7,59	51.3	6,00	6,92	54.11	7,11	81.9	82.3	79.2	76.9	81.4	
1955 JD	91.1	10,61	77.7	8,51	8,78	79.11	9,43	122.6	16,20	110.4	96.5	93.2	
1956 JD	114.0	14,02	90.6	10,90	10,61	99.5	11,76	152.9	18,17	155.2	145.11	138.11	
1957 JD	78.6	9,50	63.0	6,29	5,72	68.3	8,23	95.1	10,53	116.0	91.11	96.3	
1958 JD	46.0	4,95	40.8	4,15	4,85	40.4	4,40	61.6	7,06	56.8	51.3	54.7	
1958 Juli	47.6	4,79	38.0	3,58	.	38.0	.	57.6	.	55.0	50.2	55.8	
Aug.	45.0	4,27	36.11	4,00	.	37.5	.	53.3	5,50	55.0	48.4	52.8	
Sept.	43.6	4,56	35.4	4,17	.	36.0	4,38	50.4	5,73	54.4	54.2	55.6	
Okt.	50.7	5,64	40.9	4,25	.	43.3	4,65	58.6	7,10	63.6	58.6	60.3	
Nov.	51.11	6,05r	46.0	4,70	5,15	45.0	5,25	71.5	8,22	67.3	62.4	73.4	
Dez.	50.0	5,33	50.0	.	5,50	45.0	5,25	75.0	8,25	66.9	56.1r	68.9	
1959 Jan.	49.1	5,07	49.7	4,90	.	42.7	4,75	70.3	7,50	65.3	55.9r	56.4r	
Febr.	43.3	4,74	42.9	3,88	4,13	38.5	4,75	63.8	.	61.5	55.10p	54.10p	
März	44.0	4,26	37.6	.	.	38.0	.	64.9	7,00	60.11	48.5p	51.11p	
Zeit	Getreide					Zucker				Kopra	Soja-bohnen	Kohle	
	West-Australien nach UK/Kont.	Ost-Range	Süd-Afrika nach Antw./Hbg.	Schwarzmeernach UK/Kont.		Kuba nach UK	San Domingo	Mauritius nach UK	Queensland	Philipinen nach Japan	US-Golf nach Japan	Hampton Roads nach Nordd. Häfen	
	s je 2240 lbs									\$ je cbf	\$ je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	
1938 JD	32.3	.	33.9	.	10.8	16.0	16.6	.	.	.	.	.
1950 JD	69.10	78.5	70.10	.	36.5	60.1	67.7	53.10	55.7	84.3	.	.	
1954 JD	80.1	90.4	86.8	68.9	52.6	66.11	78.6	67.6	72.3	117.4	0,19	12.14	
1955 JD	126.11	131.7	127.9	93.5	74.5	114.6	111.7	103.4	99.5	157.0	0,29	16.77	
1956 JD	171.1	178.3	173.0	124.4	.	141.3	133.8	124.10	135.1	214.8	0,41	21.84	
1957 JD	110.10	119.9	114.4	87.8	51.10	119.6	108.2	105.7	74.2	151.0	0,26	16.46	
1958 JD	63.3	73.1	67.7	48.8	48.10n	66.2	60.11	56.7	58.7	103.7	0,15	8,34	
1958 Juli	57.6	.	.	47.1	50.0n	.	.	.	55.6	.	.	24.8	
Aug.	57.6	.	.	46.6	50.0n	.	.	.	55.5	96.3	0,14	8,13	
Sept.	57.11	66.8	62.4	47.9	50.0n	58.6	.	.	57.5	95.5	0,14	8,13	
Okt.	74.3	81.1	76.0	51.7	46.1n	67.6	.	.	57.6	60.3	0,17	8,65	
Nov.	75.3	82.6	77.10	52.2	45.0n	67.6	.	.	57.6	64.2	0,16	8,84	
Dez.	77.0	.	.	.	45.0n	.	.	.	.	115.0	.	27.1
1959 Jan.	78.2	87.6	83.9	48.9	45.0n	.	.	57.6	65.0	.	.	24.10	
Febr.	71.3	81.0	74.9	49.10	.	63.6	.	57.6	60.0	114.5	.	7,25	
März . . . . .	.	.	47.3	.	.	.	.	58.0	60.0	.	.	22.5
Zeit	Kohle					Erdöl (dirty)							
	Hampton Roads nach West-italien			Wales nach Rotter-dam		Rotter-dam nach Westitalien	Danzig/Stettin	Karibische See nach UK.		US-Golf nach Nordd. Häfen	Persischer Golf nach Nordd. Häfen		
	Rotter-dam	West-italien	Japan	West-italien	Rotter-dam	nach Westitalien	Danzig/Stettin	nach UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen	Nordd. Häfen	
	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs						s je 2240 lbs					
1938 JD . . . . .	.	.	.	7,6 ⁴⁾	4,1	5,9	.	.	13.7	.	.	24.10
1950 JD . . . . .	.	.	.	23.8	13.6	22.4	31.4	44.7 ³⁾	.	49.10 ²⁾	.	84.2 ²⁾
1954 JD	36.0	5,67	10,28	23.5	14.7	20.4	27.2	25.10 ²⁾	.	31.1 ²⁾	.	44.3 ²⁾	
1955 JD	59.2	8,77	14,42	33.5	18.2	27.6	42.6	37.2 ²⁾	.	36.4 ²⁾	.	69.4 ²⁾	
1956 JD	77.2	11,52	19,90	37.11	21.4	33.1	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	148.6	
1957 JD	51.11	7,90	15,71	35.2	14.7	29.5	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	152.0	
1958 JD	24.2	3,97	7,60	23.11	13.0	16.2	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1r	
1958 Juli	23.10	4,05	8,59	.	12.3	.	22.0	16.3	17.5	.	.	31.2	
Aug.	23.9	3,77	7,88	21.0	.	22.0	.	22.6	16.5	17.7	.	32.1	
Sept.	23.2	3,17	7,05	22.8	13.0	.	22.6	16.8	17.10	.	.	31.4	
Okt.	24.7	3,81	7,00	25.0	.	22.6	17.1	18.3	20.0	20.11	.	34.0r	
Nov.	25.6	4,21	4,21	25.0	.	22.6	18.1	19.4	24.0	25.2	30.6r	33.9	
Dez.	26.7	4,12	7,21	.	15.0	16.8	23.5r	18.1	19.4	24.0	25.2	31.7	
1959 Jan.	23.7	3,79	7,38	.	.	24.8	16.8	17.8	.	.	30.5	31.3	
Febr.	23.2	3,72	7,25	31.6	12.0	.	23.0	16.0	17.0	.	29.1	30.1	
März	20.11	3,71	7,30	.	.	24.0	16.4	18.0	.	24.6	22.10	23.7	

