

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

## Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1960/61



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

## Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1960/61



Jahrgang 1960 · Nr. 4

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Winter 1960/61 . . . . .	4	
Schaubilder		
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs . . . . .	7	
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten . . . . .	7	
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil		
A. Allgemeine Vorbemerkungen . . . . .	8	
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte . . . . .	8	
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen . . . . .	9	
Tabellenteil		
I. Eisenbahnverkehr		
A. Fahrpreise im Personenverkehr		
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	12	
Für Personen im Ausland . . . . .	13	
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	15	
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr		
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) . . . . .	15	
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten . . . . .	16	
II. Schiffsverkehr		
A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt		
Bimskies . . . . .	18	
Briketts . . . . .	18	
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	19	
Erze . . . . .	18	
Getreide . . . . .	17	
Kies . . . . .	18	
Mehl . . . . .	17	
Mineralöl . . . . .	18	
Normalgüter der Güterklassen I bis VI . . . . .	19	
Salz . . . . .	19	
Schnittholz . . . . .	19	
Steinkohle . . . . .	17	
B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt . . . . .		20
C. Frachtraten der Trampschifffahrt		
1. Küstenfahrt		
Briketts . . . . .	21	
Düngemittel . . . . .	22	
Eisen und Stahl . . . . .	22	
Getreide . . . . .	21	
Gips . . . . .	22	
Koks . . . . .	21	
Olkuchen . . . . .	21	
Papierholz . . . . .	22	
Roheisen . . . . .	22	
Salz . . . . .	21	
Schnittholz . . . . .	22	
Steinkohle . . . . .	21	
Steine . . . . .	22	

	Seite
2. Große Fahrt	
Bauxit . . . . .	24
Düngemittel . . . . .	24
Erdöl . . . . .	24
Erze . . . . .	23
Espartogras . . . . .	23
Getreide . . . . .	23
Grubenholz . . . . .	24
Kohle . . . . .	23
Kopra . . . . .	23
Schnittholz . . . . .	24
Schrott . . . . .	24
Schwefel . . . . .	23
Schwefelkies . . . . .	23
Zinkkonzentrat . . . . .	24
Zucker . . . . .	23
D. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	25
Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien . . . . .	25
Index der Tankerfrachten, Großbritannien . . . . .	25
Index der Seefrachtraten, Niederlande . . . . .	25
Index der Trampschiffsfrachten, Dänemark . . . . .	25
Index der Seefrachtraten, Norwegen . . . . .	25
Index der Seefrachtraten, Schweden . . . . .	25
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien . . . . .	26
E. Sonstige Schiffsverkehrsindices . . . . .	27
III. Luftverkehr	
A. Flugpreise im Personenverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	28
B. Luftfrachtraten im Güterverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . .	30
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . .	31
Quellenverzeichnis . . . . .	33

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet  
Abgeschlossen am 15. März 1961

## Die Verkehrspreise im In- und Ausland im Winter 1960/61

Während der Wintermonate 1960/61 wurden im Bundesgebiet für den Verkehr auf Schiene und Straße nur einige wenige Tarifkorrekturen bekannt. Für eine Reihe chemischer Güter, u. a. Äthylenglykol, Chlor, Ätzkali, Natriumbikarbonat, Soda, Salpeter- und Salzsäure u. a. m., ergab sich durch eine Abtarifierung auf niedrigere Klassen ab 1. 1. 1961 eine Verbilligung der Eisenbahnfrachten. Zum 1. März 1961 hat die Bundesbahn eine Anpassung des Gepäcktarifs an den Aufbau des Expressguttarifs angekündigt. Die derzeitigen 16 Entfernungszonen mit 176 Frachtbeträgen werden im neuen Tarif auf 9 Entfernungszonen mit 158 Frachtbeträgen zusammengezogen. Dadurch ergeben sich einige Verteuerungen im Nahverkehr und einige Verbilligungen im Fernverkehr. Auf mittleren Entfernungen treten meist keine Änderungen ein. Die Mindestfracht wird auf 1 DM festgesetzt.

Auf dem Sektor der Personenbeförderung sind Anfang Dezember von der Bundesbahn die Tarife für Pauschalreisen neu herausgegeben worden, die insbesondere den Reisebüros bei Buchungen von Einzelreisen Vorteile bieten. Der neue Pauschaltarif gilt von einer Reihe größerer Abgangsbahnhöfe an ab 1. Februar 1961.

Bei den Transporttarifen im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ergaben sich keine Veränderungen.

Die von der Bundespost geplante Anhebung der Postgutgebühren (vgl. PLW 7, Heft 3, 1960) ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden.

Nach Mitte Februar wurde in Genf eine Tagung der 24 Länder des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr abgehalten. Dabei wurde beschlossen, Sonderabmachungen über Preisermäßigungen und Vergünstigungen bei der internationalen Frachttarifgestaltung zuzulassen, die nicht veröffentlicht zu werden brauchen. Dieses Prinzip der Nichtveröffentlichung steht im Gegensatz zu der in der EWG angestrebten und in der Montanunion teilweise bereits betriebenen Politik. Unter den EWG-Staaten haben die Niederlande bisher die meisten Eisenbahntarife noch geheimgehalten.

Mit Wirkung vom 1. Januar traten beim Eisenbahnverkehr im Ausland verschiedentlich Tarifveränderungen in Kraft.

Zu diesem Datum wurde die bereits im vorigen Bericht erwähnte Erhöhung der österreichischen Bahntarife (Personentarif II, Wagenklasse 25 vH, Güterverkehr Regeltarif durchschnittlich + 16 vH) durchgeführt; einige Ausnahmetarife wurden indes billiger. Am 1. 3. 1961 wurde der Deutsch-Österreichische Eisenbahngütertarif für den Trockenverkehr sowie der entsprechende Seehafentarif für den Überseeverkehr mit den Häfen der Bundesrepublik an die Tarifreform vom 1. Januar angeglichen. Am 1. Januar hat die Verwaltung der brasilianischen Staatseisenbahnen im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen Liste der Warenklassifikation verschiedene Gütertarife verteuert. Von der Frachtkostenerhöhung werden in erster Linie die Erze betroffen, die für den Inlandsverbrauch bestimmt sind. Die Sätze für Exporterze waren bereits im Jahre 1960 angehoben worden. Höhere Frachtraten ergeben sich ferner unter anderem für Kalksteine und weitere Rohmaterialien.

Mit Wirkung vom 1. März haben die jugoslawischen Staatsbahnen die Personenfahrpreise erhöht (Ausmaß der Erhöhungen noch unbekannt) und die Fahrpreisermäßigungen für Gesellschaftsfahrten von 30 auf 20 vH gekürzt. Schulfahrten und Sonderzüge werden statt bisher um 50 vH nur noch um 30 vH verbilligt.

Im Bereich der Binnenschifffahrt sind die am 1. Februar eingetretenen Frachtsenkungen im Weserverkehr von besonderem Interesse. Diese Frachtsenkungen sind eine un-

mittelbare Auswirkung der Kanalisierung der Mittelweser, die die Transportkosten der Binnenschifffahrt infolge der günstigeren Fahrbedingungen im Bereich der Mittelweser herabgesetzt hat. Die Tarifänderungen wurden vom zuständigen Frachtausschuß Bremen beschlossen und nach Genehmigung des Bundesministeriums für Wirtschaft im Fracht- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt (FTB) veröffentlicht.

Ein neuer Vertrag löste den im vorigen Bericht als gekündigt erwähnten Kettwiger Pool für den grenzüberschreitenden Bergverkehr mit Kohle nach der Bundesrepublik ab. Der neue Vertrag soll bis zum 31. März 1964 gelten. Hauptausnahme bildet der Verband der niederländischen Partikuliere, der den Pool verlassen hat. Die Straßburger Frachtenkonvention für Transporte im grenzüberschreitenden und Transitverkehr von und nach französischen Rheinhäfen, die Ende 1960 abgelaufen war, aber bis Ende Januar 1961 provisorisch weiter galt, ist erneut bis zum 31. März verlängert worden.

Ende Januar ist der Ministerrat der Montan-Union zusammengetreten, um mit den Vertretern der Binnenschifffahrt der Mitgliedsländer die Frage der Harmonisierung der meist geringeren internationalen Rheinschiffahrtsfrachten und der meist höheren nationalen Tarife zu verhandeln. Es wurde indes noch keine Einigung erzielt; das Ausmaß der Tarifdisparitäten ist mangels einer Veröffentlichung der internationalen Tarife auch nicht immer bekannt. Zum Teil sind auch die nationalen Tarife noch nicht veröffentlicht. Es wird auch der Plan erörtert, im Bereich der Montan-Union Margentarife bekanntzugeben, innerhalb derer unveröffentlichte Frachten ausgehandelt werden könnten.

Die zwischen der Bundesrepublik und Österreich geltenden Frachtsätze des Bayerischen Lloyd und verschiedener anderer Schifffahrtsgesellschaften sind in Anpassung an die Tarifreform bei den österreichischen Bundesbahnen vom 1. 1. 1961 am 16. Januar 1961 angehoben worden. Der deutsch-österreichische Seehafen-Donau-Umschlagtarif bleibt in der bisherigen Fassung vorläufig in Kraft, ebenso die Donaufachtsätze zwischen der Bundesrepublik einerseits und Ungarn/Jugoslawien, Rumänien/Bulgarien sowie der UdSSR andererseits.

Es wurde außerdem bekannt, daß alle französischen Binnenschiffahrtsfrachtraten mit Wirkung vom 14. Dezember 1960 um 5,5 vH angehoben wurden. Hierin wird eine Angleichung an die am 5. Dezember vorigen Jahres erhöhten Gütertarife der französischen Staatsbahn gesehen (vgl. PLW 7, Heft 3, 1960).

Im Zusammenhang mit der alljährlich einsetzenden Winterflaute waren die Frachtraten in der Küstenschifffahrt von Oktober 1960 auf Januar 1961 teilweise rückläufig, so vor allem für Holztransporte (— 8 vH) und für die Kohlefracht (— 7 vH); dagegen blieb der Aufwärtstrend bei Getreidefrachten (+ 11 vH) und Eisen und Stahlfrachtraten (+ 3 vH) weiter bestehen. Von der ozeanischen Trampschifffahrt geht zur Zeit auch eine gewisse Stütze für die Küstenfahrt aus. In einem Jahresrückblick führt der Verband der deutschen Küstenschiffer aus, daß im Jahr 1960, zum ersten Mal seit Beginn der Frachtkrise auf den internationalen Schiffsmärkten, von der Küstenschifffahrt wieder kostendeckende Betriebsergebnisse erzielt wurden. Es wurde 1960 etwa das durchschnittliche Ratenniveau von 1954 wieder erreicht. Allerdings seien die Betriebskosten seither um etwa 30 vH gestiegen. Besonders befriedigend waren die Holzverschiffungen, für die auch weiterhin größerer Bedarf besteht; auch konnte der deutsche Kohleexport nach Skandinavien wieder erhöht werden.

Die Geschäftsbelebung hat für die Trampschifffahrt im Überseeverkehr auch während der Berichtszeit angehalten. Dabei spielte vor allem die Getreidefahrt die ausschlaggebende Rolle. Neben den Charterungen nach Europa waren chinesische Getreidekäufe in Australien von

besonderer Wichtigkeit, die auch Auswirkungen auf die Zeitcharter hatten. Die Beschäftigung von Tankern in der Getreidefahrt ist weiterhin leicht zurückgegangen, wenngleich sich der Getreidetanker-Rentabilitätsindex (berechnet von W. G. Weston, London) von Oktober 1960 auf Januar 1961 im Zusammenhang mit der anziehenden Ratentendenz für Getreide um 14 vH erhöht hat. Nach dem von W. G. Weston, London, berechneten sogenannten Activity-Index haben sich indes die Frachteneinnahmen (aus allen bekanntgewordenen Reisechartern mit 4 000 tdw und mehr) von Oktober 1960 auf Januar 1961 um über 40 vH erhöht.

Die Indices der einzelnen Länder für die Tagesfrachten in der trockenen Fahrt veränderten sich von Oktober 1960 auf Januar 1961 und von Januar 1960 auf Januar 1961 (Zahlen in Klammern) wie folgt: Deutschland + 8 vH (—4 vH), Großbritannien (hier von Oktober 1960 auf Dezember 1960 bzw. von Januar auf Dezember 1960) + 9 vH (—7 vH), Niederlande — 10 vH (—24 vH), Dänemark — 1 vH (+ 2 vH), Norwegen + 4 vH (—3 vH) und Schweden — 1 vH (+ 1 vH).

Die Gruppen des britischen Reisecharterindex wiesen von Oktober auf Dezember 1960 durchweg nach oben: Getreide + 5 vH, Zucker + 17 vH, Erz + 8 vH, Holz + 23 vH.

Die Tagesraten für ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen haben sich wie folgt entwickelt:

Güterart und Verkehrsrelation	1959	1960		1961
	D	Jan.	Okt.	Jan.
		s je lgt		
Getreide vom US-Golf nach Großbritannien	49.5	55.11	51.5	54.3
Zucker von Mauritius nach Großbritannien	62.11	70.0	59.6	70.0 <sup>1)</sup>
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	23.0	28.0	25.11	27.6
Holz (Schnitt- und Bauholz) von der unt. Zone Finnlands nach Großbrit.-Ostküste <sup>2)</sup>	187.4	196.9	253.1	226.7
Erz von Marmagoa nach Großbrit./Kont.	48.4	56.9 <sup>1)</sup>	38.0	49.0 <sup>1)</sup>
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam	19.9	20.3	19.7	19.6 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Vormonat. — <sup>2)</sup> s je Standard.

Im Jahresrückblick ist festzustellen, daß sich die Lage auf den internationalen Frachtenmärkten hinsichtlich des Güteraufkommens wie hinsichtlich des Frachtratenverlaufs 1960 für die Reeder wesentlich gebessert hat. Es ist dies einerseits eine Folge der anhaltenden guten Weltkonjunktur wie auch der Bemühungen, überalterte und unwirtschaftliche Tonnage abzuwracken. Seit Mitte 1957 wurden so etwa 8 Mill. BRT Schiffsraum aus dem Verkehr gezogen. Der entscheidende Rückgang der Frachtraten war von Mitte 1957 auf Mitte 1958 im Anschluß an die Suezkrise erfolgt. Er weitete sich indes bis Ende 1958 zu einer Depression aus, wobei sich auch die Vermehrung der Welttonnage nachhaltig auswirkte. Die Überschußtonnage wurde Ende 1958 auf 6,5 Mill. BRT beziffert, Mitte 1959 auf 9,3 Mill. BRT, Ende 1960 dagegen nurmehr auf 3,5 Mill. BRT. Die aufgelegte Tonnage betrug Ende 1960 nur noch 2 vH der Welttonnage (rund 1,3 Mill. BRT).

Die Abschlußraten für in Zeitcharter fahrende Schiffe sind nach den hierfür berechneten Indices von Oktober 1960 auf Dezember 1960 spürbar angestiegen: britischer Index: + 8 vH, niederländischer Index + 15 vH (bis Januar 1961), norwegischer Index + 8 vH (dgl.). Der Zeitcharter-Volume-Index (W. G. Weston, London), der auf den Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage abgestellt ist, stieg während des Berichtsquartals stark an. Binnen Jahresfrist wies diese Kennziffer im Januar 1961 einen um 14 vH höheren Stand auf.

Die Tankerfrachtraten haben durch den stoßartig einsetzenden Winterbedarf von Oktober auf Dezember 1960 scharf angezogen (z. B. deutscher Index + 26 vH, britischer Index + 39 vH); sie schwächten sich jedoch nach dem schnel-

len Nachlassen der zusätzlichen Nachfrage schon im Januar 1961 wieder sehr deutlich ab. Die Indices der Tankertagesraten auf Scale-Basis wiesen daher vielfach im Januar 1961 gegenüber dem Oktober 1960 nur relativ geringe Veränderungen auf. Sie sind nachstehend zusammen mit der Veränderung gegen Januar 1960 (in Klammern) angegeben: Deutschland + 0,2 vH (—6 vH), Großbritannien + 10 vH (+ 3 vH), Norwegen + 8 vH (± 0 vH) und Schweden + 21 vH (+ 23 vH). Konsekutiv- und Zeitcharterabschlüsse werden zur Zeit nur wenig getätigt. In den Monaten Februar und März hat sich, beurteilt an den laufend beobachteten Einzelabschlüssen, das Ratenniveau trotz etwas steigendem Schiffsbedarf nur wenig erholt. Eine größere Nachfrage wird in der gegenwärtigen Marktlage meist durch Tanker gedeckt, die bereits seit einiger Zeit auf Ladung warten. Dazu kommt, daß auch aus der Getreidefahrt Tanker zurückkehren. Nach Angaben der Londoner Maklerfirma J. J. Jacobs soll bis Januar 1961 bereits 500 000 tdw Tankertonnage aus der Getreidefahrt zurückgewandert sein. Mitte Dezember sollen nach der gleichen Quelle indes noch 1,3 Mill. tdw an Tankern im Getreidetransport tätig gewesen sein.

Die AFRA-Rate (Durchschnittsfrachtrate aus den kurz- und langfristigen Abschlüssen einschließlich der Transportkosten der Hausflotten der Ölgesellschaften) lag aus den geschilderten Gründen im 4. Quartal 1960 für Tanker von 13 000 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP) mit 100,2 (Scale = 100) um 3 vH über dem Stand des 3. Quartals, jedoch um 6 vH unter dem Stand des 4. Quartals 1959. Die AFRA-Rate für Großtanker (ab 25 000 tdw) stellte sich im 4. Quartal 1960 auf 88,7 (Scale = 100) und lag damit um 1 vH höher als das Ratenniveau des 3. Quartals, jedoch 6 vH niedriger als das Niveau vor Jahresfrist. Rechnet man die im Scale-Tarif angegebenen Sätze für die wichtigsten Relationen auf s je lgt um, so ergibt sich für die Relation Karibische See/UK im 4. Quartal 1960 bei den Tankern von 13 000 bis 25 000 tdw eine Durchschnittsfrachtrate von 32,7 s je lgt gegenüber einer mittleren Rate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen in der gleichen Zeit von 16,10 s je lgt, in der Relation Persischer Golf/UK eine Durchschnittsrate von 55,9 s je lgt, gegenüber einer mittleren Abschlußrate von 37,10 s je lgt.

Der vom Bundesministerium für Verkehr berechnete deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt zog von Oktober 1960 auf Januar 1961 um 2 vH an. Aus den Frachtveröffentlichungen wurden während der Berichtszeit folgende einzelne eingeführte oder geplante Tarifänderungen bekannt:

#### 1. Europa- und Nahost-Fahrt

Am 25. November 1960 hat die North Continental Portugal Conference für Transporte vom Kontinent nach Oporto/Leixoes (und in umgekehrter Richtung) ein auf die Basisfrachten berechnetes Aufgeld zu den Be- und Entladekosten von 20 vH eingeführt. Gleichfalls im November wurden für die ausgehende und einkommende Fahrt von der North Continent-Spain Conference eine Ratenerhöhung unbekanntem Ausmaßes vorgenommen. Am 1. 1 1961 wurde von Det Bergenske Dampskibsselskab und anderen Linienreedereien für die Fahrgebiete Kontinent-West- und Nordnorwegen und Hamburg/Bremen-Oslo und Nordnorwegen (sowie Gegenrichtung) eine allgemeine Tarifierhöhung um 5 bis 10 vH in Kraft gesetzt. Als Begründung wurden steigende Betriebskosten angeführt. Zum gleichen Termin hat der Gemeinschaftsdienst Currie Line Ltd/Argo-Reederei Rich. Adler & Söhne im Verkehr Hamburg/Bremen nach Schottland (und umgekehrt) die Tarife um einen nicht genannten Prozentsatz angehoben. Ab 1. 2. 1961 sind von der Associated Humber Lines Ltd. und der bereits genannten Argo-Reederei in der Relation Humber Mündung-Bremen, Hamburg und Rhein-hafen (sowie Gegenrichtung) die Lande- sowie die Kai- und Zustellgebühren mit dem Hinweis auf gestiegene Hafenkosten auf 17 bzw. 19 vH heraufgesetzt worden. Vom gleichen Tag an hatten die Gemeinschaftsdienste in der Fahrt Schweden-Großbritannien eine 10prozentige allgemeine Tarifierhöhung vorgenommen. Nach Mitteilung der Schiff-fahrtskammer Istanbul wird bei allen Verladungen und Passagen ausländischer Schiffe von und nach türkischen

Häfen ab 1. Januar 1960 seitens der türkischen Regierung eine Frachttaxe von 7,4 vH auf die Brutto-Fracht-(Passage-)Kosten **erhoben**.

Weiterhin wurden folgende in Aussicht genommene Tarifveränderungen bekannt: Ab 1. 4. 1961 eine Erhöhung der Tarife bei der Continent Israel Line im Verkehr Kontinent - Israel (und umgekehrt; um 0,25 und 0,50 US-\$ je t/cbm); ab 21. 8. 1961 eine Ratenanhebung (ohne Nennung des Prozentsatzes) durch die North Continent Portugal Conference (Southbound) für die Range Hamburg/Dünkirchen - Portugal; ab Mai 1961 eine Ermäßigung der Passagetarife um 10 bis 37 vH für den Verkehr Bristol Kanal - Britische Kanalinselfn (und Gegenrichtung).

## 2. Mittelost-Fahrt

Die Associated Continental Persian Gulf Lines hat am 1. 2. 1961 den Kampfrabatt für Eisen und Stahlpartien (20 vH) wegen Outsider-Gefahr im Verkehr Kontinent/Persischer Golf bis 30. 4. 1961 **verlängert**.

## 3. Afrika-Fahrt

Am 1. 1. 1961 wurde von der West African Lines Conference im Verkehr UK, Kontinent, Skandinavien/Cotonou (Dahomey) und von den gleichen Ausgangshäfen nach Monrovia (Liberia), hier auch in Gegenrichtung, eine 30prozentige zeitweilige Surcharge auf die Grundfrachten wegen Hafenerstopfungen eingeführt. Zum gleichen Datum, am 1. Januar, hat die gleiche Konferenz die Leichter-, Lande- und Kaigebühren beim Anlaufen verschiedener westafrikanischer Häfen um 6 bis 19 vH erhöht. Ebenfalls ab 1. 1. 1961 hat die Central West African Lines Conference für den Verkehr Antwerpen - Hamburg Range/Skandinavien - Republik Kongo / Ruanda-Urundi (und umgekehrt) eine teilweise Tarifierhöhung um 7,5 vH durchgeführt. Mit Wirkung vom 1. Februar 1961 wurde von der Lobito Outward Conference für Fahrten von Großbritannien/Kontinent nach Lobito (Angola) eine Ratenerhöhung um 7,5 vH bekanntgegeben. Vom gleichen Termin an hat die Associated Central West African Lines Conference die Surcharge für Holzverladungen von Pointe Noire nach West- und Nordeuropa im Hinblick auf verbesserte Abfertungsverhältnisse aufgehoben. Am 13. Februar 1961 trat bei der South and South East African Freight Conference für den Verkehr von Häfen der Südafrikanischen Union sowie von Lourenço Marques und Beira nach Europa eine 5prozentige Erhöhung der Linienraten in Kraft. Am 1. März soll laut Ankündigung der East African Freight Conference eine 5prozentige Erhöhung der Tarifraten in der heimkehrenden Fahrt von ostafrikanischen Häfen nördlich Chinde bis Cape Guardafui nach Europa folgen.

An geplanten Tarifänderungen wurden darüber hinaus gemeldet:

Ab 1. 4. 1961 eine Erhöhung der Raten für Holzverladungen für die Fahrt Westafrika - Kontinent durch die West African Lines Conference, eine allgemeine Tarifrevision der Mauritius Outward Conference Lines für den Verkehr UK/Kontinent - Mauritius sowie ab 1. 6. 1961 eine Tarifumstellung des Gemeinschaftsdienstes Norddeutscher Lloyd und der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei in der Fahrt Bremen/Hamburg nach den Kanarischen Inseln.

## 4. Nord- und Südamerika-Fahrt

Am 1. 12. 1960 führte die United Kingdom-Canadian-North Pacific Conference für Fahrten von kanadischen und US-Häfen der Pazifikküste eine allgemeine Tarifierhöhung unbekanntem Umfangs durch. Am 1. 1. 1961 hat die European/South Pacific and Magellan Conference im ausgehenden Verkehr Kontinent - Westküste Südamerika mit der Einföhrung eines Kontraktsystems einen Sofortrabatt von 9½ vH zur Anwendung gebracht.

Die bereits im letzten Bericht für die Nord- und Mittelamerikafahrt angeführten geplanten Tarifierhöhungen sind inzwischen in Kraft getreten; sie wurden noch verschiedentlich ergänzt:

Am 1. 3. 1961 hat die Association of West India Transatlantic Steam Ship Lines (Islands bzw. Mexican Section) eine allgemeine Tarifierhöhung, deren Prozentsatz noch nicht

mitgeteilt wurde für Fahrten von Italien, Spanien, Portugal nach folgenden Gebieten vorgenommen: Trinidad, Barbados, Windward und Leeward Inseln, Britisch Guayana und Surinam, Venezuela, Niederländische Antillen, Kolumbien, Panama-Kanalzone, Zentralamerika, Atlantische und pazifische Häfen Mexikos, San Domingo, Haiti und Jamaika. Zum gleichen Termin erfolgte eine Anhebung der Surcharge auf die Frachtraten von UK/Kontinent nach Curaçao durch die Association of West Indian Transatlantic Steam Ship Lines um 65 vH.

An geplanten Tarifänderungen wurden bekannt: Eine 10prozentige allgemeine Ratenerhöhung der Continental Canadian Westbound Freight Conference und der United States Great Lakes - Bordeaux/Hamburg Westbound Conference für die Fahrt nach Häfen des St. Lorenzstromes im April/Mai 1961 sowie eine Anhebung der zusätzlichen Umschlagsgebühr ab 1. 5. 1961 durch die European South Pacific and Magellan Conference für die Fahrt Kontinent, Skandinavien, Italien nach Callao (Peru) um 90 vH.

## 5. Fernost-Fahrt

Eine allgemeine Tarifiermäßigung hat am 15. 1. 1961 die Cie. des Messageries Maritimes für die Fahrt von Kontinent nach verschiedenen Inselplätzen Ozeaniens vorgenommen. Am 1. Februar hat die Messag. Maritimes Cie. in der Fahrt Kontinent - Indochina eine Surcharge für den Transport verschiedener Eisen- und Stahlpartien, Zement und Zucker von 4 bzw. 6 vH festgesetzt.