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

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

Zeit	Grubenholz						Schnitt- und Bauholz				
	Untere Zone Finland	Lenin- grad	Untere Zone Schweden nach UK	Westküste Schweden	Weiß-Meer	Ost-Kanada	Obere Zone Finland	Untere Zone Finland	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Nord- Pazifik
	s je Fathom						s je Standard			\$ je 2240 lbs	
1938 JD .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1950 JD	120.1	133.9	88.3	.	155.6	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	.
1954 JD	138.3	139.2	132.4	.	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12,12
1955 JD	211.11	222.6	174.3	.	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20,08
1956 JD	217.1	210.10	.	.	287.5	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	25,04
1957 JD	188.6	174.5	160.11	156.11	268.9	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4	19,54
1958 JD	127.1	119.9	126.4	119.4r	189.6	187.2	202.2	180.5	200.5	181.6	10,29r
1958 Juli	142.6	.	144.6	145.0	.	.	197.6	184.2	.	182.6	9,52
Aug.	125.0	127.6	122.4	.	.	.	190.5r	175.8	207.6	173.4	.
Sept. ....	.	122.6	.	.	.	.	181.11	180.0	.	187.6	9,50
Okt. ....	.	133.9	.	.	.	.	198.2	178.11	.	177.6	10,50
Nov. ....	.	140.0	.	.	.	.	.	191.8	201.11	200.3	.
Dez.	140.0	.	.	.	.	.	225.0	197.2	.	198.9	12,23r
1959 Jan.	140.0	.	.	129.0	.	.	.	200.0	.	191.8	.
Febr.	140.0	.	.	.	.	.	.	206.3	.	213.9	.
März	140.0	125.0	122.6	121.6	.	178.9	222.0	185.0	.	177.6	.
Zeit	Zinkkonzentrat	Erze								Schwefelkies (Pyrit)	
	Port Pirie (Südaustral) nach Antw.	Almeria	Bona	La Goulette	Takoradi	Vitória (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay	Vassilkovo Bay
		Antw./Rttd./Hbg.			UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.			Rttd.	
s je 2240 lbs											
1938 JD .....	.	.	.	.	.	.	.	6.9	.	.	.
1950 JD	75.6	.	.	.	.	.	17.9	19.7 ¹⁾	26.7	.	20.10
1954 JD	93.6	.	25.1	24.9	47.10	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9	35.6
1955 JD	127.11	33.2	35.8	36.6	.	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10	46.5
1956 JD	185.4	41.0	43.0	41.6	95.0	107.8	122.8	30.2	39.8	61.3	57.4
1957 JD	131.6	33.1	34.11	35.9	67.6	77.10	77.6	25.2	36.7	49.5	48.8
1958 JD	69.3	21.8	21.2	19.6r	48.9	39.4	43.3	17.4	18.9	28.7	25.10
1958 Juli .....	.	22.3	.	19.0	19.0	50.0	.	39.0	18.5 ²⁾	17.0	.
Aug. ....	.	.	19.0	19.0	18.6	.	.	.	.	28.9	.
Sept. ....	.	.	19.0	.	.	45.0	40.11	39.9	.	28.6r	.
Okt. ....	.	26.0	.	.	.	.	42.0	.	.	21.2	29.0
Nov. ....	.	.	.	19.0	.	.	40.6	48.1	.	22.0	28.0
Dez. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28.0
1959 Jan.	92.6	20.0	.	20.3	.	.	36.0	46.6	.	15.9	.
Febr.	92.6	20.0	.	.	.	.	36.0	44.6	.	.	.
März ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zeit	Schwefelkies (Pyrit)				Schrott ³⁾	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva		Morphou- Bay	Northern Range nach Antw./ Rttd./Amst.	Rttd./Antw. Casablanca nach UK	Algerien	(Phosphat)	(Kali)	Nordseehäf. Hbg./Brem./ Antw. nach Japan	US-Golf	
	UK	Antw.	Rttd.	Rttd./Hbg.	Rttd./Amst.	Alexandrien	Casablanca nach Antw./ Rttd.	Sfax nach Rttd./Hbg.	Antw./ Rttd./Hbg.	nach UK	
s je 2240 lbs											
1938 JD .....	.	.	8.3	.	.	.	.	.	.	.	.
1950 JD	26.9	25.8	24.3	29.2	.	.	37.4	23.0	24.2	.	40.11
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	8,54	87.4	33.2	27.2	29.5	10,49	51.0
1955 JD	50.6	40.9	37.0	46.0	12,97	115.8	41.1	35.8	37.2	14,15	86.3
1956 JD	56.2	43.7	41.9	58.9	17,70	126.1	62.6	39.9	44.0	20,67	112.9
1957 JD	46.7	35.5	31.8	44.9	12,28	110.9	46.5	27.6	32.0	16,47	96.5
1958 JD	36.3	22.9	23.2	26.9	6,07	80.11	29.6	19.8	20.6	8.45	49.6
1958 Juli	37.3	.	.	.	5,84	81.6	.	19.4	20.9	8,37	55.0
Aug.	21.0	.	.	.	.	77.6	.	19.1	20.0	.	52.6
Sept.	34.6	.	.	25.3r	.	81.3	.	19.3	.	.	46.9
Okt.	36.0	.	22.3	26.0	.	78.2	.	19.3	20.0	.	.
Nov.	35.11	23.0	22.8	.	.	79.7	.	20.0	21.0	.	.
Dez. ....	.	.	30.3	.	.	79.5	.	20.0	20.6	7,50	50.0
1959 Jan.	31.0	.	.	27.6	.	82.4	.	19.6	20.6	7,50	50.6
Febr. ....	.	22.6	22.3	25.9	.	78.8	.	20.0	.	.	.
März ....	.	.	.	.	.	79.1	.	19.0	21.0	.	.