## 6. Außereuropäische Konferenzbereiche

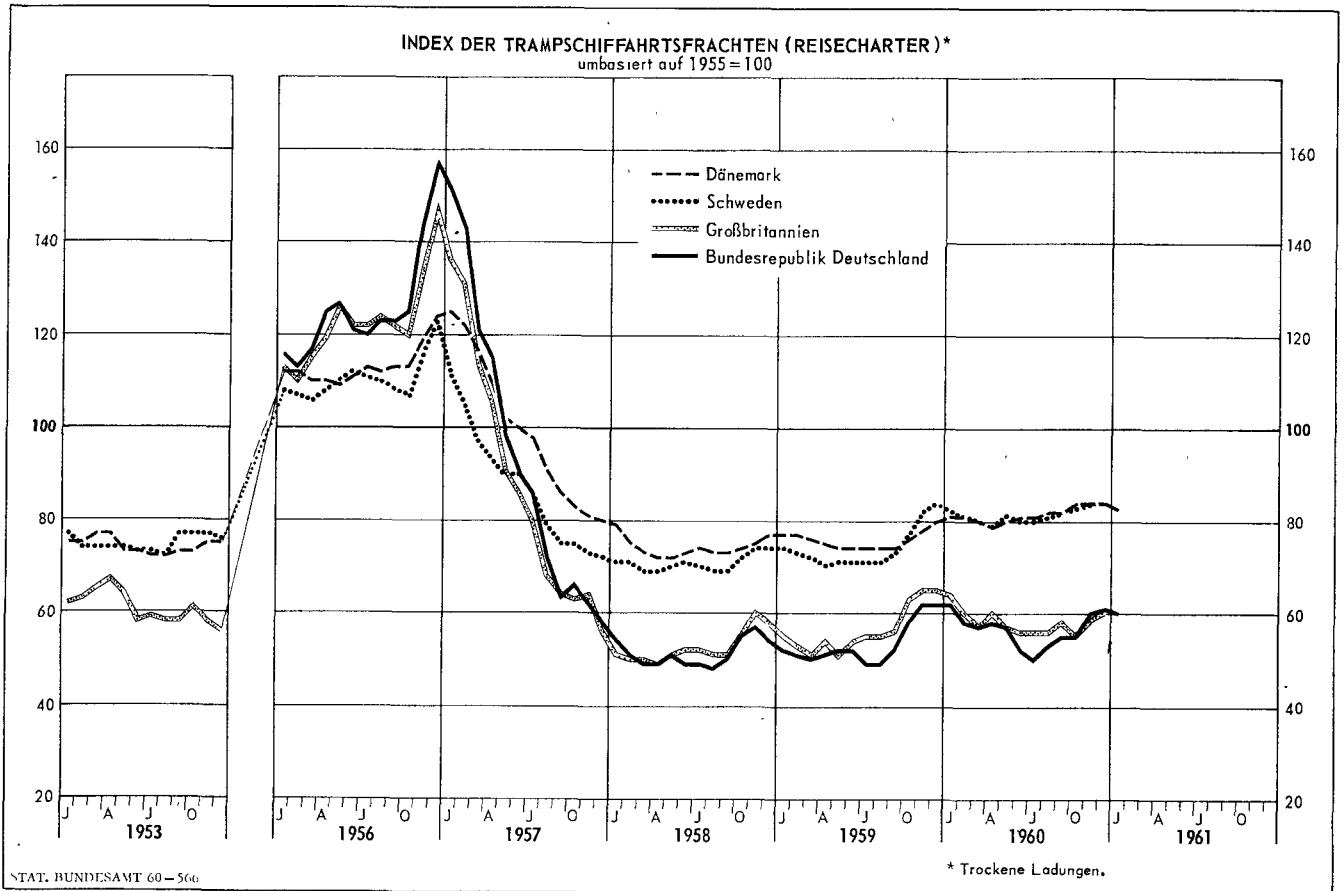
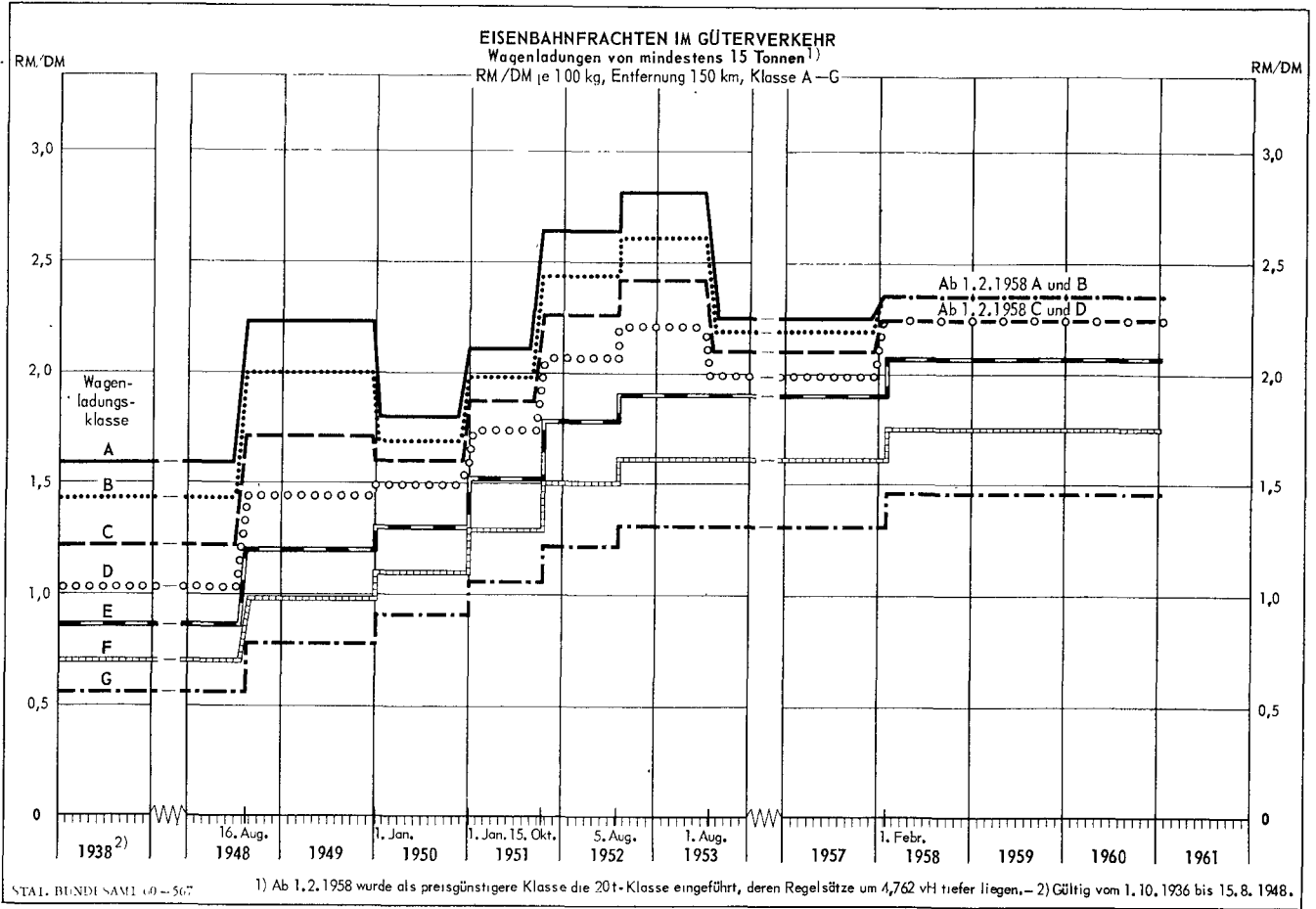
Eine 7,5prozentige Tarifierhöhung erfolgte in der Südafrika - Australienfahrt (und Gegenrichtung) ab 1. Januar 1961. In der Relation Südafrika - Neuseeland (und umgekehrt) betrug die Heraufsetzung nur 7 vH. Von der Crusader Shipp. Co. Ltd. und der dänischen Reederei L. Lauritzen wurde zu Jahresanfang im Verkehr Neuseeland - Westküste der Vereinigten Staaten ein Kampfrabatt von 8 bis 10 vH für Fleischverschiffungen eingeführt.

Im Flugverkehr der IATA-Gesellschaften wird ab 1. März 1961 nach einem entsprechenden Beschluß der am 21. Januar in Paris beendeten Konferenz auch auf der Südatlantikstrecke zwischen Europa und Südamerika die Sparklasse (Economy-Klasse) eingeführt. Gegenüber der noch geltenden Touristenklasse werden die Flugpreise damit um fast ein Drittel ermäßigt.

Mit Wirkung vom 1. 1. 1961 sind die Spezialfrachtraten im Luftverkehr zwischen Europa und Montreal den Spezialfrachtraten von und nach New York angeglichen worden. Es dürfen nunmehr auch die Spezialfrachtraten im grenzüberschreitenden Luftverkehr zwischen den USA und Kanada mit den Spezialfrachtraten von oder nach New York bzw. Montreal kombiniert werden.

Eine Reihe von Fluggesellschaften hat auf der erwähnten Pariser IATA-Konferenz eine drastische Senkung der Luftfrachten vorgeschlagen. Eine Einigung konnte indes nicht erzielt werden. Amerikanische und europäische Gesellschaften haben daraufhin erklärt, ab 10. April selbständig die Frachttarife (um etwa 10 bis 80 vH) senken zu wollen, falls bis dahin keine Übereinstimmung im Rahmen der IATA erfolgt ist. Dann würde man den einzelnen Fluggesellschaften für den Nord-, Mittel- und Südatlantikverkehr eine selbständige Tarifgestaltung ermöglichen. Die deutschen Sammelspediteure planen ferner, eigene Chartermaschinen zu stark erniedrigten Frachtsätzen zu beschäftigen. Eine allgemeine Senkung der Tarife wird nach Ansicht der Gesellschaften durch die günstigere Preisgestaltung von Außenseitern erzwungen.

Nach einer Belebung des Luftchartergeschäftes um die Weihnachtszeit hat sich in den letzten Wochen eine ruhigere aber stetige Umsatzzunahme ergeben. Von Bedeutung waren Passagierflüge auf der Fernost-Route, teilweise auch nach dem Kongo, Goldtransporte von London und Paris nach der Schweiz, Blumentransporte von der Riviera und Norditalien nach Deutschland sowie neuerdings auch Vieh- und Frischfleischtransporte.





# Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

## A. Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen: Quellenverzeichnis Seite 33).

Die Monatspreise für Verkehrsleistungen ergeben sich aus den Tariffestsetzungen oder werden aus den im jeweiligen Monat bekanntgewordenen Abschlußpreisen als einfaches arithmetisches Mittel errechnet. Abweichungen hiervon werden unter „Erläuterungen bzw. Anmerkungen“ besonders vermerkt. Die Jahrespreise stellen das einfache arithmetische Mittel der ausgewiesenen Monatspreise dar.

## B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment  
ETS = European Tramping Schedule  
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif  
E = Eilzug  
D = Schnellzug  
Bf = Bahnhof  
Hbf = Hauptbahnhof  
Vbf = Verschiebebahnhof  
Pr. = Privat  
Hj. = Halbjahr  
MOT = Ministry of Transport  
USMC = United States Maritime Commission  
IATA = International Air Transport Association  
UK = United Kingdom  
Hbg. = Hamburg  
Emd. = Emden  
Rttd. = Rotterdam  
Antw. = Antwerpen  
Nordd. = Norddeutsche

BRT = Bruttoregistertonnage  
bzw. NRT = Nettoregistertonnage

t. d. w. = Tons deadweight  
(all told)

c. c. = cubic capacity

Wk. = Westküste  
Ok. = Ostküste  
n = Nominell  
RM = Reichsmark  
DM = Deutsche Mark  
bfrs = Belgische Francs  
dkr = Dänische Kronen  
ffrs = Französische Francs  
ab 1. 1. 1960 NF = Nouveaux Franc  
ifrs = Luxemburgische Francs  
hfl = Holländische Gulden  
nkr = Norwegische Kronen  
S = Österreichische Schilling  
skr = Schwedische Kronen  
sfr = Schweizer Franken  
£ = Pfund Sterling  
s = Shilling  
\$ = Dollar  
a. n. g. = andern Orts nicht genannt

Maßeinheit der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamtraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).

Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.

die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

1 lb = 453,59265 Gramm  
1 qr = 480 lbs  
1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm  
1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm  
1 engl. Meile = 1 609,34 m

P = vorläufige Zahl  
r = berichtigte Zahl  
S = geschätzte Zahl

— 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

Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Querstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

# C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Fahrpreise im Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

#### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet.

Gebietsstand: BRD einschl. Saarland und Berlin.

Vor dem 6. Juli 1950 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 12

<sup>1)</sup> Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 87 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — <sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>3)</sup> Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Bei der Einbettklasse ist zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neuerteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

Seite 13

#### 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Die Sätze verstehen sich bei Danemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>4)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen. — <sup>5)</sup> Die Tarifveränderungen der jugoslawischen Eisenbahnfahrpreise im Binnenverkehr liegen zur Zeit der Drucklegung noch nicht vor.

Seite 14

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. Für Spanien und Portugal gelten die alten Bezeichnungen. — <sup>2)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>3)</sup> Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Die Fahrpreise der 1. Klasse Schnellzug betragen das Doppelte der 2. Klasse. Für die 2. Klasse sind die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. — <sup>4)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

Seite 15

#### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres- Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1961, Heft Nr. 6 vom 27. 2. 1961) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,972 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

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

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 t)

Seite 15

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

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

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t)

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten werden unter Berücksichtigung der von der Bundesbahnhauptverwaltung mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung der jeweils geltenden Regelklassen (vgl. Tabelle I. B. 1) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

Seite 16

<sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> D 1958. — <sup>4)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommerarif. für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — <sup>5)</sup> Durchschnitt April bis Dezember 1952. — <sup>6)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>7)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Ab 1. 1. 1959 = Klasse A/B. — <sup>14)</sup> Ab 1. 1. 1959 = Klasse C/D. — <sup>15)</sup> Vor dem 1. 1. 1959 = Klasse C, vom 1. 1. 1959 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — <sup>16)</sup> Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangüter-Tarif). — <sup>17)</sup> Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 Klasse III (Montangütertarif). — a) Khlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privat-Kesselwagen. — e) Privat-Wagen.

## II. Schiffsverkehr

### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 20).

Seite 17

<sup>1)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>3)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>4)</sup> 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. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten) (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

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

Seite 18

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Wurzburg 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. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schifffahrtsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 6. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loschzeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1953 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> D Januar/Juli. — <sup>9)</sup> Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>10)</sup> Gruppe I = DM 29,00, III = DM 24,65 je 1000 kg. — <sup>11)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>12)</sup> März bis Dezember.

Seite 19

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. 10. 1952 mit 0,052 DM, ab 1. 11. 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V, Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. — Die Sätze betragen ab 15. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. 5. 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. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — <sup>10)</sup> Hamburg, Bightsgebiet A. — <sup>11)</sup> Berlin unterhalb.

## B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

Prezentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

Seite 20

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 17—19). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

<sup>1)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>3)</sup> Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. 1. 1951, für Braunkohlenbriketts ab 1. 4. 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen.

## C. Frachtraten der Trampschifffahrt

Monatszahlen der Trampfrachtraten werden als arithmetisches Mittel aus den im angegebenen Monat bekanntgewordenen Abschlüssen berechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

### 1. Im Küstenverkehr

Seite 21

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn Roggen Gerste ohne Hafer, Reis. — <sup>2)</sup> Ohne Isefjord und Bornholm. — <sup>3)</sup> Dezember. — <sup>4)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>5)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>6)</sup> Ohne Firth of Forth. — <sup>7)</sup> Einschließlich Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — <sup>8)</sup> Nach Itzehoe (Störkanal). — <sup>9)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — <sup>10)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Haminal/Björneborg.

Seite 22

<sup>1)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1—500 Standards. — <sup>2)</sup> Inkl. Mälarsee. — <sup>3)</sup> Inkl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <sup>4)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>5)</sup> Inkl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>6)</sup> Dezember. — <sup>7)</sup> Von Emmerich bis Duisburg. — <sup>8)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>9)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>10)</sup> Exkl. Venersee. — <sup>11)</sup> Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>12)</sup> Exkl. Aalborg/Norresundby. — <sup>13)</sup> Kalksteine.

### 2. Im Überseeverkehr

Seite 23

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr. — <sup>2)</sup> Nach UK/Kont. — <sup>3)</sup> Umgerechnet von Shillingraten je qr (480 lbs.). — <sup>4)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>5)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>6)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>7)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>8)</sup> Ab Russ. Schwarzmeerhafen. — <sup>9)</sup> Frei ein und aus, ohne Kubanische Exporttaxe: inkl. umgerechneter Abschlüsse in US \$ — Lose u. oder gesackte Ladungen. — <sup>10)</sup> IV. Quartal: Nach Bordeaux-Dünkirchen Range. — <sup>11)</sup> Groß laden, einschließlich dominikanischer Exporttaxe, — frei löschen. — <sup>12)</sup> Mechanische Bulkverladungen in MacKay oder Townsville. — <sup>13)</sup> Ohne Abschlüsse auf Basis frei ein und aus.

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr. — <sup>2)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>3)</sup> Abbrände. — <sup>4)</sup> 2. Halbjahr. — <sup>5)</sup> Umgerechnet von US-\$ je 2240 lbs. — <sup>6)</sup> Ab Cardiff. — <sup>7)</sup> 1950 bis 1955 nach UK/Kont, berechnet nach MOT. — <sup>8)</sup> Nach Nordeuropa. — <sup>9)</sup> Nach Elbhäfen. — <sup>10)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — <sup>11)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

## D. Index der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

BRD	= Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
Großbritannien	= Chamber of Shipping, London (Trampfrachtenindex) Harley Mullion & Co., Ltd., London (Tankerindex)
Niederlande	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	= Norwegian Shipping News, Oslo
Schweden	= Kommerskollegium, Stockholm
Italien	= Dr. Vito Dante Flore, Rom.

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:  
**Scale** = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. —  
**MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. —  
**USMC** = United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule vom 1. 2. 1946 (in Kraft seit 30. 6. 1948). — **ATRS** = American Tanker Rate Schedule der Association of Ship Brokers and Agents, Inc., New York, entwickelt in den Jahren 1953 bis 1956, in Anwendung etwa seit Juli 1958. — Die Scale-Durchschnittswerte des Schwedischen Tankerindex werden auf die im Jahre 1948 gültige Rate als Basis bezogen.

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern der meist gewogenen mittleren Raten im Berichtsmonat, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums dar. Bei dem wöchentlich berechneten britischen Tanker-Index (Harley Mullion) bedeuten die Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres.

Seite 25

<sup>1)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>2)</sup> Außerdem werden weitere Gruppenindices für Chemikalien/Düngemittel und für Exporte berechnet. —  
<sup>3)</sup> Schiffe von 8000 t dw und mehr. — <sup>4)</sup> Umbasierte Jahresdurchschnitte 1950—1954 des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. —  
<sup>5)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT. — <sup>6)</sup> Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS.