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

noch : 2. Frachtraten der Trampschiffahrt
b) im Küstenverkehr

Zeit	Gefreide				Salz				Steinkohle			
	Stockholm	Seeland (dän.)	Elbe		Rheinberg/ Ossenberg	Lübeck		Wismar/ Stralsund	Ostküste Groß- britannien	Stettin		
	Elbe		Seeland (dän.)	nödl. Halmst./ Gotenburg	Kopenhagen	nödl. Oskars- hamn/Stockh.	Oskarshamn	Elbe	Gefle/ Sundsvall	Varberg/ Gotenburg		
	skr je 1000 t		DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs	skr je 1000 kg			
1950 JD	14,06	.	.	.	17,00	11,34	9,50	12,6	.	.	.	.
1954 JD	19,50	6,50	.	.	16,46	16,45r	18,00	10,08	16,6	12,92	.	.
1955 JD	25,00	8,16	11,87	15,38	18,00	18,21	16,00	11,64	22,4	16,04	15,25	.
1956 JD	26,63	8,01	11,56	12,83	.	20,33	17,94	14,20	21,9	15,92	20,67	.
1957 JD	24,50	7,16	7,77	9,53	20,75	17,88	14,28	12,75	15,8r	12,67	15,75	.
1958 JD	19,00	6,56	7,66	8,46	16,40	18,25	14,86	9,67	11,8	12,95	14,04	.
1958 Juli .....	.	6,00	8,75	8,75	.	.	.	10,00	.	12,25	.	.
Aug. ....	.	6,00	7,50	8,00	17,00	.	16,50	.	.	12,00	12,88	.
Okt. ....	.	.	7,00	8,00	.	.	.	.	12,6	13,00	15,25	.
Nov. ....	.	.	7,63r	8,30r	.	.	15,00	11,00r	12,6r	12,50	.	.
Dez. ....	.	.	8,13	8,63	16,00	.	.	.	18,00	.	.	.
1959 Jan.	19,50	7,00	8,69	9,25	18,50	.	18,00	.	.	15,10	.	.
Febr. ....	.	7,00	8,78	9,50	.	.	.	.	.	.	.	.
März.	20,33	7,00	8,00	9,23	18,50	.	16,00	.	.	.	.	.
noch : Steinkohle		Koks										
Zeit	Stettin	Polen	Lübeck	Hamburg								Emden/Weser
	nödl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nödl. Aarhus/ Kopenhagen	nöndl. Karlskrona/ Norrköping	östl. Ahus/ Karlskrona	Venersee	nödl. Varberg/ Gotenburg	Helsingborg/ Ahus	nödl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	östl. Ahus/ Karlskrona	
	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs	skr je 1000 kg				s je 2240 lbs			skr je 1000 kg	
1950 JD	14,50	15,95	16,1	13,08	13,75	13,90	15,50	.	17,4	22,2	13,83	.
1954 JD	14,50	15,95	17,4	14,04	.	15,65	13,83	13,88	17,0	23,0	15,83	.
1955 JD	18,50	18,94	19,9	16,33	15,40	17,84	18,63	16,34	22,3	26,11	19,17	.
1956 JD	21,00	18,28	22,0	17,50	17,88	18,75	21,13	18,11	23,9	26,6	20,14	.
1957 JD	21,50	18,25	14,11	13,88	13,92	12,63	15,60	12,85	16,9	21,6r	14,78	.
1958 JD	13,14	14,33	16,0	12,82	13,00	14,00	17,15	10,97	14,8	17,10	14,49	.
1958 Juli .....	.	12,50	.	.	.	.	.	.	17,0	20,0	.	.
Aug.	12,00	.	17,0	.	.	14,00	.	.	17,2	24,6	18,50	.
Sept. ....	.	14,00	16,0	.	13,00	.	.	12,50	15,6	22,0	.	.
Okt. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	15,3	.	.	.
Nov.	16,55r	.	.	.	.	.	.	.	14,5	14,9r	.	18,93
Dez. ....	.	18,00	.	.	.	.	17,15	.	.	.	.	.
1959 Jan.	18,50	.	17,6	.	.	.	17,15	16,00	21,3	22,0	15,00	.
Febr. ....	.	17,2	.	.	.	.	17,15	.	15,11	.	14,3	.
noch : Koks		Briketts										
Zeit	Emden/Weser				Wismar/Stralsund							
	nöndl. Varberg/ Gotenburg	Norrköping/ Gefle oder Gotland	Venersee	nöndl. Karlskrona/ Norrköping	Helsingborg/ Ahus	Venersee	östl. Ahus/ Karlskrona	Helsingborg/ Ahus	nöndl. Karls- krona/Norr- köping/Gefle	Kotka/ Björneborg		
	skr je 1000 kg				s je 2240 lbs							
1950 JD	14,23	14,92	14,25	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1954 JD	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	17,26	13,75	15,35	15,34	23,6	.	.
1955 JD	21,89	19,08	19,60	16,22	19,00	21,00	16,33	16,20	17,90	26,8	.	.
1956 JD	21,37	19,98	20,73	18,45	19,48	18,42	17,00	18,17	18,33	32,6	.	.
1957 JD	15,33	16,47	14,78	13,93	14,59	14,50	13,50	13,75	.	20,1	.	.
1958 JD	15,21	13,79	15,11	13,70	12,97	16,88	14,50	13,54	13,19	17,10	.	.
1958 Juli .....	.	12,25	13,38	.	12,50	.	.	.	13,00	.	.	.
Aug. ....	.	13,50	18,75	13,50	13,00	.	.	.	.	.	.	.
Sept.	14,25r	10,75	15,00	13,75	12,50	.	.	.	.	.	.	.
Okt. ....	.	13,00	.	11,50	13,00	16,75	.	.	12,50	18,00	.	15,8r
Nov. ....	.	14,38r	13,00	.	13,00r	17,00	.	.	14,50	14,50	.	20,0
Dez.	20,60	16,55	19,50	18,93	18,93	.	14,50	.	.	.	.	.
1959 Jan. ....	.	.	.	.	15,00	.	.	14,00	14,00	15,33	.	.
Febr.	12,75	.	18,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

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

Zeit	Papierholz	Schnittholz								
	Kotka/Gamla/ Karleby	Kotka	nördlich Stock- holm/Harnos. ¹⁾	Venersee	Kotka nach		Hamina	Venersee	nördl. Helsing- borg / Halmstad	nördl. Karlskr- borg / Oskarshamn
	Lübeck/ Flensburg	Kopenhagen	Belgien		Antwerpen	Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/ Lübeck	Hamburg
	DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard						DM je Standard	
1950 JD	88,43	175,00	153,9	151,8	177,6	203,7	185,0	91,75	52,80	72,00
1954 JD	95,63	187,50	245,0	235,0	244,10	220,0	264,4	74,16	86,36	83,50
1955 JD	98,11	191,67	235,7	212,5	242,2	231,8	232,6	86,36	64,71	88,90
1956 JD	93,00	171,67	199,10	180,0	210,0	198,2	198,9	87,81	68,38	87,60
1957 JD	56,63	148,00	174,11	150,0	166,8	170,0	175,1	81,13	65,56	89,00
1958 JD	55,00	145,00	.	.	174,3	175,0	179,2	70,75	65,00	.
Aug.	55,00	145,00	173,9	.	175,0	.	177,6	74,00	60,00	65,00
Sept.	.	155,00	.	150,0	161,8	.	.	75,00	61,00	.
Okt.	.	162,6	.	.	165,10r	.	162,6	75,00	60,88	.
Nov.	.	166,3r	.	.	169,11r	.	181,3r	65,00	60,00	.
Dez.	.	.	.	.	.	187,6	.	.	.	.
1959 Jan.	.	185,00	180,0	.	180,0	.	.	.	.	.
Febr.	.	150,00	180,0	.	180,0	190,0	180,0	.	64,75	.
März	.	.	.	.	.	.	.	.	72,58	.
noch: Schnittholz										
Zeit	nördl. Oskarshamn/ Stockholm			nördl. Stockholm / Härnösand		Kotka/Björneborg			Eisen und Stahl	
	Hamburg	Niederrhein/ Ruhrgebiet	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark	Belgien	Lübeck/ Flensburg
	nach						s je 2240 lbs			
	DM je Standard						skr je 1000 kg			
1950 JD	70,00	100,00	.	.	.	126,00	22,9	23,6	14,25	15,38
1954 JD	93,87	120,00	88,35	81,66	86,63	92,57	26,8	.	17,90	9,88
1955 JD	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	31,4	29,10	18,14	18,45
1956 JD	88,20	134,25	102,96	100,68	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00
1957 JD	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75
1958 JD	80,80	88,00	84,29	77,17	72,80	89,28	14,11	17,9	12,35	13,31
1958 Juli	60,00	88,00	79,00	78,33	62,00	87,00	.	18,8	10,50	.
Aug.	.	88,00	88,00	.	70,00	.	.	17,9	13,00	12,38
Sept.	91,00	.	90,00	78,50	.	87,50	.	16,6	10,50	.
Okt.	108,00	.	85,00	78,50	90,00r	88,38	14,3	16,0	11,50	14,00
Nov.	.	.	.	80,00	r	.	.	18,2r	12,30r	12,88
Dez.	.	.	.	.	.	.	17,0	19,1	15,00	14,67
1959 Jan.	.	.	.	.	.	90,75	.	19,8	15,25	15,13
Febr.	.	100,00	.	.	.	96,00	18,0	20,0	15,83	15,25
März	.	.	.	.	.	.	.	20,0	.	15,50
Eisen und Stahl										
Zeit	nördl. Oskarshamn/ Stockholm			nördl. Stockholm / Härnösand		Kotka/Björneborg			Belgien	
	Hamburg	Niederrhein/ Ruhrgebiet	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	Lübeck/ Flensburg
	nach						s je 2240 lbs			
	DM je Standard						skr je 1000 kg			
1950 JD	70,00	100,00	.	.	.	126,00	22,9	23,6	14,25	15,38
1954 JD	93,87	120,00	88,35	81,66	86,63	92,57	26,8	.	17,90	9,88
1955 JD	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	31,4	29,10	18,14	10,43
1956 JD	88,20	134,25	102,96	100,68	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	11,17
1957 JD	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	8,67
1958 JD	80,80	88,00	84,29	77,17	72,80	89,28	14,11	17,9	12,35	7,67
1958 Juli	60,00	88,00	79,00	78,33	62,00	87,00	.	18,8	10,50	.
Aug.	.	88,00	88,00	.	70,00	.	.	17,9	13,00	12,38
Sept.	91,00	.	90,00	78,50	r	87,50	.	16,6	10,50	.
Okt.	108,00	.	85,00	78,50	90,00r	88,38	14,3	16,0	11,50	14,00
Nov.	.	.	.	80,00	r	.	.	18,2r	12,30r	12,88
Dez.	.	.	.	.	.	.	17,0	19,1	15,00	14,67
1959 Jan.	.	.	.	.	.	90,75	.	19,8	15,25	15,13
Febr.	.	100,00	.	.	.	96,00	18,0	20,0	15,83	15,25
März	.	.	.	.	.	.	.	20,0	.	15,50
Düngemittel										
Zeit	Eisen und Stahl	Kali			Phosphat		Steine			Gips
	Niederrh./Ruhrg.	Hamburg		Belg./Niederl.		Lysekil		nördl. Karlskr. Oskarshamn		Hildesheim
	Schweden, Westküste	nördl. Aarhus/Skagen	Seeland (dän.)	Esbjerg	Wismar/ Stralsund	Schleswig- Holstein	Hamburg	Schleswig- Holstein	Elbe	Kopenhagen
	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			s je 2240 lbs		DM je 1000 kg			
1950 JD	19,25	19,00	.	.	8,00	8,25	.	.	.	.
1954 JD	18,15	20,25	21,50	18,50r	22,7	9,50	8,10	9,90	.	.
1955 JD	20,50	24,56	22,50	21,00	27,1	8,50	9,19	8,33	.	.
1956 JD	20,94	25,93	25,67	26,33	25,11	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 JD	16,50	19,75	20,00	24,33	20,8	8,80	9,02	9,73	9,00	19,17
1958 JD	15,61	19,07	17,36	21,33	16,0	8,23	8,93	8,82	7,67	18,37
1958 Juli	.	17,00	.	.	.	9,50	.	.	8,50	.
Aug.	15,00	.	.	.	8,50	10,50	.	.	6,50	.
Sept.	13,00	17,00	.	.	9,00	.	7,63	8,50	.	.
Okt.	.	19,00	17,00	.	.	9,63	.	8,50	7,67r	18,00
Nov.	.	19,00	17,00r	.	8,50r	8,83r	7,50	7,67r	.	.
Dez.	19,00	21,00	20,00	24,00	8,13	9,19	7,00	7,00	.	.
1959 Jan.	.	22,00	20,00	24,00	.	9,25	8,50	.	7,00	18,00
Febr.	.	22,00	20,00	23,00	.	8,00	6,83	.	7,50	18,20 ^{a)}
März	17,00	22,00	20,00	23,00	.	7,50	8,63	6,50	7,15	.

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

Frachtraten* der Binnenschiffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	Roggen und Weizen ¹⁾		Uehr. Getreide d. Guterkl. IV ¹⁾		Roggen und Weizen ¹⁾		Getreide		Getreide		Getreide		Roggen und Weizen	Futtergetreide			
	Hamburg				Brot-		Futter-		Brot-		Futter-		Emden				
	nach Düsseldorf		Braunschweig		Köln		Bremen		nach Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		nach Köln				
	Transportsatz																
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	15,61 ²⁾	14,90 ³⁾	9,65	9,54	8,94	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44					
1956 JD	15,61	14,90	9,65 ³⁾	9,54	8,94	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44					
1957 JD	16,24	15,34	9,79	10,78	9,03	15,22	14,52	17,28 ²⁾	16,55 ⁵⁾	10,28	9,58						
1958 Juli	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
Aug.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
Sept.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
Okt.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
Nov.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
Dez.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
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	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67						
Zeit	Getreide				Getreide und Mehl ab 50 t		Steinkohle ab 100 t		Ortskohle a)								
	Roggen und Weizen		Futtergetreide		Roggen und Weizen		Futtergetreide		Ruhrgebiet								
	Emden				Hamburg				Zechengruppe I								
	nach Mannheim				nach Berlin				II nach Emden								
Transportsatz																	
1950 JD	12,46	11,86	14,90	14,30	.	12,00	7,53	6,16 ⁸⁾	3,98	4,35	4,77						
1954 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	.	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 ⁶⁾	.	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31						
1958 JD	14,72	14,02	16,97 ³⁾	16,27 ⁸⁾	.	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62						
1958 Juli	14,85	14,14	16,92	16,21	.	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72						
Aug.	14,85	14,14	16,92	16,21	.	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72						
Sept.	14,85	14,14	16,92	16,21	.	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72						
Okt.	14,85	14,14	16,92	16,21	.	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72						
Nov.	14,85	14,14	16,92	16,21	.	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72						
Dez.	14,85	14,14	16,92	16,21	.	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72						
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						
Zeit	Kustenkohle b)				Exportkohle c)				Bunkerkohle d)								
	Ruhrgebiet				Zechengruppe I				Zechengruppe II								
	nach Emden				nach Emden				III								
	Transportsatz																
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	5,68	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90								
1958 Juli	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99								
Aug.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99								
Sept.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99								
Okt.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99								
Nov.	5,42	5,93	6,52	4,44	4,94	5,36	6,70	7,30	7,99								
Dez.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99								
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								

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

¹⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ²⁾ Ab 1. 6. 1956. — ³⁾ Ab 1. 4. 1957 einschließlich Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — ⁴⁾ Einschließlich Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — 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 Raum Schleswig-Holstein, und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffs Kohle.

noch: Frachtraten * der Binnenschiffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	Bunkerkohle	Ortskohle	Steinkohle							
	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					
	nach Bremen		nach Hannover	nach Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. ¹⁾ Osthafen	Wurzburg ¹⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	
	Transportsatz				Gesamttransportsatz					
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	17,53	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1958 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	
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	
Zeit	Braunkohlenbriketts					Erze				
	Wesseling/Rh.				Emden		Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	
	nach Frankfurt/M. ¹⁾ Würzburg ¹⁾ Mannheim | Heilbronn ²⁾ Karlsruhe					nach Dortmund		nach Duisburg-Ruhrort ³⁾		
	Gesamttransportsatz					Transportsatz		Übernahmesatz		
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	4,55	2,85
1958 Juli	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,62	2,85
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
1959 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85
Febr.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85
März	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85
Zeit	Mineralöl in Tankschiffen					Kies		Bimssteine ³⁾		
	Bremen				Emmerich/Rh.		Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
	nach Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.- | Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		nach Heilbronn ⁷⁾ über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	nach Mannheim	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	nach Dortmund		
	über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.				Transportsatz		Übernahmesatz			
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 ⁸⁾	20,90 ⁸⁾	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	14,89 ⁹⁾	27,71 ⁹⁾	21,57 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1958 Juli	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75 | 8,47
Aug.	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75 | 8,47
Sept.	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75 | 8,47
Okt.	15,20 ⁹⁾	27,25 ⁹⁾	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Nov.	15,20 ⁹⁾	27,25 ⁹⁾	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Dez.	15,20 ⁹⁾	27,25 ⁹⁾	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1959 Jan.	15,20 ⁹⁾	27,75 ⁹⁾	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Febr.	15,20 ⁹⁾	27,75 ⁹⁾	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
März	15,20 ⁹⁾	27,75 ⁹⁾	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

¹⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhafen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schifffahrtsabgaben 0,17 DM je Tonne. — ²⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen- Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,17 DM je Tonne, 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. 1. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerenzuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — ³⁾ Voller gesetzlicher Lade- und Löschzeit. — ⁴⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 1. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerenzuschlag 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 Löschzeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁸⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ⁹⁾ Nach Beschuß des Frachtausschusses für den Tankschiffverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — ¹⁰⁾ März bis Dezember.