Seite 26

<sup>1)</sup> Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Heft 2, 1959. — <sup>2)</sup> Ab Northern Range, St. Lawrence u. Albany. — <sup>3)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — <sup>4)</sup> Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien, Erz ab Vitoria nach UK/Nordeuropa. — <sup>5)</sup> Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — <sup>6)</sup> Ab La Goulette, Bona, Mellilla und Almeria. — <sup>7)</sup> Ab Huelva, Morphou/Vassiliko-Bay. — <sup>8)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>9)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — <sup>10)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — <sup>11)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>12)</sup> Phosphat ab Koseir (Rotes Meer), Salz ab Torreveja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>13)</sup> Ab Marmagoa und Dungun.

### E. Sonstige Schiffsverkehrsindizes

(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Die sonstigen Schiffsverkehrsindizes werden von folgenden Stellen berechnet

Activity Index	= W. G. Weston, London
Zeitcharter-Volumen-Index	= W. G. Weston, London
Getreidetanker-Rentabilitäts-Index	= W. G. Weston, London
Average Freight Rate Assessment für Tanker	= London Tanker Brokers 'Panel, London.

Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekanntgewordenen Reisechartern mit 4000 t und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen.

Der Zeitcharter-Volumen-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet.

Der Grain-Tanker-Index wird zur Beobachtung der Rentabilitätsentwicklung der Öltanker in der Getreidefahrt berechnet. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 1953 bis Januar 1959 berechneter Scale-Durchschnittswert, in dem die zusätzlichen Kosten für Tanker in der Getreidefahrt enthalten sind. Die Maßziffern der aktuellen Getreidefrachtabschlüsse werden mit den Maßziffern der laufenden Öltanker-Quotierungen verglichen. (Grundrelation: Rohöl vom Persischen Golf nach Großbritannien/Kontinent); wird der Stand von 120 überschritten, ist es für Tankerreederei rentabel, vom Öl- in den Getreidetransport überzuwechseln.

Die Monatszahlen stellen das arithmetische Mittel der wöchentlich bekanntgegebenen Originalmaßziffern der drei angeführten Indizes dar. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen. (Berechnung des Statistischen Bundesamtes).

Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale-Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht. Einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 t dw Gesamttraufähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden gesonderte Maßziffernreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t dw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t dw. (LV = Large Vessels) geführt. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je Tonne umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachtraten).

Seite 27

<sup>1)</sup> Schrottsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“ Konsekutivumsätze in den entsprechenden Gütergruppenindizes enthalten. — <sup>2)</sup> Für den Activity- und Zeitcharter-Volumen-Index wurden die auf neuer Basis (Januar—Dezember 1960) veröffentlichten Zahlenwerte rückbasiert. — <sup>3)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise).

### III. Luftverkehr

Flugpreise und Luftfrachtraten werden an Hand der in Frachtlisten und Kursbüchern einzelner Fluggesellschaften veröffentlichten IATA-Tarife zusammengestellt und, soweit es sich nicht um Stichmonatsangaben handelt, als arithmetisches Mittel der Monatszahlen in den betreffenden Jahren berechnet.

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

Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughafen-, Passagier- oder Landgebühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober.

Seite 28

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

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

Seite 29

a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug. Geltungsbereich auf Nordatlantikkrouten jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. — d) Hin- und Rückflüge innerhalb 15 Tagen. — e) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen.

<sup>1)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. Oktober 1960, auf den Nordatlantikkrouten am 1. Juli 1960 durch die Spar-Klasse ersetzt. — <sup>2)</sup> Preise in der Spar-Klasse. — <sup>3)</sup> April bis Dezember. — <sup>4)</sup> I. Quartal. — <sup>5)</sup> April 1957 bis März 1958. — <sup>6)</sup> Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. 10. 1960 für den einfachen Flug in der I. Klasse ein Zuschlag von DM 252,00 erhoben (nach New York ab 1. 4. 1960). In der Spar-Klasse gelten folgende Zuschläge. Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. — <sup>7)</sup> Einfacher Flug in der Spar-Klasse außerhalb der Saison = DM 1689,00. — <sup>8)</sup> Vom 1. 4. 1959 bis zum 31. 3. 1960 wurde bei Benutzung von Düsenflugzeugen für den einfachen Flug in der I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. DM 63,00 in der Touristen- und Spar-Klasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10 vH bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikkroute ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — <sup>9)</sup> Gültig ab Oktober 1956. — <sup>10)</sup> Einfacher Flug in der Spar-Klasse außerhalb der Saison DM 1185,00. — <sup>11)</sup> DM 126,00 Zuschlag bei Benutzung von Düsenflugzeugen.

#### B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

##### 1. Allgemeine Luftfrachten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen.

Seite 30

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im Inneuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> 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. — <sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — <sup>2)</sup> Ostroute (über Indien).

##### 2. Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren von Frankfurt nach sowie nach Frankfurt von wichtigen internationalen Flughäfen

Seiten 31/32

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 (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen können im Laufe der Jahre 1955/1956 in Fortfall.

<sup>1)</sup> Mindestgewicht 200 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>3)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>4)</sup> Vor Juli 1956 DM 0,38 je kg; Mindestgewicht 500 kg. — <sup>5)</sup> Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>7)</sup> Ohne Geschäfts- und Büromaschinen. — <sup>8)</sup> Elektrische Geräte a. n. g., ohne Maschinen. — <sup>9)</sup> Reptilienhaute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — <sup>10)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>11)</sup> Fuchspelze. — <sup>12)</sup> Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — <sup>13)</sup> Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung.

# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

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

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		2. Kl.			3. Kl.					
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	alle Entfernungen				
bis 14. 2. 1951 ...	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00				
ab 15. 2. 1951 ...		30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00				
ab 12. 2. 1953 ...		35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00				
ab 1. 3. 1955 ...	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km			
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00
ab 3. 6. 1956 a) ...	1. Klasse			2. Klasse							
	Einbettklasse <sup>5)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse	
ab 1. 3. 1958 ...	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00
	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1960

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Belgien, Sätze in ffrs</b>								
Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>2)</sup> in dkr</b>								
Einfache Fahrt								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
ab 1. 8. 1959	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	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	—	—
ab 1. 8. 1959	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 100 ffrs = 1 N F)</b>								
Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
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
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	530	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge</b>								
Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
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
ab 1. 3. 1961 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
für Schnellzüge — aller Art								
Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>4)</sup>	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
ab 1. 3. 1961 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Luxemburg, Sätze in ffrs</b>								
Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl</b>								
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	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1960

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	3. Klasse <sup>1)</sup>			
<b>Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1950—30. 4. 1952	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
ab 1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
ab 1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
ab 1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
ab 1. 9. 1960	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00				
<b>Österreich<sup>3)</sup>, Sätze in S Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00				
ab 1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
ab 1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
ab 1. 1. 1961	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00				
<b>Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt</b>												
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
ab 1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
ab 1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
<b>Hin- und Rückfahrt</b>												
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
ab 1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
ab 1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
ab 1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
<b>Schnellzugzuschlag</b>												
1950	1. Klasse <sup>1)</sup>					2. Klasse <sup>1)</sup>						
	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						
<b>Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt</b>												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—	—	—		
ab 1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40	—	—		
ab 1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,80	—	—	—	—		
<b>Hin- und Rückfahrt</b>												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—	—	—		
ab 1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50	—	—		
ab 1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—	—	—		
<b>Portugal,<sup>1)</sup> Sätze in Escudos Einfache Fahrt</b>												
ab 1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—		
ab 1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—		
<b>Hin- und Rückfahrt</b>												
ab 1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—		
ab 1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—		
<b>Spanien,<sup>1)</sup> Sätze in Pesetas Einfache Fahrt</b>												
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...		
ab 21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50		
ab 1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80		
ab 1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60		
ab 1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00		
ab 10. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00		
<b>Hin- und Rückfahrt</b>												
1950—1953	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...		
ab 21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00		
ab 1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60		
ab 1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10		
ab 1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00		
ab 10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00		
<b>Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
ab 1. 1. 1950	1. Klasse					2. Klasse <sup>4)</sup>						
	4,07					2,44						
ab 1. 5. 1952	2,63					1,75						
ab 15. 9. 1957	3,00					2,00						
<b>Meilen</b>												
	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300
ab 1. 11. 1959	3,373		3,15		3,00	3,00	2,25		2,10	1,00	2,10	2,00
ab 12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr**  
**Stand: 1. März 1961**  
in DM<sup>1)</sup>

Fahrtroute von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	70,25	57,10	140,50	114,20
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,52	9,75	27,04	19,50
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	26,08	15,30	52,16	30,60
<b>insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>197,35</b>	<b>141,15</b>	<b>352,70</b>	<b>254,30</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	17,03	11,51	34,06	23,02
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	63,66	44,40	117,49	85,19
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	26,08	15,30	52,16	30,60
<b>insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>194,27</b>	<b>130,21</b>	<b>336,71</b>	<b>238,81</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	52,82	35,27	105,64	70,54
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
<b>insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>117,82</b>	<b>79,27</b>	<b>210,14</b>	<b>141,54</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,08	16,78	50,16	33,56
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,95	13,96	37,68	26,16
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	33,99	22,46	50,99	33,99
<b>insgesamt</b>	<b>1 503</b>	<b>165,52</b>	<b>110,20</b>	<b>268,83</b>	<b>181,71</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	52,82	35,27	105,64	70,54
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,30
<b>insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>157,79</b>	<b>105,92</b>	<b>291,58</b>	<b>195,84</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,74	9,20	25,48	18,40
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	20,02	14,39	29,94	21,38
<b>insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>103,76</b>	<b>71,59</b>	<b>168,92</b>	<b>116,78</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,09	12,03	32,63	22,54
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,52	27,02	56,38	40,44
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,66
<b>insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>184,05</b>	<b>118,33</b>	<b>315,39</b>	<b>202,54</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	29,01	19,42	43,52	29,14
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,54	3,83	13,08	7,66
<b>insgesamt</b>	<b>1 458</b>	<b>165,05</b>	<b>110,25</b>	<b>230,10</b>	<b>153,80</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	33,99	22,46	50,99	33,99
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	19,48	11,40	38,96	22,80
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	25,65	18,24	51,30	36,48
<b>insgesamt</b>	<b>2 370</b>	<b>211,62</b>	<b>141,10</b>	<b>317,75</b>	<b>212,27</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	19,78	13,21	39,56	26,42
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	99,47	77,14	157,12	120,99
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,52	27,02	56,38	40,44
Chiasso—Mailand	51	4,15	2,31	7,07	3,94
<b>insgesamt</b>	<b>2 249</b>	<b>267,92</b>	<b>191,68</b>	<b>414,13</b>	<b>295,79</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	75,52	50,34	121,19	80,79
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	32,35	21,37	48,74	32,72
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,95	13,96	37,68	26,16
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,08	16,78	50,16	33,56
<b>insgesamt</b>	<b>2 067</b>	<b>242,40</b>	<b>161,81</b>	<b>390,77</b>	<b>263,23</b>

**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**

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 t)

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung							
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960
Stückgutfrachten im Gesamtgewicht von								
1— 100 kg	} 2,80	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69
101— 500 kg								
501—1000 kg								
mehr als 1000 kg								
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung								
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t <sup>2)</sup>								
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	} 2,35
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19		
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	} 2,24	} 2,24
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99		
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	} 2,07	} 2,07
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61		
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	} 1,46	} 1,46
Ausnahmetarif: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32		
1 B 34 Grubenholz <sup>3)</sup>	1,30 <sup>4)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,40	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.



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

(ab 1. 2. 1953 für Wagenladungen von mindestens 20 t)

RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Meggen	Duisburg Hochfeld-Süd	Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar		
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)   (346 km)	(435 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	B 13)c)	24 S 5b)	A 13)b)	7 B 35e)	7 B 21c)	7 B 1c)	6 B 1c)	6 B 11c)		6 B 14c)
1938 D	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 D	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 D	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 D	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 D	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 D	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 D	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 D	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 <sup>2)</sup>	58,19 <sup>3)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 Juli	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
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 <sup>4)</sup>	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.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Dez.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1961 Jan.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Febr.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10

Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselöl	Zement	Tonerde, Baurit	Schwefelsäure	Düngkalk	Thomasmehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1c)	14 B 1d)	14 B 2d)	C 1 <sup>4)</sup> c)	14 B 23d)	4 B 6b)	G c)	12 B 1 <sup>5)</sup>	11 B 1b)			23 S 3b)	21 S 2c)	A 1 <sup>3)</sup> c)
1938 D	13,50	7,10	34,20r	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 D	23,16	13,17	57,41r	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 D	26,73	15,31	59,44r	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 D	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D	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 D	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 D	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 D	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 <sup>2)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1959 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,30	25,30
1960 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,30	25,30
1960 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	39,30	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	29,60	39,30	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	29,60	39,30	25,30
Okt.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	8,78r	11,40	8,40	7,90	29,60	39,30	25,30
Nov.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90r	11,40	8,40	7,90	29,60	39,30	25,30
Dez.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,30	25,30
1961 Jan.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,30	25,30
Febr.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,30	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>11)</sup>	Stahlschrott	Stabformstahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>		
													von	Passau Hbf
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	Hagen (62 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	(365 km)	Bremen (254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21c)	1 B 22c)	1 B 34c)	1 B 1c)	F <sup>8)</sup> b)	D <sup>9)</sup> 14)b)	8 B 8 <sup>16)</sup> c)	8 B 8 <sup>17)</sup> c)	F/IV <sup>10)</sup> c)	D/I <sup>10)</sup> c)	D <sup>14)</sup> c)	D/I <sup>10)</sup> c)	
1938 D	20,20	10,50		10,40	25,60 <sup>8)</sup>	13,23	20,00r	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 D	33,50	18,57		18,37	39,21 <sup>7)</sup>	24,11	33,90r	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 D	38,66	21,27	20,96 <sup>5)</sup>	21,07	43,42	27,87	39,84r	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,79r	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50r	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50r	8,90r	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50r	8,90r	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Sept.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50r	8,90r	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Okt.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50r	8,90r	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50r	8,90r	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Dez.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

## II. Schiffsverkehr

### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von nach	Getreide													
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>			Uebr. Getreide (d. Gütr. kl. IV <sup>1)</sup> )		Roggen und Weizen <sup>1)</sup>		Brot- Futter- getreide		Brot- Futter- getreide		Roggen und Weizen		Futter- getreide
	Hamburg							Bremen				Emden		
	Düsseldorf		Braunschweig			Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln		
1950 D					9,12		8,52	12,77	12,17	15,16		8,36	7,76	
1954 D					9,54		8,94	13,72	13,12	15,35		9,04	8,44	
1955 D					9,54		8,94	13,72	13,12	15,35		9,04	8,44	
1956 D	15,61 <sup>a)</sup>	14,90 <sup>b)</sup>	9,65 <sup>b)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	13,12	14,75		9,04	8,44	
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35 <sup>b)</sup>	13,12	15,03 <sup>b)</sup>		9,04	8,44	
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	14,52	16,58		10,28	9,58	
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	14,64	16,71		10,38	9,67	
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	14,64	16,54		10,38	9,67	
1960 Jan.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	14,64	16,71		10,38	9,67	
1960 Febr.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	14,64	16,71		10,38	9,67	
1960 März	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22 <sup>5)</sup>	14,64	16,51 <sup>5)</sup>		10,38	9,67	
1960 April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Aug.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Sept.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Okt.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Nov.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1960 Dez.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1961 Jan.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	
1961 Febr.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	14,64	16,51		10,38	9,67	