noch: Frachtraten* der Binnenschiffahrt

DM je 1 000 kg

Zeit	Bimskies ¹⁾			Salz ¹⁾		Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. ¹⁾			
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.			Heilbronn ⁶⁾		Borth/Rh.	Heilbronn		Partien unter 50 t | 50 t und mehr			
	nach Frankfurt/M. ²⁾ — Oberhafen		nach Heilbronn ⁴⁾		Köln	Leverkusen oder Duisb.-Rhr.	Leverkusen	Duisburg-Ruhrort	nach Köln	Rhein-Ruhr-Häfen		
	Übernahmesatz					Transportsatz			Frachtsatz			
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⁾	4,08 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 ⁵⁾	15,03	19,82	9,47	8,28		
1958 Juli	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40		
Aug.	4,98	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40		
Sept.	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40		
Okt.	4,96	7,17	4,26	4,46	4,22	6,25	15,19	20,01	9,60	8,40		
Nov.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
Dez.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
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		
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		Binnenschiffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:						
Zeit		Rhein-Ruhr-Hafen		I		II						
Wurzburg ⁸⁾		nach Heilbronn ⁶⁾		Karlsruhe		Partien:						
		Frachtsatz		50 t | 100 t | 50 t | 100 t		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 ⁶⁾	10,20 ⁶⁾	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70		
1958 JD	13,02	11,92	12,67 ⁵⁾	11,70 ⁶⁾	11,43	10,30	14,63	14,33	14,48	14,18		
1958 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		
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		
Binnenschiffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:												
Zeit		III		IV		V		VI				
		Partien:		50 t | 100 t | 50 t | 100 t		von Hamburg ¹⁰⁾ nach Berlin ¹¹⁾						
1950 JD	8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,73	7,43			
1954 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,90	11,60			
1955 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,90	11,60			
1956 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,90	11,60			
1957 JD	13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,39	13,09			
1958 JD	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Juli	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Aug.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Sept.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Okt.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Nov.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Dez.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
1959 Jan.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
Febr.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			
März	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	14,00	13,70			

* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

1) Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — ²⁾ Einschließlich der Schiffahrtsabgaben 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 Schiffahrtsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — ⁵⁾ Einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10.7.58 aufgehoben). — ⁶⁾ Ohne Schiffahrtsabgaben 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 0,338 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 Schiffahrtsabgaben 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 Schiffahrtsabgaben 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.

III. Luftverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main)		Jahresdurchschnitt										1. März 1959	
		1954		1955		1956		1957		1958		Klasse	
		nach		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		I.	Touristen
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa													
Belgien	Brüssel	a) b) f)	95,00 171,00	74,00 133,00	95,00 171,00	75,00 136,00	102,00 184,00	76,00 137,00	106,00 190,00	77,00 139,00	109,00 197,00	80,00 144,00 115,00 ²⁾	109,00 197,00 144,00 115,00
Deutschland	Berlin	a) b) c) d) e)	111,00 ¹⁾ 200,00 ¹⁾ 130,00 ²⁾	89,00 200,00 —	111,00 200,00 130,00	89,00 159,00 —	111,00 200,00 130,00	89,00 159,00 —	111,00 200,00 130,00	89,00 160,00 —	111,00 160,00 130,00	89,00 161,00 —	
	Bremen	a) b) d) e)	130,00 ¹⁾ 234,00 ¹⁾ — 166,00 ³⁾	102,00 184,00 — —	130,00 234,00 166,00	102,00 184,00 —	131,00 235,00 166,00	102,00 184,00 —	136,00 245,00 166,00	102,00 184,00 —	128,00 231,00 132,00	128,00 231,00 —	
	Düsseldorf	a) b) c) d)	62,00 ¹⁾ 112,00 ¹⁾ — —	50,00 90,00 — —	62,00 112,00 — —	50,00 90,00 62,00 ²⁾	63,00 114,00 —	50,00 90,00 —	66,00 119,00 70,00 ²⁾	50,00 90,00 —	62,00 112,00 70,00	62,00 112,00 —	
	Hamburg	a) b) c)	130,00 ¹⁾ 284,00 ¹⁾ 166,00	102,00 184,00 —	130,00 284,00 166,00	102,00 184,00 —	131,00 235,00 166,00	102,00 184,00 —	136,00 245,00 d) 144,00 ³⁾	102,00 184,00 —	128,00 231,00 d) 144,00	128,00 231,00 —	
	Hannover	a) b) d)	86,00 ¹⁾ 155,00 ¹⁾ —	69,00 125,00 —	86,00 155,00 —	69,00 125,00 —	88,00 158,00 96,00 ²⁾	92,00 166,00 —	69,00 125,00 96,00	86,00 155,00 —	69,00 125,00 96,00	86,00 155,00 —	
	München	a) b) d)	88,00 ¹⁾ 159,00 ¹⁾ —	70,00 126,00 —	88,00 159,00 —	70,00 126,00 —	90,00 162,00 98,00 ²⁾	70,00 170,00 —	94,00 126,00 98,00	70,00 126,00 —	88,00 126,00 98,00	70,00 126,00 —	
	Nürnberg	a) b) d)	50,00 ¹⁾ 90,00 ¹⁾ —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	51,00 92,00 —	40,00 72,00 60,00 ²⁾	54,00 98,00 —	40,00 90,00 60,00	50,00 72,00 —	50,00 72,00 60,00	
	Stuttgart	a) b) d)	50,00 ¹⁾ 90,00 ¹⁾ —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	51,00 92,00 56,00 ²⁾	40,00 72,00 —	54,00 98,00 56,00	40,00 90,00 —	50,00 72,00 56,00	40,00 72,00 —	
Frankreich	Paris	a) b)	118,00 213,00	95,00 171,00	118,00 213,00	95,00 171,00	127,00 229,00	96,00 173,00	134,00 241,00	103,00 186,00	141,00 255,00	109,00 196,00	143,00 258,00
Griechenland	Athen	a) b) f)	637,00 1146,00	511,00 919,00	652,00 1175,00	522,00 940,00	701,00 1262,00	527,00 949,00	708,00 1275,00	536,00 965,00	708,00 1275,00	536,00 965,00	708,00 1275,00
Großbritannien	London	a) b) c)	204,00 366,00	166,00 299,00	205,00 369,00	170,00 306,00	220,00 396,00	173,00 312,00	233,00 420,00	182,00 329,00 249,00 ⁴⁾	243,00 438,00 —	188,00 339,00 260,00 ⁴⁾	245,00 441,00 —
Italien	Mailand	a) b) f)	190,00 341,00	156,00 281,00	195,00 351,00	156,00 281,00	209,00 377,00	156,00 281,00	217,00 391,00	158,00 319,00	225,00 405,00	164,00 296,00	
	Rom	a) b) f)	299,00 539,00	228,00 411,00	289,00 520,00	228,00 411,00	307,00 553,00	228,00 411,00	318,00 573,00	231,00 416,00	330,00 594,00	240,00 432,00	
Jugoslawien	Belgrad	a) b) f)	381,00 ¹⁾ 686,00 ¹⁾ 472,00 ¹⁾	304,00 ⁵⁾ 548,00 ⁵⁾ —	350,00 ²⁾ 630,00 ²⁾ 434,00 ¹⁾	286,00 515,00 —	384,00 691,00 —	285,00 514,00 434,00	414,00 746,00 —	301,00 542,00 434,00	414,00 542,00 434,00	301,00 746,00 —	
Niederlande	Amsterdam	a) b)	103,00 186,00	85,00 152,00	101,00 182,00	80,00 144,00	108,00 194,00	80,00 144,00	112,00 201,00	81,00 146,00	116,00 209,00	85,00 153,00	
Norwegen	Oslo	a) b) c)	337,00 ²⁾ 607,00 ²⁾ —	303,00 ²⁾ 546,00 ²⁾ —	347,00 624,00	303,00 546,00	368,00 663,00	304,00 548,00	377,00 680,00	310,00 558,00	387,00 697,00	322,00 579,00	
Österreich	Wien	a) b)	180,00 324,00	146,00 263,00	182,00 328,00	146,00 263,00	196,00 352,00	146,00 263,00	207,00 372,00	151,00 272,00	210,00 378,00	153,00 378,00	
Portugal	Lissabon	a) b)	472,00 850,00	376,00 677,00	471,00 847,00	376,00 677,00	505,00 910,00	381,00 685,00	534,00 962,00	395,00 712,00	543,00 978,00	402,00 724,00	
Spanien	Barcelona	a) b)	314,00 ²⁾ 565,00 ²⁾	232,00 418,00	299,00 ²⁾ 539,00 ²⁾	235,00 431,00	322,00 434,00	239,00 601,00	333,00 437,00	242,00 623,00	346,00 454,00	252,00 454,00	
	Madrid	a) b)	378,00 681,00	286,00 515,00	365,00 658,00	289,00 521,00	388,00 699,00	293,00 528,00	410,00 739,00	304,00 548,00	417,00 751,00	309,00 557,00	
Schweden	Stockholm	a) b) f)	332,00 599,00	300,00 540,00	347,00 624,00	303,00 546,00	368,00 663,00	304,00 548,00	377,00 680,00	310,00 558,00	387,00 697,00	322,00 579,00	
Schweiz	Genf	a) b) f)	150,00 271,00	130,00 234,00	162,00 292,00	131,00 236,00	176,00 317,00	131,00 236,00	180,00 324,00	131,00 236,00	176,00 317,00	131,00 236,00	
	Zürich	a) b) f)	115,00 ¹⁾ 207,00 ¹⁾ —	92,00 ⁶⁾ 166,00 ⁵⁾ 140,00 ¹⁾	115,00 207,00 140,00	92,00 166,00 —	123,00 222,00 140,00	92,00 166,00 140,00	126,00 227,00 140,00	92,00 166,00 140,00	126,00 227,00 140,00	92,00 166,00 140,00	
Türkei	Istanbul	a) b)	741,00 1334,00	592,00 1066,00	740,00 1333,00	592,00 1066,00	796,00 1433,00	592,00 1066,00	825,00 1485,00	603,00 1085,00	830,00 1494,00	608,00 1095,00	

Anmerkung: Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

a) Einfacher Flug. — b) bis f) Hin- und Rückflüge; b) Normal-, c) Nachtflüge. — d) Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — e) Rückflug innerhalb 17 Tagen. — f) Rückflug innerhalb 23 Tagen.

¹⁾ 4. Quartal. — ²⁾ April bis Dezember. — ³⁾ 1. Quartal. — ⁴⁾ Nur von 1. April bis 31. Oktober zugelassen. — ⁵⁾ II. Halbjahr.

noch: III. Luftverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		Jahresdurchschnitt										1. März 1959			
		1954		1955		1956		1957		1958					
		I. Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse					
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen		
Afrika															
Ägypten	Kairo	a)	1003,00	753,00	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00		
		b)	1805,00	1356,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00		
Südafrik. Union	Johannesburg	a)	2161,00	1647,00	2176,00	1647,00	2350,00	1662,00	2447,00	1706,00	2588,00	1768,00	2635,00		
		b)	3890,00	2965,00	3917,00	2965,00	4230,00	2992,00	4405,00	3071,00	4659,00	3182,00	4743,00		
Asien															
Aden	Aden	a)	.	.	1564,00 ¹⁾	1259,00 ¹⁾	1700,00	1274,00	1800,00	1318,00	1897,00	1871,00	1929,00		
		b)	.	.	2816,00 ¹⁾	2267,00 ¹⁾	3060,00	2294,00	3240,00	2373,00	3415,00	2468,00	3473,00		
Birma	Rangun	a)	2505,00 ²⁾	2000,00 ²⁾	2505,00	2000,00	2682,00	2024,00	2905,00	2094,00	3064,00	2174,00	3117,00		
		b)	4509,00 ²⁾	3600,00 ²⁾	4509,00	3600,00	4827,00	3643,00	5229,00	3770,00	5516,00	3913,00	5611,00		
Ceylon	Colombo	a)	2200,00 ¹⁾	1647,00 ¹⁾	2200,00	1647,00	2288,00	1847,00	2441,00	1709,00	2482,00	1729,00	2482,00		
		b)	3960,00 ¹⁾	2965,00 ¹⁾	3960,00	2965,00	4118,00	2965,00	4394,00	3076,00	4468,00	3113,00	4468,00		
Indien	Bombay	a)	1964,00 ³⁾	1447,00 ³⁾	1964,00	1447,00	2044,00	1447,00	2185,00	1509,00	2223,00	1529,00	2223,00		
		b)	3536,00 ³⁾	2605,00 ³⁾	3536,00	2605,00	3679,00	3033,00	2716,00	4002,00	2753,00	4002,00	2753,00		
	Kalkutta	a)	2188,00 ¹⁾	1647,00 ¹⁾	2188,00	1647,00	2276,00	1847,00	2429,00	1709,00	2470,00	1729,00	2470,00		
		b)	3939,00 ¹⁾	2965,00 ¹⁾	3939,00	2965,00	4090,00	2965,00	4370,00	3076,00	4446,00	3113,00	4446,00		
Irak	Bagdad	a)	1282,00 ³⁾	965,00 ³⁾	1282,00	965,00	1391,00	968,00	1435,00	977,00	1461,00	994,00	1470,00		
		b)	2308,00 ³⁾	1737,00 ³⁾	2308,00	1737,00	2504,00	1743,00	2583,00	1759,00	2630,00	1790,00	2646,00		
Iran	Abadan	a)	1341,00 ³⁾	1047,00 ³⁾	1341,00	1047,00	1459,00	1059,00	1529,00	1094,00	1556,00	1112,00	1565,00		
		b)	2414,00 ³⁾	1885,00 ³⁾	2414,00	1885,00	2626,00	1906,00	2753,00	1970,00	2801,00	2002,00	2817,00		
	Teheran	a)	1461,00	1108,00	1470,00	1118,00	1585,00	1118,00	1623,00	1118,00	1650,00	1135,00	1659,00		
		b)	2630,00	1995,00	2646,00	2013,00	2853,00	2013,00	2922,00	2013,00	2971,00	2044,00	2987,00		
Japan	Tokio	a)	3263,00	2670,00 ¹⁾	3340,00	2670,00	3690,00	2702,00	4058,00	2799,00	4243,00	2888,00	4305,00		
		b)	5874,00	4806,00 ¹⁾	6012,00	4806,00	6642,00	4864,00	7305,00	5039,00	7638,00	5203,00	7749,00		
Libanon	Beirut	a)	1003,00	753,00	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00		
		b)	1805,00	1355,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00		
Philippinen	Manila	a)	3058,00 ³⁾	2447,00 ³⁾	3058,00	2447,00	3373,00	2476,00	3705,00	2564,00	3899,00	2662,00	3964,00		
Singapur und Malaya	Singapur	a)	5505,00 ³⁾	4405,00 ³⁾	5505,00	4405,00	6072,00	4458,00	6689,00	4616,00	7019,00	4792,00	7136,00		
		b)	2564,00 ¹⁾	2047,00 ¹⁾	2564,00	2047,00	2829,00	2076,00	3105,00	2164,00	3273,00	2243,00	3329,00		
		c)	4616,00 ¹⁾	3685,00 ¹⁾	4616,00	3685,00	5092,00	3738,00	5589,00	3896,00	5892,00	3994,00	5993,00		
Syrien	Damaskus	a)	1012,00 ²⁾	753,00 ²⁾	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00		
		b)	1822,00 ²⁾	1356,00 ²⁾	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00		
Thailand	Bangkok	a)	2529,00 ²⁾	2023,00 ²⁾	2529,00	2023,00	2794,00	2050,00	3070,00	2129,00	3229,00	2209,00	3282,00		
		b)	4553,00 ²⁾	3642,00 ²⁾	4553,00	3642,00	5029,00	3696,00	5526,00	3833,00	5813,00	3976,00	5908,00		
Australien und Ozeanien															
Australischer Bund	Sydney	a)	3493,00 ¹⁾	2799,00 ¹⁾	3493,00	2799,00	3758,00	2799,00	3893,00	2834,00	4034,00	2940,00	4034,00		
		b)	6288,00 ¹⁾	5039,00 ¹⁾	6288,00	5039,00	6764,00	5039,00	7008,00	5102,00	7262,00	5292,00	7262,00		
Amerika															
Argentinien	Buenos Aires	a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 ¹⁾	3345,00	2411,00	3369,00		
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 ¹⁾	6021,00	4341,00	6065,00		
Brasilien	Rio de Janeiro	a)	2873,00	—	2905,00	—	2915,00	—	3073,00	2235,00 ¹⁾	3198,00	2285,00	3222,00		
		b)	5172,00	—	5228,00	—	5247,00	—	5531,00	4023,00 ¹⁾	5756,00	4114,00	5800,00		
Chile	Santiago	a)	3150,00	—	3181,00	—	3272,00	—	3470,00	2533,00 ¹⁾	3585,00	2602,00	3612,00		
		b)	5670,00	—	5725,00	—	5890,00	—	6202,00	4560,00 ¹⁾	6453,00	4681,00	6502,00		
Kolumbien	Barranquilla	a)	2266,00 ²⁾	1882,00 ³⁾	2289,00	1882,00	2415,00	1882,00	2363,00	1882,00	2394,00	1882,00	2415,00		
		b)	4079,00 ²⁾	3387,00 ³⁾	4121,00	3388,00	4355,00	3388,00	4255,00	3388,00	4309,00	3388,00	4347,00		
		c)	3785,00 ²⁾	3051,00 ³⁾	3785,00	3051,00	3999,00	3135,00	4213,00 ⁴⁾	3219,00 ⁵⁾	d)2980,00 ⁶⁾	—	—		
Uruguay	Montevideo	a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 ¹⁾	3345,00	2411,00	3369,00		
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 ¹⁾	6021,00	4341,00	6065,00		
Venezuela	Caracas	a)	2203,00 ¹⁾	1853,00 ³⁾	2247,00	1853,00	2373,00	1853,00	2321,00	1853,00	2352,00	1853,00	2373,00		
		b)	3966,00 ¹⁾	3336,00 ³⁾	4045,00	3336,00	4272,00	3336,00	4178,00	3336,00	4234,00	3336,00	4272,00		
		c)	3709,00 ¹⁾	2998,00 ³⁾	3709,00	2998,00	3923,00	3082,00	4137,00 ⁴⁾	3166,00 ⁵⁾	—	d)2927,00 ⁶⁾	—		
Vereinigte Staaten	New York	a)	1834,00	1362,00	1841,00	1379,00	1967,00	1379,00	1883,00	1379,00	1951,00	1458,00 ⁶⁾	1988,00		
		b)	3302,00	2452,00	3314,00	2483,00	3541,00	2483,00	3390,00	2483,00	3513,00	2625,00 ⁶⁾	3579,00		
		c)	2944,00	2074,00	2977,00 ⁷⁾	2134,00	3405,00 ¹⁾	2313,00	—	d)2074,00 ⁸⁾	—	—	—		