Zeit von nach	Getreide				Getreide und Mehl ab 50 t		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)			
	Roggen und Weizen		Futter- getreide		Roggen und Weizen			Futter- getreide		Ruhrgbiet	
	Emden				Hamburg		Zechengruppe				
	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin		I			II	III
1950 D	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>b)</sup>	3,98	4,35	4,77	
1954 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1955 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1957 D	13,22	12,62	15,13 <sup>b)</sup>	14,53 <sup>b)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31	
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62	
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12	
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Jan.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Febr.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 März	14,85	14,14	16,72 <sup>5)</sup>	16,01 <sup>5)</sup>	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 April	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Mai	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Juni	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Juli	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Aug.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Sept.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Okt.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Nov.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Dez.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1961 Jan.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1961 Febr.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	

Zeit von nach	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)		
	Ruhrgbiet								
	Zechengruppe			Zechengruppe			Zechengruppe		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1950 D	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77
1954 D	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 D	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70
1956 D	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	5,86	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Jan.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Febr.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 März	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 April	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Mai	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Juni	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Juli	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Aug.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Sept.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Okt.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Nov.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Dez.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Jan.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Febr.	4,77	5,28	5,87	4,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von nach	Bunkerkohle	Ortskohle	Steinkohle							
	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen						
	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. <sup>1)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe		
1950 D	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10	
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1960 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,18	10,02	
1960 Jan.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1960 Febr.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1960 März	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 April	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Mai	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Juni	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Juli	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Aug.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Sept.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Okt.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Nov.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1960 Dez.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1961 Jan.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	
1961 Febr.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02	

Zeit von nach	Braunkohlenbriketts					Erze				
	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl
	Frankfurt/M. <sup>1)</sup>	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>		
1950 D	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,73	2,98 <sup>5)</sup>
1954 D	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12
1955 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>
1956 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85
1957 D	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85
1959 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85
1960 D	6,57	9,51	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Febr.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 März	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 April	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Mai	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Juni	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Sept.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Okt.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Nov.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1960 Dez.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,02	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,02	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 Febr.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85

Zeit von nach	Mineralöl in Tankschiffen <sup>7)</sup>					Kies			Bimskies <sup>8)</sup>			
	Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
	Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)	Heilbronn <sup>9)</sup> über Küsten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan	Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	
1950 D			23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>12)</sup>	6,46 <sup>13)</sup>	
1954 D			24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60	
1955 D			25,20	20,12 <sup>11)</sup>	20,90 <sup>11)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17	
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,88	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D		15,20 <sup>8)</sup>	27,75 <sup>8)</sup>		21,95 <sup>8)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Jan.		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Febr.		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 März		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 April		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Mai		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Juni		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Juli		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Aug.	I	II	III	I	II	III	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 Sept.	17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 Okt.	17,15	15,45	14,60	26,10	24,55	22,10	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 Nov.	17,15	15,45	14,60	26,10	24,55	22,10	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 Dez.	17,15	15,45	14,60	26,10	24,55	22,10	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 Jan.	17,15	15,45	14,60	26,10	24,55	22,10	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 Febr.	17,15	15,45	14,60	26,10	24,55	22,10	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 März												

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	von nach	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. eisen-schaff. Ind. <sup>1)</sup>			
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>6)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn		Bremen		Partien unter 50 t   50 t und mehr		
		Frankfurt/M. <sup>2)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim	Rhein-Ruhr-Häfen Mannheim			
1950 D		3,93 <sup>3)</sup>	5,34 <sup>3)</sup>	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 <sup>7)</sup>	5,35 <sup>7)</sup>		
1954 D		4,89	6,83	3,63	3,33	3,65	5,35	13,06	17,55	7,54	6,94		
1955 D		4,23	5,88	3,63	3,33	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00		
1956 D		4,43	6,12	3,63	3,33	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00		
1957 D		4,43	6,32 <sup>5)</sup>	3,83 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00		
1958 D		4,92	7,10 <sup>5)</sup>	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82	9,47	8,28		
1959 D		4,96	7,17	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 D		4,96	7,00	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Jan.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Febr.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 März		4,96	6,97 <sup>5)</sup>	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 April		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Mai		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Juni		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Juli		4,96	6,97	4,09	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Aug.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Sept.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Okt.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Nov.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1960 Dez.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1961 Jan.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
1961 Febr.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40		
Zeit	von nach	Erzeugnisse der eisen-schaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien unter 50 t   50 t und mehr   unter 50 t   50 t und mehr   unter 50 t   50 t und mehr						Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:					
		Rhein-Ruhr-Häfen						I		II			
		Würzburg <sup>8)</sup>		Heilbronn <sup>6)</sup>		Karlsruhe		50 t		100 t			
								Partien: 50 t   100 t   50 t   100 t von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>					
1950 D				8,33 <sup>7)</sup>	7,90 <sup>7)</sup>	7,48 <sup>7)</sup>	7,05 <sup>7)</sup>	8,73	8,43	8,53	8,23		
1954 D				10,81	10,20	9,73	9,13	13,10	12,80	12,80	12,50		
1955 D		11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50		
1956 D		11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50		
1957 D		11,50	10,50	11,20 <sup>5)</sup>	10,20 <sup>5)</sup>	10,10	9,10	14,19	13,89	14,00	13,70		
1958 D		13,02	11,92	12,67 <sup>5)</sup>	11,53 <sup>5)</sup>	11,43	10,30	14,63	14,33	14,48	14,18		
1959 D		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 D		13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Jan.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Febr.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 März		13,20	12,10	12,65 <sup>5)</sup>	11,50 <sup>5)</sup>	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 April		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Mai		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Juni		13,20	12,10	12,85	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Juli		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Aug.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Sept.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Okt.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Nov.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1960 Dez.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1961 Jan.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1961 Febr.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
Zeit	von nach	Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:											
		III		IV		V		VI					
		50 t		100 t		50 t		100 t		50 t		100 t	
		Partien: von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>											
1950 D		8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43				
1954 D		12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60				
1955 D		12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60				
1956 D		12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60				
1957 D		13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,09				
1958 D		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1959 D		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 D		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Jan.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Febr.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 März		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 April		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Mai		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Juni		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Juli		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Aug.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Sept.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Okt.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Nov.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1960 Dez.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1961 Jan.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				
1961 Febr.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70				

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

**B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt  
Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen**

Zeit	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlen-Briketts) zwischen			Ausnahmeregelung	
	Rhein-Ruhr-Häfen und Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>1)</sup>	Niederrheinstationen und Braubach <sup>2)</sup>   Lülsdorf <sup>2)</sup> berg- und talwärts		Steinkohle und -Koks Ab Rhein-Ruhr-Stationen nach Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>1)</sup> <sup>3)</sup>	Braunkohlen-Briketts
1950 D .....	6,56	2,62	2,88	5,12	5,72
1951 D .....	0,65	1,19	0,54	—	0,65
1952 D .....	0,49	2,55	1,14	—	0,49
1953 D .....	8,73	13,54	10,46	4,19	8,73
1954 D .....	4,23	4,29	4,82	3,01	4,23
1955 D .....	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D .....	—	—	—	—	—
1957 D .....	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D .....	0,38	0,05	—	—	—
1959 D .....	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1949 Juli .....	45,16	42,74	34,68	37,26	37,26
August .....	70,65	75,00	75,00	70,65	70,65
September .....	73,00	75,00	75,00	73,00	73,00
Oktober .....	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00
November .....	74,50	75,00	72,50	74,50	74,50
Dezember .....	35,81	14,52	10,48	35,81	35,81
1950 Januar .....	33,39	7,26	6,45	31,77	31,77
Februar .....	23,57	16,96	13,39	25,71	25,71
März .....	2,58	—	—	—	—
April .....	9,33	—	—	—	1,33
1950 Oktober .....	5,16	3,23	8,87	—	5,16
November .....	4,67	4,00	5,83	4,00	4,67
1951 Oktober .....	7,10	12,90	6,45	—	7,10
November .....	0,67	1,33	—	—	0,67
1952 August .....	3,87	23,23	10,97	—	3,87
September .....	2,00	7,33	2,67	—	2,00
1953 September .....	1,33	11,33	0,67	—	1,33
Oktober .....	10,97	27,10	15,48	—	10,97
November .....	24,67	44,00	30,66	—	24,67
Dezember .....	67,74	80,00	78,71	50,32	67,74
1954 Januar .....	39,35	20,00	33,55	36,13	39,35
Februar .....	11,43	31,43	24,29	—	11,43
1955 Oktober .....	—	1,29	—	—	—
November .....	26,67	43,33	30,00	—	—
Dezember .....	14,19	23,23	19,35	—	—
1957 November .....	6,00	5,33	2,67	—	—
Dezember .....	13,55	15,48	9,03	—	—
1958 Januar .....	4,52	0,65	—	—	—
1959 September .....	33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober .....	72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November .....	34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember .....	47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai .....	0,65	3,23	1,29	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

**C. Frachtraten der Trampschifffahrt  
I. Küstenfahrt**

Zeit	von nach	Getreide <sup>1)</sup>				Ölkuchen <sup>4)</sup>	Salz			Steinkohle		
		nordl. Oskars- hamn/Stockh.	nordl. Frederi- cia/Aarhus (inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup> )	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ <sup>3)</sup> Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien <sup>6)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
				nordl. Helsingborg/ Goteborg	nordl. Frederi- cia/Aarhus (inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup> )							
		Hamburg	Hamburg	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg	skr je 1000kg	s je 2240 lbs					
1950 D.		14,06	8,00				16,50 <sup>3)</sup>	16,00	13,12	12,6	13,6	
1954 D.		19,75	6,00		13,50 <sup>3)</sup>	10,73	16,46	18,50	12,75	16,6	16,3	18,10
1955 D.		25,00	7,60	16,63 <sup>3)</sup>	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	22,2	19,8	23,1
1956 D.		26,63	8,14	12,83	11,37	13,51		22,25	17,83	20,6	21,5	26,6
1957 D.			7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,0	15,6	21,2
1958 D.		19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	11,9	12,6	15,2
1959 D.		19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,18	12,75	13,3	12,11	14,11
1960 D.		21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,1	16,0	16,6
1960 Jan.		19,50	5,50	15,00	10,69	13,38	20,00				17,6	22,10
Febr.		19,00	7,00	10,07	10,00	13,25	20,50			14,0	12,6	15,6
März			6,50	9,00	8,25	8,77		22,00		17,0		13,6
April			4,88	8,75	6,32	8,46	20,17			14,4		13,11
Mai			6,75	9,00	6,75	8,45	19,50	18,00		16,6	12,9	14,0
Juni				11,00	7,27	9,13	19,50			15,2	15,3	16,4
Juli			5,50	11,00	8,52	10,71	20,00		12,00	15,0	15,0	16,3
Aug.				10,25	7,91	9,08	19,50			16,6		15,2
Sept.				9,67	7,82	9,58	19,50			16,9	16,0	16,0
Okt.		23,80	6,00	9,67	7,72	9,13	20,00	21,00	12,00	16,6	18,9	17,7
Nov.		24,00			8,04	10,34			12,00	18,8	18,0	18,0
Dez.		23,00	7,25	11,10	7,88	10,00			12,00		18,3	18,5
1961 Jan.		25,00			8,05	9,83			12,50	16,0	15,10	16,5
Febr.		23,00	7,25	9,00	7,75	8,78		18,00	12,50	14,6	14,0	15,0

Zeit	von nach	Steinkohle				Koks						
		Stettin/Danzig /Gdingen	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> *)	Stettin		Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttld./Hbg.	
				Elbe-Häfen	Ostseehäfen		Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn			nordl Aarhus/ Kopenhagen
		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg			s je 2240 lbs			
1950 D.				9,00 <sup>6)</sup>		13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	
1954 D.		15,25				13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	
1955 D.		16,95	22,24			16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.		18,17	21,92			16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.		14,13	17,72			14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.		13,23	13,86	9,30	8,43	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.		14,14	15,79	9,14	8,72	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.		15,25	18,71	10,76	10,15	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,4
1960 Jan.			20,00	9,25	10,83	15,13		16,58	23,3	27,6	21,8	23,0
Febr.			16,08	8,88	9,16	15,13		14,50	20,5		18,1	
März			13,45	9,60	8,63	14,50		13,70	15,7		15,0	
April		13,50	12,58	9,87	8,46				15,6		15,4	
Mai		13,00	16,50	10,06	10,25	10,00	10,00					
Juni		14,00	19,00	11,98	10,65	17,50		14,00	20,8	23,3		20,0
Juli		14,08		11,64	11,00			15,00	19,9			21,0
Aug.		14,44	20,50	11,55	10,55			14,92	21,11			19,6
Sept.		15,59	22,50	11,58	10,53	14,50	19,00	14,63	22,11	28,3	20,6	
Okt.		17,20	23,00	11,94	10,76			15,50	23,2			18,0
Nov.		17,68	23,17	11,74	10,88	16,50		18,75	23,0	29,6	22,0	
Dez.		17,75	19,00	11,00				20,00	23,6		25,3	
1961 Jan.			18,47	10,34	9,78	14,75		14,50	23,3	27,6	20,9	28,0
Febr.			13,05	9,33	9,00	13,17		14,13	16,8	24,0	17,6	