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Flugpreisen der International Air Transport Association. — 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 Nordatlantikrouten 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: Einfacher Flug DM 1219,00, Hin- und Rückflug DM 2195,00. — ⁷⁾ Januar bis September. — ⁸⁾ 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										1. März 1959	
	1954		1955		1956		1957		1958		unter	über
	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	45	45
Kilogramm												
Europa												
Belgien	Brüssel	0,80	0,62	0,80	0,63	0,80	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,46	1,93	1,47	1,93	1,47	2,02	1,51	2,12	1,59	2,14
Deutschland	Berlin	0,97	0,75	0,97	0,76	0,97	0,76	1,02	0,76	1,06	0,79	1,07
	Bremen	1,21	0,91	1,22	0,92	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,32
	Düsseldorf	0,54	0,41	0,55	0,42	0,55	0,42	0,54	0,41	0,57	0,43	0,57
	Hamburg	1,21	0,91	1,22	0,92	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,32
	München	0,76	0,59	0,76	0,59	0,76	0,59	0,78	0,59	0,81	0,62	0,82
	Stuttgart	0,41	0,29	0,42	0,29	0,42	0,29	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45
Finnland	Helsinki	3,65	2,73	3,65	2,73	3,65	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	3,91
Frankreich	Paris	0,97	0,75	0,97	0,76	0,97	0,76	1,05	0,80	1,08	0,83	1,09
Großbritannien	London	1,47	1,12	1,47	1,13	1,47	1,13	1,60	1,18	1,67	1,25	1,68
Italien	Rom	2,02	1,51	2,02	1,51	2,02	1,51	2,10	1,60	2,21	1,67	2,23
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,62	0,80	0,63	0,80	0,63	0,84	0,63	0,87	0,66	0,88
Norwegen	Oslo	2,63	2,00	2,65	2,02	2,81	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,15
Österreich	Wien	1,30	1,00	1,30	1,01	1,30	1,01	1,39	1,05	1,46	1,08	1,47
Portugal	Lissabon	3,57	2,69	3,57	2,69	3,57	2,69	3,78	2,81	3,92	2,95	3,95
Spanien	Madrid	2,85	2,14	2,86	2,14	2,86	2,14	3,02	2,27	3,13	2,34	3,15
Schweden	Stockholm	2,68	2,01	2,69	2,02	2,82	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,15
Schweiz	Zürich	0,86	0,65	0,88	0,67	0,95	0,70	0,97	0,71	1,00	0,75	1,01
Turkei	Istanbul	5,03	3,76	5,12	3,82	5,12	3,82	5,38	4,03	5,59	4,21	5,63
Afrika												
Ägypten	Kairo	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,57	7,92	10,71	8,02	11,12	8,34	11,76	8,82	11,76	8,82	11,76
Ghana	Accra	9,79	7,34	9,91	7,43	10,32	7,75	11,00	8,23	11,00	8,23	11,00
Marokko	Casablanca	3,22	2,39	3,22	2,39	3,23	2,43	3,81	2,47	3,29	2,46	3,32
Südafrik. Union	Johannesburg	13,43	10,07	13,61	10,21	14,11	10,58	14,99	11,26	15,66	11,75	15,79
Asien												
Birma	Rangun	14,82	11,12	14,99	11,26	15,56	11,67	16,55	12,39	17,21	12,02	17,35
Ceylon	Colombo	13,43	10,07	13,61	10,21	14,11	10,58	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99
Hongkong	Victoria	19,09	14,31	19,32	14,49	20,01	15,03	21,29	15,96	23,08	17,33	23,44
Indien	Bombay	12,12	9,08	12,26	9,20	12,74	9,54	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52
	Kalkutta	13,23	9,91	13,40	10,04	13,90	10,42	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78
Indonesien	Djakarta	17,14	12,86	17,35	13,02	18,01	13,52	19,19	14,36	20,00	14,99	20,16
Irak	Basra	7,56	5,68	7,64	5,75	7,96	5,97	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44
Iran	Tehran	8,72	6,55	8,82	6,64	9,17	6,89	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70
Israel	Tel Aviv	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30
Japan	Tokio	23,24	17,43	23,52	17,64	24,40	18,30	25,96	19,45	27,04	20,29	27,26
Libanon	Beirut	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30
Pakistan	Karachi	11,11	8,34	11,26	8,44	11,63	8,73	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35
Syrien	Damaskus	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30
Thailand	Bangkok	15,97	11,99	16,17	12,14	16,80	12,61	17,85	13,40	18,62	13,96	18,77
Australien und Ozeanien												
Austral. Bund	Sydney	22,22	16,66	22,22	16,67	22,22	16,67	22,22	16,67	24,11	18,07	24,49
Neuseeland	Auckland	25,87	19,40	25,87	19,40	25,87	19,40	25,87	19,40	27,76	20,84	28,14
Amerika												
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,66	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	21,50
Bolivien	La Paz	21,38	16,08	21,38	16,09	21,38	16,09	22,05	16,59	22,65	17,01	22,76
Brasilien	Rio de Janeiro	17,09	12,84	17,09	12,85	17,72	13,32	19,29	14,49	19,74	14,83	19,74
Chile	Santiago	20,08	15,08	20,08	15,08	20,80	15,61	21,04	16,79	21,86	16,42	22,13
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78	12,20	9,16	12,31
	Toronto	11,57	8,72	11,55	8,66	11,55	8,69	12,14	9,11	12,66	9,53	12,77
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93	16,44	12,35	16,55
Kuba	Havana	13,13	9,88	13,15	9,91	13,15	9,91	13,73	10,37	14,40	10,90	14,53
Mexiko	Mexiko City	14,44	10,99	14,43	11,03	14,49	11,09	15,08	11,55	15,71	12,11	15,83
Peru	Lima	19,53	14,69	19,53	14,70	19,53	14,70	20,20	15,20	20,80	15,62	20,92
Uruguay	Montevideo	19,53	14,66	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	21,59
Venezuela	Barcelona	14,89	11,19	15,08	11,34	15,08	11,34	15,79	11,89	16,42	12,34	16,55
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,61	11,47	8,61	11,47	8,61	12,05	9,07	12,58	9,46	12,68
												9,53