Zeit	von nach	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Papierholz	Schitttholz
		Emden/Weser				Wisnar/Stralsund			Leningrad	Hamina/ Björneborg	Lübeck/ Flensburg	Kotka/ Björneborg Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> *)
		Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Oskarshamn /Stockholm	nordl. Stockholm Malarsee	Dänemark, Ostk. Jütland <sup>5)</sup> *) u. Inseln	Kotka/ Björneborg	Ostküste Großbritannien				
									skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom
1950 D.		14,92	14,29	14,75	14,74				133,9	120,1		
1954 D.		18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	23,6	139,2	138,3	88,43	190,00
1955 D.		19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	95,63	171,25
1956 D.		20,78	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	93,11	182,75
1957 D.		14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	88,18	174,17
1958 D.		15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	56,25	144,72
1959 D.		16,77	14,09	15,56	13,98	13,67	15,67	17,5	125,0	146,6	63,00	150,94
1960 D.		19,22	16,54	15,93	15,87	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	81,50	185,76
1960 Jan.			19,83	17,00			22,29					152,50 <sup>10)</sup>
Febr.			16,00	16,25			17,75			205,0		162,50
März			14,50	15,13			13,67					175,00
April		18,50	13,83	15,13	14,50		12,13		135,0	150,0	79,50	170,00
Mai		17,00	14,25	13,88	14,00						78,50	188,75
Juni		18,04	15,75	15,13	15,15						82,50	177,86
Juli		18,88	15,75		15,30	15,00			157,6	157,6	83,00	190,00
Aug.		18,58	16,44	16,00	15,25		17,25	17,0 <sup>8)</sup>			84,00	207,00
Sept.		19,00	17,00	16,25	17,22	16,17	19,50	16,6	159,2	168,2		208,13
Okt.		20,75	16,90	16,50	17,17		21,30	18,0				206,67
Nov.		23,00	19,13	18,00	18,33		21,59					205,00
Dez.			19,13				22,00			170,0		
1961 Jan.			16,75				18,94					
Febr.			13,75	15,25			14,33					182,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

noch: C. Frächtraten der Trampschiffahrt  
noch: 1. Küstenfahrt

Zeit von nach		noch: Schmittholz											
		Obere Zone Finnland <sup>1)</sup>		Untere Zone Schweden <sup>1)</sup>		nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>		Kotka/Björneborg	Venersee/Göteborg	westl. Ystad/Varberg		südl. Vestervik/Ystad	nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>
		EUCUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flenburg <sup>5)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck	
		s je Standard						DM je Standard					
1950 D								91,75		82,50 <sup>6)</sup>	72,00 <sup>6)</sup>	78,63	
1954 D	215,6	184,9	199,2	174,6	153,9	177,6	185,0	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30	
1955 D	278,0	256,1	284,8	246,5	250,0	246,1		86,06	64,67	74,40	88,90	81,89	
1956 D	273,7	250,4	258,10	251,7	239,5	233,6		87,81	65,91	77,57	93,00	84,38	
1957 D	242,6	216,0	221,8	209,4	202,11	205,10		81,18	64,78	75,56	89,25	80,42	
1958 D	202,2	180,5	200,5	181,6	174,1	169,2		72,84	59,41	72,86	75,63	68,00	
1959 D	190,10	187,4	185,0	182,8	170,7	171,7		74,92	60,75	76,37	81,32	76,25	
1960 D	248,10	230,2	254,8	229,2	208,4	209,2		91,52	62,70	84,15	99,20	89,90	
1960 Jan.	214,10	196,9		199,10		187,6 <sup>4)</sup>			61,00			70,00	
1960 Febr.	236,8	201,3		194,3	190,0	185,0			61,00	80,00	110,00		
1960 März	224,0	211,7	225,0	220,10	195,0		83,50		62,00	80,75	75,00	87,50	
1960 April	236,3	212,2	225,0	220,10		202,1	82,50		65,00	84,00			
1960 Mai	215,0	230,8		203,9	170,0	194,3	86,25		65,00				
1960 Juni	255,6	237,5	250,0	236,11	207,6	213,0	89,93		62,50	90,00	92,50	94,00	
1960 Juli	271,3	244,10	248,9	247,6	206,8	209,3	92,50		63,50		93,50	100,00	
1960 Aug.		232,8		230,0	222,6	212,6	92,25		65,00	86,00	125,00		
1960 Sept.	265,0	245,3	265,0	261,0		223,0						98,00	
1960 Okt.	280,8	253,1	265,0	245,8	235,0	219,6	101,25						
1960 Nov.	278,2	261,1	308,9	254,6	240,0	245,0			61,00				
1960 Dez.	260,0	235,9	250,0	235,0			104,00		61,00				
1961 Jan.	255,0	226,7		237,10	215,0	210,0			61,75			73,00	
1961 Febr.	243,9	221,6		211,11	190,0	215,0			62,50				

Zeit von nach		noch: Schmittholz					Eisen und Stahl					
		nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
		Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/Niederh. <sup>7)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/Stralsund	Dänemark (Ost. Jütland <sup>8)</sup> u. Inseln <sup>9)</sup>	Trelleborg/Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
		DM je Standard					s je 2240 lbs			skr je 1000 kg		
1950 D	70,00 <sup>6)</sup>			100,00 <sup>6)</sup>		126,00 <sup>6)</sup>		23,6	14,25	15,38	9,75	
1954 D	89,86	80,02	88,28	116,67	86,63	92,57	22,9	26,8	14,25	17,90	9,16	
1955 D	92,56	96,63	103,91	156,18	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70	10,50	
1956 D	91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17	
1957 D	94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,00	
1958 D	80,22	75,59	77,43	100,00	72,90	89,22	14,11	17,9	12,35	13,35	7,67	
1959 D	85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16,9	10,9	13,23	13,89	8,63	
1960 D	97,17	93,01	101,65	104,00	87,63	102,22	19,10	21,1	16,17	15,52	9,31	
1960 Jan.					94,75	86,50	23,6	25,3	20,70	22,00		
1960 Febr.		77,50			81,00	97,17		23,9	19,00	17,06	9,00	
1960 März	93,00	82,50			80,50	96,75		20,3	15,13	15,25		
1960 April		84,67				94,17		20,3		13,00		
1960 Mai			98,00		80,00	105,00	18,0	18,5	16,00	13,00		
1960 Juni	90,00	92,00	88,75		86,00	99,80		19,6	14,50		8,75	
1960 Juli		97,80		100,0	94,80	105,33		19,5	14,25			
1960 Aug.	100,00	97,67	109,00	108,00	89,25	107,50		18,5	13,38	13,50		
1960 Sept.	105,00				81,33	115,00		19,7		13,38		
1960 Okt.	105,00	107,40	106,00		110,00	115,00	18,0	21,2	15,67	16,95	9,50	
1960 Nov.	90,00	104,50	106,50		85,00			23,5	16,92			
1960 Dez.					81,25			23,9			10,00	
1961 Jan.	92,50	97,17						20,8	17,00			
1961 Febr.	98,00	90,00			87,50	103,75		18,8		17,00	9,00	

Zeit von nach		Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips
		Niederh./Ruhrh.	Kali				Lysekil		Gotland <sup>13)</sup>	Bornholm	Hildesheim
			Deutsche Nordseehäfen				Lübeck/Flenburg	Hamburg	Lübeck/Flenburg	Hamburg	Kopenhagen
		Strömstad/Malmö <sup>11)</sup>	Ostl. Jütland <sup>9)</sup> und Inseln <sup>9)</sup>	Dänemark (nördl. Aarhus/Aalborg <sup>11)</sup> )	Häf. i Limfjord u. a. Skagerrak <sup>12)</sup>	Varberg/Karlshamn					
DM je 1000 kg		dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg					
1950 D			18,42	24,00		8,00	8,25		7,83		
1954 D	18,15	20,38	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50	
1955 D	20,50	24,33	23,11		18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	19,50	
1956 D	20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75	
1957 D	16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17	
1958 D	15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	18,00	
1959 D	16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	17,25	
1960 D	17,00	20,39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	8,47	17,50	
1960 Jan.	18,50	23,00	25,00		21,67	7,80		7,00	7,56		
1960 Febr.	17,00	20,25	22,00			8,00		7,00	7,13		
1960 März		19,08	20,44	22,75				7,75	7,45		
1960 April	17,50	18,22	19,80	22,50		7,35	8,00	6,13	7,88	18,00	
1960 Mai	17,00	18,08	20,50				8,00			17,00	
1960 Juni		17,75	21,00			10,50	9,25				
1960 Juli		21,00			17,38		9,88		9,50		
1960 Aug.		20,83	22,25		17,38	10,50	10,00	10,00	9,50	18,00	
1960 Sept.		20,75	23,33	26,00	17,96	10,50	9,93		9,40	17,00	
1960 Okt.		21,00	23,00		20,50	11,00			9,17		
1960 Nov.		22,25							8,88r		
1960 Dez.	15,00	22,50			20,50	10,25	10,00				
1961 Jan.		21,00	22,75			9,31			9,25		
1961 Febr.		17,13	19,08	25,50		8,00		8,00			

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

**C. Frachtraten der Trampschifffahrt**  
**2. Große Fahrt**

von Zeit nach		Getreide											
		Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>5)</sup>	
		UK	Antw./ Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan <sup>4)</sup>	UK	Antw./ Hbg.
		s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je
2240 lbs													
1938 D	.	.	12.11 <sup>2)3)</sup>	.	.	13.10 <sup>2)3)</sup>	.	.	.	.	25.9 <sup>2)3)</sup>	.	
1950 D	.	.	38.7 <sup>2)3)</sup>	5,72	5,24	40.1 <sup>3)</sup>	9,58	54.10 <sup>3)</sup>	.	.	68.9 <sup>2)</sup>	.	
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	60.11	7,59	12,21	76.7r	12,58	
1955 D	.	.	73.9	8,51	8,78	78.4	9,43	91.9	10,61	16,61	121.3	16,20	
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17	
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53	
1958 D	92.10	.	40.11	4,15	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06	
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09	
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	7,37	
1960 Jan.	84.9	.	44.0	4,60	.	47.0	.	55.11	6,03	9,88	70.8	8,75	
Febr.	.	.	42.6	4,00	.	45.2	.	55.3	6,01	9,36	70.0	7,50	
März	82.6	9,67	42.5	3,88	.	44.10	.	55.1	4,20	8,71	63.4	.	
April	88.0	8,17	47.1	4,13	4,25	48.3	.	58.5	4,17	9,14	62.4	.	
Mai	84.8	7,80	45.1	3,25	.	46.1	.	56.10	3,72	10,22	62.1	.	
Juni	75.0	8,28	38.0	3,75	.	33.9	.	48.6	3,84	9,38	50.0	.	
Juli	.	7,27	35.5	3,18	3,51	35.3	.	44.10	3,61	9,00	52.6	.	
Aug.	79.6	6,73	40.8	2,97	2,99	38.9	.	50.8	4,40	9,08	58.11	.	
Sept.	84.0	7,82	43.11	3,63	4,40	42.10	4,90	50.7	4,72	9,33	54.9	.	
Okt.	80.0	8,03	43.7	3,95	.	44.10	5,25	51.4	5,25	9,02	52.0	.	
Nov.	.	9,67r	44.10	4,99r	5,05r	46.7r	.	55.1	5,43	9,86	52.9r	6,25	
Dez.	.	.	.	.	.	45.2	4,70	54.11	5,67	9,56	60.10	6,97	
1961 Jan.	85.2	10,00	.	4,50	.	44.0	.	54.3	4,96	9,33	75.0	8,53	
Febr.	86.3	9,75	42.2	4,35	4,48	47.5	.	58.0	5,15	9,88	.	7,00	

von Zeit nach		Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
		La Plata <sup>6)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Phillip-	Algerien	Kuba <sup>9)</sup>
		UK	Antw./ Hbg.	West-	Australien	Range	china	afrika	meer	pinen			
		s je	\$ je	italien	UK/Kont.		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./ Hbg.		UK	
s je 2240 lbs										\$ je cbf	s je 2240 lbs		
1938 D	25.3 <sup>1)</sup>	25.2	.	32.3	.	33.9	29.9	.	17.2 <sup>8)</sup>	.	.	.	
1950 D	48.4	46.1	.	69.10	76.5	70.10	94.11	.	35.0	.	.	.	
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67.6	
1955 D	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0,29	115.8	105.0	
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11	
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1	
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7	
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8	
1960 D	68.4	61.1	62.10	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4	
1960 Jan.	75.10	69.10	70.5	90.0	97.6	95.8	70.1	72.11	.	0,21	81.8	.	
Febr.	77.5	71.9	72.5	81.3	89.0	86.9	70.10	72.11	39.6	0,21	81.11	49.2	
März	78.11	68.5	69.0	.	85.0	.	71.3	.	35.6	0,20	81.10	55.0	
April	78.8	62.4	69.4	76.5	87.6	81.2	.	.	.	0,20	80.10	55.0	
Mai	70.5	59.8	61.9	76.11	85.7	81.6	.	63.9	.	0,20	80.0	50.0	
Juni	59.2	54.0	56.5	72.6	80.0	76.3	.	57.6	.	0,16	.	.	
Juli	59.10	55.7	55.8	66.3	77.6	70.0	.	52.6	34.0	0,14	83.9	.	
Aug.	62.6	59.8	58.6	67.6	75.9	74.8	.	56.9	42.6	0,15	80.0	.	
Sept.	.	57.0	60.3	71.11	82.1	77.0	.	60.0	38.3	0,15	80.9	.	
Okt.	60.0	51.11	53.7	70.0	79.1	76.4	.	61.3	38.8	0,15	80.0	.	
Nov.	65.9	53.7	56.3	75.0	85.6	83.10	65.0 <sup>4)</sup>	64.5r	37.6	0,17	82.6	.	
Dez.	65.0	69.5	69.11	75.0	87.0	85.0	64.2 <sup>4)</sup>	.	40.6	0,18	80.0	.	
1961 Jan.	70.10	69.9	70.0	82.3	92.2	86.4	.	61.11	41.6	0,19	82.1	.	
Febr.	74.3	68.3	69.11	81.6	95.0	83.9	.	67.6	39.0	0,18	80.11	.	

von Zeit nach		Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
		Kuba <sup>9)</sup>	San Domingo <sup>11)</sup>	Queens- land <sup>12)</sup>	Mauritius	Morphou- Bay	Vassliko- Bay	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagoa <sup>13)</sup>
		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>		UK		Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK/Kont.
		s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je	s je	\$ je	s je
s je 2240 lbs												
1938 D	.	.	.	55.7	29.2	29.10	26.9	25.8	8.3	40.11	.	.
1950 D	.	53.10	.	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	27.10	51.0	54.3	60.7
1954 D	61.6	67.6	.	99.5	46.0	46.5	50.6	40.9	37.0	86.3	72.9	91.0
1955 D	98.3 <sup>10)</sup>	103.4	.	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8	122.8
1956 D	112.0	124.10	.	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10	77.6
1957 D	104.2	105.7	93.4	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4	43.3
1958 D	37.3	56.7	76.11	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1	48.4
1959 D	39.11	60.6	92.3	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	23.9	49.11	44.11	46.8
1960 D	47.10	68.8	90.1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1960 Jan.	47.4	67.6	102.6	70.0	.	29.6	37.6	22.6	.	53.2	.	.
Febr.	48.8	65.8	.	.	29.3	29.0	.	.	.	52.6	.	54.7
März	50.6	68.3	.	.	28.2	27.8	.	.	24.0	52.0	.	52.4
April	51.8	67.11	.	70.0	27.0	.	29.3	.	23.6	.	.	.
Mai	52.2r	.	95.0	.	26.6	26.6	.	.	.	50.0	.	55.7
Juni	47.4	.	87.6	59.2	26.0	26.5	.	25.0	.	46.3	43.0	47.7
Juli	43.10	.	80.0	55.0	25.4	26.5	36.3	.	24.6	.	.	41.5
Aug.	42.10	.	.	55.7	.	25.0	.	.	23.0	48.9	.	40.4
Sept.	.	.	86.0	.	24.0	25.0	36.0	.	.	47.6	43.6	41.6
Okt.	.	.	87.6	59.6	24.6	24.9	.	.	.	.	41.8	38.0
Nov.	46.5	.	92.0	71.3	25.0	.	38.0	.	.	.	51.6	.
Dez.	.	.	.	70.0	26.6	.	36.6	.	.	49.5	.	49.0
1961 Jan.	.	.	100.0	.	26.6	.	.	.	.	48.2	45.3	.
Febr.	.	.	100.0	.	27.0	.	.	.	.	.	44.5	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.



noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt  
noch: 2 Große Fahrt<sup>1)</sup>

von Zeit nach		noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
		Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona <sup>2)</sup>	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
		Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>			UK/Kont.	UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
		s je 2240 lbs							\$ je 2240 lbs				
1938 D	44.0	.	21.7	.	.	6.9	.	.	3.20	.	5.9	.	
1950 D	55.5	.	25.4	.	.	17.9	31.3	.	5,61	8,17 <sup>4)</sup>	22.4	.	
1954 D	60.8	.	37.8	53.9	.	18.8	37.2	38.3	5,07	10,28	20.4	.	
1955 D	115.6	72.6	40.1	66.9	40.11	29.11	52.5	60.4	8,77	14,42	27.6	.	
1956 D	69.2	62.9	36.9	.	.	30.2	59.7	78.0	11,52	19,90	33.1	.	
1957 D	45.2	.	18.9	29.9	22.6	17.4	50.6	53.1	7,90	15,71	29.5	.	
1958 D	44.9	30.2	18.5	30.1	21.9	17.5	31.9	25.8	3,97	7,60	16.2	.	
1959 D	45.4	29.2	17.11	31.2	23.11	19.6	31.11	24.10	3,80	7,76	16.10	.	
1960 D	45.4	29.2	17.11	31.2	23.11	19.6	34.0	27.5	4,14	8,35	18.1	.	
1960 Jan.	.	36.0	.	.	24.9	.	.	.	4,51	8,44	17.8	.	
Febr.	.	.	18.0	31.0	.	19.10	33.6	28.6	4,15	8,23	17.3	.	
März	48.9	.	.	30.0	.	18.0	.	27.2	3,90	8,03	.	.	
April	.	28.9	.	.	.	19.9	.	26.9	4,30	8,39	.	.	
Mai	.	29.0	.	.	23.9	21.0 <sup>9)</sup>	.	.	4,50	8,65	.	.	
Juni	48.7	27.10	18.0	.	.	.	.	27.8	4,55	8,45	.	.	
Juli	45.0	26.0	.	33.0	.	19.6	.	.	.	8,31	17.6	.	
Aug.	46.0	28.0	.	31.0	.	.	.	.	24.6	8,38	.	.	
Sept.	43.6	.	.	31.0	22.6	.	.	27.2	3,78	8,39	20.0	.	
Okt.	.	28.3	.	.	.	20.0	31.0	27.3	3,68	8,23	.	.	
Nov.	.	.	.	.	.	18.6	35.6	27.7	3,98	8,38	.	.	
Dez.	.	.	17.9	.	24.6	18.6	36.0	27.3	4,00	8,32	.	.	
1961 Jan.	.	27.6	.	32.6	.	21.0	.	.	4,00	8,32	.	.	
Febr.	40.0	.	.	31.3	23.3	19.0	33.9	.	3,90	8,37	.	.	

von Zeit nach		noch: Kohle		Rohöl						Düngemittel		
		Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		(Phosphat)		
		Buenos Aires	Westitalien	UK-Kontinent		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		US-Golf	Casablanca	Sfax
		s je 2240 lbs		UK		Antw./Rtttd.						
1938 D	49.5	13.7 <sup>5)</sup>	6.0 <sup>6)</sup>	.	13.7	.	.	24.10	36.0	23.0	24.2 <sup>9)</sup>	.
1950 D	31.4	23.8	.	44.7 <sup>7)</sup>	.	49.10 <sup>7)</sup>	.	84.2 <sup>7)</sup>	36.0	23.0	24.2 <sup>9)</sup>	.
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>7)</sup>	.	31.1 <sup>7)</sup>	.	44.3 <sup>7)</sup>	90.10	27.2	29.5	.
1955 D	76.1	42.6	33.5	37.2 <sup>7)</sup>	.	36.4 <sup>7)</sup>	.	69.4 <sup>7)</sup>	107.6	35.8	37.2	.
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	107.6	39.9	44.0	.
1957 D	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0	.
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	46.11	19.8	20.6	.
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	47.11	19.9	20.4	.
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	49.4	20.4	20.10	.
1960 Jan.	37.11	27.0	26.0	16.11	18.0	24.6	22.5	34.0	50.11	20.3	21.0	.
Febr.	37.0	27.0	25.11	13.11	14.9	18.3	19.5	30.10	52.6	20.0	.	.
März	37.0	.	.	14.10	15.9	.	.	25.0	49.5	19.10	21.0	.
April	.	24.0	22.0	14.0	14.11	.	.	21.3	52.0	20.0	21.0	.
Mai	37.0	24.0	.	12.9	13.6	.	.	23.0	51.4	23.2r	21.3	.
Juni	36.0	.	23.6	12.5	13.2	.	.	23.0	46.8	21.6	.	.
Juli	36.0	23.3	24.4	14.4	15.8	.	.	24.4	49.6	19.9	.	.
Aug.	24.0	24.8	12.2	12.2	12.11	.	.	25.4	49.6	19.9	.	.
Sept.	36.0	25.3	23.9	13.0	13.10	.	.	31.0	47.6	.	.	.
Okt.	.	.	23.0	13.4	14.2	.	.	35.8	37.0	49.0	19.7	20.0
Nov.	36.0	.	.	16.2r	17.2r	17.3	18.5	36.0	45.0	19.6	.	.
Dez.	.	26.6	23.11	22.0	23.4	.	.	41.10	49.5	19.6	.	.
1961 Jan.	34.9	26.5	.	16.1	17.1	.	.	31.8	44.9	.	.	.
Febr.	34.0	.	23.4	13.0	13.10	19.3	.	30.1	.	.	.	.

von Zeit nach		noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz				Schrott				
		(Kali) Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Ost- Kanada <sup>10)</sup>	Archang- gelsk <sup>10)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- gelsk <sup>10)</sup>	Große Seen		Northern Range			
		Japan	Nord- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>11)</sup>	ECUK	Antw./ Rtttd./ Amst.	West- italien <sup>11)</sup>	Antw./ Rtttd./ Amst. <sup>11)</sup>	West- italien <sup>11)</sup>	Japan <sup>11)</sup>	
		\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs		s je 2240 lbs				\$ je 2240 lbs		s je Standard		\$ je 2240 lbs
1938 D	10.16	.	176.6	155.6	70.7	.	190.5	.	.	.	.	.	.	
1950 D	10.49	104.10	195.3	172.0	88.2	.	223.2	.	.	8.54	.	.	.	
1954 D	14.15	108.0	305.6	263.4	144.6	.	306.0	.	.	12.97	.	.	.	
1955 D	20.67	145.7	320.11	287.5	.	.	344.7	.	.	17.70	.	.	.	
1956 D	16.47	109.9	304.4	268.9	97.6	.	.	.	.	12.28	.	.	.	
1957 D	8.45	61.10	187.2	189.6	76.2	12.08	221.6	.	.	6.07	6.47	.	.	
1958 D	8.20	57.4	171.3	175.0	81.8	12.06	220.7	.	.	6.04	6.42	10.33	.	
1960 D	7.68	61.2	185.0	194.10	84.11	13.61	237.1	10.55	10.37	6.61	7.08	11.08	.	
1960 Jan.	8.25	60.0	.	.	95.0	14.21	.	.	.	7.01	7.64	11.46	.	
Febr.	.	.	185.0	.	80.0	14.08	227.6	.	.	6.86	7.47	11.19	.	
März	7.15	57.6	.	.	82.6	13.20	240.0	9.52	.	6.81	7.47	10.87	.	
April	.	62.0	.	195.0	86.0	13.25	.	.	.	7.39	7.39	10.80	.	
Mai	.	64.8	.	195.0	84.2	13.32	250.0	10.00	.	7.03	7.37	11.00	.	
Juni	.	.	.	193.4	86.3	.	230.0	.	.	6.49	7.19	11.02	.	
Juli	.	61.11	.	195.0	70.3	.	234.9	9.88	.	6.28	6.91	11.02	.	
Aug.	.	.	.	.	76.7	12.50	240.0	10.10	8.51	5.98	6.49	10.99	.	
Sept.	.	.	.	.	90.0	.	.	11.21	9.82	6.03	6.44	11.01	.	
Okt.	.	61.0	.	.	.	.	.	10.75	.	6.41	6.41	10.98	.	
Nov.	7.65	.	.	.	88.6	14.72	.	12.37	11.66	6.68	6.98	11.04	.	
Dez.	.	.	.	.	95.0	.	.	.	11.50	7.09	7.23	11.57	.	
1961 Jan.	.	.	.	.	.	.	265.0	.	.	6.98	.	11.50	.	
Febr.	7.85	62.8	.	.	87.6	.	256.3	10.10	12.17	6.58	7.54	11.41	.	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

D. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien											
	Deutscher Seefrachtenindex					Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>2)</sup>											
						Reisecharter					Zeitcharter					Tanker Index (€)	
	ins-gesamt	Linienfahrt Stück-gut	Massen-gut	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Holz	ins-gesamt	olge-feuerte Schiffe <sup>3)</sup>	Motor-			
2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>1)</sup>	1952 = 100										Scale = 100		
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 D	100,0 <sup>1)</sup>	—	—	100,0 <sup>1)</sup>	79,1	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	83,7	71,7	68,3	75,2	79,1	—	—
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	129,4	129,8	128,9	130,8	116,1	—	—
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4 <sup>1)</sup>	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	138,3	172,9	175,0	173,5	229,5	—	—
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,8	120,2	116,7	105,2	143,4	—	—
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	71,5	55,5	55,2	56,0	46,9	—	—
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	71,9	69,5	92,1	63,7	69,6	77,3	55,6	53,9	57,3	42,8	—	—
1960 D	121,9	101,5	99,7	74,6	50,2	74,2	71,4	93,7	68,3	71,8	78,8	65,6	62,7	68,2	46,1	—	—
1959 Juli	119,2	—	—	64,3	43,1	69,7	64,7	93,2	62,1	66,8	75,8	52,3	51,9	52,7	37,3	—	—
Aug.	119,3	—	—	64,6	46,4	69,6	65,1	95,1	59,6	66,1	75,4	55,5	56,4	54,5	40,5	—	—
Sept.	119,4	—	—	68,0	43,8	71,0	65,9	102,3	63,5	66,3	73,2	55,4	50,6	60,2	40,1	—	—
Okt.	119,8	—	—	76,8	49,6	80,4	80,1	103,4	77,8	67,2	80,2	58,4	57,1	59,6	44,4	—	—
Nov.	119,9	—	—	81,8	56,5	83,1	78,1	107,2	81,1	72,4	90,9	63,4	58,4	68,3	53,8	—	—
Dez.	120,6	100,0	100,0	81,5	57,5	82,5	78,0	96,0	84,2	79,9	85,5	65,6	63,6	67,7	53,9	—	—
1960 Jan.	121,1	100,2	100,8	81,8	57,0	82,1	74,1	104,7	83,8	79,4	84,0	65,4	62,2	68,6	54,3	—	—
Febr.	121,3	100,8	100,2	76,8	52,5	77,1	72,5	93,4	75,0	81,0	75,7	71,1	74,5	67,7	46,5	—	—
März.	121,2	100,6	100,5	75,1	45,0	72,9	73,4	90,5	60,1	78,2	73,0	68,2	62,2	74,3	39,8	—	—
April.	121,5	101,2	99,5	76,9	44,1	76,1	77,6	91,7	64,1	70,4	81,5	68,8	65,6	71,9	38,8	—	—
Mai.	211,3	100,9	99,7	75,5	41,5	72,4	74,2	—	62,5	70,4	83,2	69,0	64,6	73,4	34,4	—	—
Juni.	121,4	101,9	99,7	68,7	41,0	72,0	68,7	89,8	61,1	—	80,1	63,4	58,8	68,0	36,8	—	—
Juli.	121,7	101,4	99,7	66,5	46,9	71,2	65,0	82,3	72,7	70,0	80,9	64,6	61,5	67,7	39,0	—	—
Aug.	121,6	101,6	99,0	69,2	43,1	71,4	66,3	83,3	69,8	70,3	78,3	63,1	61,5	64,7	38,6	—	—
Sept.	121,1	102,0	99,4	72,2	52,2	73,8	69,7	89,8	72,5	66,8	80,0	65,6	64,2	67,1	46,3	—	—
Okt.	123,3	102,4	99,1	72,7	53,7	70,2	69,1	89,8	65,2	65,7	68,5	59,4	55,4	63,5	50,9	—	—
Nov.	122,8	102,8	99,5	78,9	57,5	74,7	73,5	105,4	66,1	66,8	76,3	62,4	59,5	65,3	57,2	—	—
Dez.	122,5	102,6	99,2	80,7	67,7	76,7	72,4	104,7	67,0	70,8	84,0	64,4	62,5	66,2	71,0	—	—
1961 Jan.	124,9	104,9	100,5	78,5	53,8	77,5	76,1	101,0	66,6	—	75,8	69,3	67,3	71,3	56,0	—	—
Febr.	125,5	105,1	101,7	74,1	44,2	78,2	80,0	101,0	66,1	72,2	77,9	65,1	62,5	67,7	44,1	—	—

Zeit	Niederlande							Dänemark	Norwegen				Schweden				
	Reise-Charter								Index der Trampschiffahrtsfrachten	Reise-	Zeit-	£		\$			
	davon:											Reise-	Zeit-	Tanker-		Reise-	Tanker-
	ins-gesamt	Ge-treide	bri-tischen	Kohle aus amerika-nischen Häfen ein-geführt	niederlän-dischen aus-	Erz	Son-stige							ins-gesamt	Charter		
1924/38 = 100							1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale <sup>5)</sup> = 100	USMC <sup>6)</sup>	1948 = 100						
1950 D	—	—	—	—	—	—	65 <sup>4)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115				
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 <sup>4)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65		
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92		
1956 D	604,5	634,6	397,1	650,5	454,3	718,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>5)</sup>	162,5	170	166		
1957 D	538,0	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 D	243,7	233,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,4	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53		
1959 D	246,0	229,3	223,6	226,8	283,0	283,4	296,0	384,1	76	79,2	64,9	54,6	44,6 <sup>6)</sup>	114	48		
1960 D	254,5	228,9	—	250,9	246,6	292,0	334,6	445,0	82	82,1	73,9	52,2	45,4	125	49		
1959 Juli	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	234,7	395,4	74	75,5	60,5	52,7	43,4	110	44		
Aug.	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	341,6	359,0	74	76,3	60,3	51,6	41,4	109	46		
Sept.	240,4	234,0	—	195,6	—	257,9	327,3	358,4	74	76,6	69,8	50,9	41,3	112	46		
Okt.	249,6	243,4	—	254,8	—	313,7	284,5	276,5	76	80,9	69,9	54,1	41,9	119	52		
Nov.	280,7	265,9	—	283,3	—	314,2	306,4	279,3	78	82,2	73,2	59,2	54,4	127	57		
Dez.	294,3	259,7	—	260,1	—	349,3	288,5	370,8	80	89,0	79,4	59,4	55,6	129	56		
1960 Jan.	309,5	280,0	—	265,7	236,3	397,5	368,9	421,3	81	85,7	77,2	61,9	53,3	126	52		
Febr.	310,9	321,3	—	257,5	—	328,4	297,9	465,8	81	84,5	76,3	55,6	41,9	125	50		
März.	282,0	268,1	—	239,4	—	302,6	306,7	452,2	80	82,5	78,6	48,2	42,5	123	48		
April.	231,4	213,5	—	238,5	237,5	350,2	245,5	507,1	79	83,7	79,3	42,1	40,7	122	43		
Mai.	258,5	206,5	—	—	—	329,0	287,7	443,5	80	82,5	74,8	40,8	40,1	124	43		
Juni.	246,0	204,0	—	248,6	—	282,4	288,8 <sup>r</sup>	440,3	81	82,1	72,6	41,1	42,3	123	43		
Juli.	205,0	185,2	—	—	251,1	282,3	257,1	479,7	81	80,4	68,9	45,2	42,4	123	45		
Aug.	231,9	217,7	—	—	—	255,2	371,1	427,6	82	79,6	65,9	46,2	38,6	125	46		
Sept.	239,6	219,3	—	—	—	260,9	373,1	387,2	82	80,4	74,2	52,4	43,4	126	47		
Okt.	260,2	239,9	—	247,0	—	272,0	319,3	409,4	84	80,1	70,4	57,1	45,9	128	53		
Nov.	262,2	258,4	—	248,2	—	276,0	355,6	414,3	84	81,5	75,4	59,9 <sup>r</sup>	51,6	129	53		
Dez.	266,8	258,5	—	—	—	283,0	290,9	407,2	84	82,7	73,2	75,4	61,6	129	66		
1961 Jan.	235,1	228,5	—	248,0	—	288,9	—	471,7	83	83,2	75,8	61,9	51,7	127	64		
Febr.	251,5	234,4	—	—	—	245,8	349,9	455,8	81	82,3	71,8	49,4	39,6	123	53		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

noch: D. Index der Seefrachtraten  
Internationaler Trampfrachten-Index<sup>1)</sup> Italien