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 $\frac{1}{2}$ 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 Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20).

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	Mindestgewicht in kg	Stand					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Nov. 1958	März 1959
von Frankfurt (Main) nach								
Antibiotica	a) Bagdad	100	4,62	4,62	4,62	4,70	4,70	4,70
	a) Damaskus	100	3,53	3,53	3,53	3,65	3,65	3,65
	a) Istanbul	100	3,09	3,09	3,09	—	—	—
	a) Teheran	100	5,45	5,45	5,45	5,59	4,66	3,82 ¹⁾
Bekleidung, auch halbfertige	d) Boston	45	4,54	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Göteborg	100	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47	—
	d) New York	45	4,54	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	250	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	3,82 ¹⁾
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	c) Göteborg	250	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47	—
	a) New York	45	4,88	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	250	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	3,82 ¹⁾
Unterwäsche	Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	Algier	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen	Brüssel	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro-	Amsterdam	100	0,40	0,40	0,40	—	—	—
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	—	—	—	1,51	1,51	1,51
	c) Amsterdam	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	Bagdad	45	—	c) 4,41	4,62	4,87	4,87	4,87
	Baranquilla	45	—	—	8,48	8,48	8,48	8,48
	Bogota	45	—	—	9,53	9,53	9,53	9,53
	Caracas	45	—	—	8,57	8,57	8,57	8,57
	Curacao	45	—	—	7,94	7,94	7,94	7,94
	Houston	45	—	—	—	6,59	6,72	6,72
	Mexiko City	45	—	—	7,69	7,69	7,69	7,69
	New York	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen	Beirut	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	c) Brüssel	250	—	0,46	0,46	0,46	0,42	0,42
		100	0,48	—	—	0,46	0,46	0,46
	Casablanca	100	—	—	—	1,93	1,93	1,93
	c) Teheran	250	5,04	5,04	5,04	—	—	3,82 ¹⁾
	c) Tunis	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Photographische Artikel und Projektionsgeräte ohne Zubehör	Algier	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Mexiko City	45	8,36	8,36	7,85	7,85	7,85	7,85
	New York	45	a) 5,09	a) 5,09	5,25	5,25	5,25	5,25
Instrumente, Apparate und Zubehör	c) London	100	0,71	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76
Wissenschaftliche und Labor-	45	—	—	—	0,88	0,88	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	c) Mailand	100	0,83	0,83	0,83	0,83	—	—
	b) New York	45	5,55	5,09	5,25	5,25	5,25	5,25
Uhren	c) London	45	0,89	0,89	0,89	—	—	—
	New York	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01
Silber in Barren, auch halbfertige Produkte..	London	1000	0,74	0,74	0,74	—	—	—
Kugellager	London	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren	d) London	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Chemikalien und pharmazeutische Produkte .	c) Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	b) New York	100	6,89	—	—	—	—	—

noch: III. Luftverkehr

noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

Raten in DM je kg*

Warenart	Versandort	Mindestgewicht in kg	Stand					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Nov. 1958	März 1959
nach Frankfurt (Main) von								
Bekleidung, auch halbfertige	c) Amsterdam	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	d) Brüssel	500	0,38	0,38	—	—	—	—
	d) Brüssel	100	—	—	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Glasgow	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	e) Mailand	45	0,88	0,88	—	—	—	—
	c) New York	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,66	4,66
	c) Stockholm	100	1,51	—	—	—	—	—
Garne und Zwirne	d) Brüssel	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	c) Manchester	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester	500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York	45	4,83	4,54	4,62	4,62	4,66	4,66
Tüche am Meter, auch zugeschnitten	d) Brüssel	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	Dublin	45	—	1,18 ¹⁾	1,18 ¹⁾	1,18	1,18	1,18
	c) Glasgow	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	c) London	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	New York	45	4,91	4,54	4,62	4,62	4,66	4,66
	Paris	100	—	—	0,50	0,50	0,50	0,50
Därme	Beirut/Damaskus	100	2,56	2,56	2,56	2,81	2,81	2,81
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul	250	2,06	2,06	—	—	—	2,35
	Kairo	100	2,23	2,23	2,23	2,35	2,35	2,35
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	Kuwait	100	3,57	3,57	—	—	—	—
	Teheran	250	3,36	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39
Gold, verfeinert oder unverfeinert	Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	f) 9,41	9,41	9,41
Drogen	Bombay	250	3,49	3,49	—	—	—	—
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien	c) Kopenhagen	100	1,13	1,13	—	—	—	—
	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,12
Kosmetische Artikel, Seifen	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,12
Geschäfts- und Büromaschinen	Bergen	100	—	—	—	1,89	1,89	1,89
	Glasgow	45	—	1,22	1,22	—	—	—
		100	1,05	1,05	1,05	—	—	—
	b) New York	45	5,59	5,09	5,09	5,33	5,38	5,38
	Oslo	100	1,43	1,47	—	—	—	—
	Stockholm	100	1,51	1,55	—	—	—	—
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand	250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand	500	0,67	0,67	—	—	—	—
Radio-, Fernsehapparate und Kombinationen	Stockholm	100	1,51	1,55	—	—	—	—
Fische und Fischwaren	Amsterdam	100	0,46	0,46	—	—	—	—
	Belgrad	100	—	—	—	1,47	1,47	1,47
	Lissabon	100	—	—	1,55	1,55	—	—
	Lissabon	250	—	1,22 ²⁾	1,22	1,22	—	—
	Oslo	100	1,47	1,47	—	—	—	—
	Oslo	250	1,26	1,26	—	—	—	—
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle	Karachi	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	a) Paris	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Karakulfelle	Johannesburg ...	250	4,70	4,70	4,70	4,96	4,96	4,96
Fuchsfelle	d) Mailand	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88

Anmerkungen: *) Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11, — per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110, — per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55, — per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22, — per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5, — per Brutto-Kilo. — f) Der Verlader kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet. — g) Ab 1. September 1958 Mindestgewicht 45 kg.

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