1954 = 100

Zeit	Allgemeiner Index	Europa														
		Gruppen-Index Europa	Northern Range		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien/ Kont. nach Buenos Aires	Nord-Ame-rika <sup>2)</sup>	Mittel-Ame-rika <sup>3)</sup>	Nord-Pazifik	Süd-Ame-rika <sup>4)</sup>	Austra-lien	Schwarz-meer	Südost-afrika <sup>5)</sup>	Westl. Mittel-meer <sup>6)</sup>	
			nach		nach		nach	nach	nach	nach	nach	nach	nach	nach	nach	
			West-Italien	Groß-brit./Kont.	Westitalien		Großbritannien/Kont.	Großbritannien/Kont.	Großbritannien/Kont.	Großbritannien/Kont.	Europa	Europa	Großbritannien/Kont.	Großbritannien/Kont.	Mais Erz	Erz Phosph.
		Kohle				Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide	Getreide	Getreide	Getreide	Mais Erz	Erz Phosph.		
1958 D.....	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70	
1959 D.....	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69	
1960 D.....	79	79	74	69	98	88	84	70	80	67	79	83	91	88	73	
1959 Jan.....	76	76	68	62	—	74	83	57	76	75	67	95	93	78	74	
Febr.....	73	74	66	62	—	79	83	55	76	82	71	—	89	70	75	
März.....	72	72	65	57	—	88	91	61	78	73	59	82	83	64	—	
April.....	76	75	63	54	—	89	91	59	70	72	69	82	88	—	—	
Mai.....	74	73	62	54	90	81	89	61	65	63	69	82	95	67	59	
Juni.....	75	73	64	54	95	86	89	57	73	63	74	80	86	74	59	
Juli.....	73	74	61	54	91	91	91	56	75	65	70	81	85	—	78	
Aug.....	72	73	65	54	96	84	87	59	75	64	63	72	103	—	57	
Sept.....	73	75	65	54	95	84	87	66	75	65	70	84	81	86	54	
Okt.....	80	81	74	71	—	96	87	79	85	75	78	91	82	101	73	
Nov.....	85	87	80	78	100	102	87	77	86	87	80	88	107	—	69	
Dez.....	89	90	83	72	105	105	88	77	90	98	77	100	—	94	95	
1960 Jan.....	86	89	80	70	—	91	87	75	89	90	81	104	—	102	97	
Febr.....	83	84	74	70	102	89	82	63	90	86	82	91	—	103	61	
März.....	80	81	72	70	—	83	84	77	93	73	85	—	95	—	—	
April.....	80	81	76	69	—	88	85	81	93	81	83	87	—	—	—	
Mai.....	79	78	78	67	—	85	72	71	66	66	87r	78r	—	94	83	
Juni.....	75	75	70	70	95	77	83	65	66	54	84r	70r	—	81	61	
Juli.....	74	74	—	—	98	81	83	61	61	50	77r	65r	—	74	—	
Aug.....	75	76	77	69	100	85	83	58	69	53	75r	76r	92	79	61	
Sept.....	76	76	70	—	97	90	83	69	73	63	74r	82r	90	85	—	
Ok t.....	75	75	66	69	—	83	85	75	81	59	66r	83r	88	83	63	
Nov.....	82	81	79	70	—	103	83	74	85	63	70	92	91	90	—	
Dez.....	79	80	71	70	96	93	83	68	89	67	80	90	92	—	60	
1961 Jan.....	83	85	68	69	—	93	—	65	74	74	81	95	101	88	—	
Febr.....	81	80	71	68	95	89	78	71	77	68	79	94	98	—	64	

Zeit	noch: Europa				Afrika	Amerika					Asien (Japan)				
	Mittel-meer <sup>7)</sup>	Nord-Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra-lien/ Mauriti-us nach Groß-brit./Kont.	Casa-blanca	Gruppen-Index Amerika	Northern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer <sup>10)</sup>	Indien	Gruppen-Index Asien (Japan)	Nord-Atlan-tik <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma-laya <sup>13)</sup>
	nach		nach	nach	nach		nach	nach				nach			
	Großbritannien/ Kontinent		West-Europa	Groß-brit./Kont.	Süd-Afrika		Süd-ame-rika	Northern Range				Japan			
Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Kohle	Erz			Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph./Salz	Erz			
1958 D.....	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D.....	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1960 D.....	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82
1959 Jan.....	79	74	68	90	—	81	83	65	100	76	71	64	65	68	87
Febr.....	89	62	64	85	84	72	79	68	—	69	67	64	60	70	74
März.....	75	61	69	78	84	74	78	70	—	—	67	61	61	62	82
April.....	84	65	72	85	—	81	89	74	93	69	74	62	62	70	102
Mai.....	74	64	73	85	—	78	88	78	—	69	79	66	64	77	108
Juni.....	76	63	71	81	—	87	89	—	100	72	71	69	54	71	89
Juli.....	74	64	74	76	—	75	89	61	—	—	67	67	59	60	81
Aug.....	73	62	72	87	—	71	85	64	65	72	66	64	50	74	78
Sept.....	78	62	84	88	—	74	89	70	—	62	66	70	51	69	75
Okt.....	77	62	71	91	—	82	—	87	—	77	74	76	64	81	76
Nov.....	85	76	85	96	91	87	88	98	88	75	73	76	72	71	75
Dez.....	92	70	91	101	—	99	91	107	—	100	77	77	74	—	79
1960 Jan.....	103	77	86	98	—	89	89	96	82	—	76	78	76	66	88
Febr.....	99	65	86	95	—	91	85	97	—	92	76	76	73	62	96
März.....	92	65	83	—	88	83	86	80	82	—	79	77	69	82	87
April.....	80	70	79	87	—	81	86	—	75	—	75	75	71	68	87
Mai.....	78	70	85	77	—	87	87	—	—	—	80	82	63	90	86
Juni.....	82	69	79	77	—	83	86	—	—	80	71	78	58	—	77
Juli.....	87	—	78	67	84	82	86	—	—	78	70	73	54	74	77
Aug.....	87	65	84	73	—	78	86	73	—	74	70	75	57	—	77
Sept.....	70	64	63	72	—	86	86	—	—	72	72	77	61	—	78
Okt.....	78	63	80	84	—	84	85	—	—	83	70	75	63	67	74
Nov.....	82	74	83	—	—	98	85	—	112	—	74	80	65	77	76
Dez.....	87	64	83	—	—	81	92	76	—	74	76	75	72	—	81
1961 Jan.....	106	69	96	101	—	85	85	—	—	—	78	77	73	—	83
Febr.....	79	69	84	101	—	86	84	82	95	82	78	78	73	—	82

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

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

Zeit	Großbritannien											b) Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
	a) Activity-Index												
	insgesamt	davon:											
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	Sonstiges	Kon- sektiv			
Januar—Juni 1954 = 100												Getreide- Scale = 100	
1954 Jan./Juni	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— <sup>1)</sup>	7,5	5,5	— <sup>1)</sup>	100,0	—	
1955 D	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>1)</sup>	110,5	—	
1956 D	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—	
1957 D	288,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—	
1958 D	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	—	
1959 D	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165	
1960 D	165,3	76,3	13,7	12,7	6,1	10,6	13,2	8,2	8,9	15,5	131,9	175	
1960 Jan.	176,0	80,1	16,7	18,7	8,2	13,3	15,0	8,2	8,9	7,0	190,2	146	
Febr.	172,4	69,8	15,5	24,8	7,0	20,1	11,7	5,0	11,7	7,0	178,6	168	
März	216,3	89,8	9,6	14,6	6,3	12,2	13,5	9,8	8,4	52,0	149,3	206	
April	132,8	73,1	12,9	5,5	5,3	8,1	8,0	5,9	4,4	9,6	159,2	269	
Mai	160,0	77,4	11,8	10,7	6,1	12,7	12,8	14,6	8,9	5,1	114,0	243	
Juni	123,6	47,7	10,8	12,0	7,1	13,8	10,3	6,8	6,5	8,6	104,5	219	
Juli	115,8	50,9	13,6	8,8	7,1	7,1	11,4	4,8	6,9	5,2	94,2	193	
Aug.	184,2	82,0	10,6	10,4	7,9	7,4	8,2	7,1	8,0	22,8	83,9	173	
Sept.	166,8	86,3	22,3	11,1	6,8	10,0	14,1	7,6	5,9	3,0	97,0	141	
Okt.	152,9	81,3	16,2	9,2	3,4	8,9	13,2	8,2	7,9	4,7	106,7	117	
Nov.	168,0	83,7	12,1	12,3	5,5	5,0	15,4	10,8	12,8	10,4	144,1	127	
Dez.	235,1	93,4	12,8	14,0	3,1	9,1	24,7	10,0	16,9	51,1	161,5	102	
1961 Jan. <sup>2)</sup>	218,9	114,7	24,6	15,7	3,1	8,9	13,9	8,4	15,3	14,2	215,9	133	
Febr. <sup>2)</sup>	174,9	98,6	14,2	8,4	3,6	8,5	8,3	5,7	12,2	15,3	199,6	141	

Zeit	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt															
	AFRA-Rate		umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs													
			Karibische See nach				US-Golf nach				Persischer Golf nach					
	Scale = 100		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
1954 D	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5		87,9		70,7	
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4		95,6		82,10	
1958 D	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I.	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1957 I.	167,7		54,6		58,3		64,5		67,6		135,7 <sup>3)</sup>		139,6 <sup>3)</sup>		134,7 <sup>3)</sup>	
II.	131,9		42,11		45,10		50,8		53,1		94,9 <sup>3)</sup>		97,10 <sup>3)</sup>		88,11 <sup>3)</sup>	
III.	130,0		42,3		45,2		49,11		52,4		70,2		73,1		54,4	
IV.	127,3		41,5		44,3		48,11		51,3		68,10		71,8		53,4	
1958 I.	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3		52,4	
II.	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2	
III.	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2	
IV.	113,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4		64,10		48,0	
1959 I.	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II.	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III.	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV.	106,9	94,7	34,9	30,9	36,6	32,8	41,1	36,5	43,8	38,8	59,1	53,1	61,5	55,1	43,11	39,8
1960 I.	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II.	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1
III.	97,6	87,7	31,9	28,6	33,8	30,3	37,6	33,8	39,10	35,10	54,6	49,7	56,7	51,6	40,8	37,2
IV.	100,2	88,7	32,7	28,10	34,7	30,7	38,6	34,1	40,11	36,3	55,9	50,1	57,11	52,0	41,7	37,6
1961 I.	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	35,1	32,0	37,3	34,1	51,4	47,6	53,4	49,3	38,5	35,8

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

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

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel										Februar 1961	
			1956		1957		1958		1959		1960		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	
<b>Europa</b>														
Belgien	Brüssel	a) 102 b) 184 f) —	76 137 —	106 190 —	77 139 —	109 197 —	80 144 115 <sup>a)</sup>	109 197 —	80 144 115	109 197 —	80 144 115	109 197 —	80 144 115	
Deutschland	Berlin	a) 111 b) 200 c) —	89 159 130	111 200 —	89 159 130	111 200 —	90 164 132	111 200 —	93 168 136	111 200 —	93 168 136	111 200 —	93 168 136	
	Bremen	a) 131 b) 235 d) — e) —	102 184 132 <sup>a)</sup> 166	136 245 —	102 184 132	128 231 —	102 184 132	128 231 —	102 184 132	128 231 —	102 184 132	128 231 —	102 184 132	
	Düsseldorf	a) 63 b) 114 c) — d) —	50 90 62 —	66 119 —	50 90 62 70 <sup>b)</sup>	62 112 —	50 90 62 70	62 112 —	50 90 62 70	62 112 —	50 90 62 70	62 112 —	50 90 62 70	
	Hamburg	a) 131 b) 235 d) —	102 184 166 <sup>e)</sup>	136 245 —	102 184 144 <sup>a)</sup>	128 231 —	102 184 144	128 231 —	102 184 144	128 231 —	102 184 144	128 231 —	102 184 144	
	Hannover	a) 88 b) 158 d) —	69 125 96 <sup>a)</sup>	92 166 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	
	München	a) 90 b) 162 d) —	70 126 98 <sup>a)</sup>	94 170 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	
	Nürnberg	a) 51 b) 92 d) —	40 72 60 <sup>b)</sup>	54 98 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	
	Stuttgart	a) 51 b) 92 d) —	40 72 56 <sup>a)</sup>	54 98 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	
Frankreich	Paris	a) 127 b) 229	96 173	134 241	103 186	141 255	109 196	143 258	110 198	143 258	110 198	143 258	110 198	
Griechenland	Athen	a) 701 b) 1262 f) —	527 949 718 <sup>a)</sup>	708 1275 —	536 965 718 <sup>a)</sup>	708 1275 —	536 965 —	708 1275 —	536 965 —	708 1275 —	536 965 —	708 1275 —	536 965 —	
Großbritannien	London	a) 220 b) 396 cf) —	173 312 —	233 420 —	182 329 249 <sup>a)</sup>	243 438 —	188 339 260 <sup>a)</sup>	245 441 —	189 341 260 <sup>a)</sup>	245 441 —	189 341 260 <sup>a)</sup>	245 441 —	189 341 260 <sup>a)</sup>	
Italien	Mailand	a) 209 b) 377 f) —	156 281 245	217 391 —	158 285 255	225 405 —	164 296 265	225 405 —	164 296 252	225 405 —	164 296 247 <sup>a)</sup>	225 405 —	164 296 247 <sup>a)</sup>	
	Rom	a) 307 b) 553 f) —	228 411 —	318 573 —	231 416 369 <sup>a)</sup>	330 594 —	240 432 388 <sup>a)</sup>	330 594 —	240 432 360 <sup>a)</sup>	330 594 —	240 432 360 <sup>a)</sup>	330 594 —	240 432 360 <sup>a)</sup>	
Jugoslawien	Belgrad	a) 384 b) 691 f) —	285 514 434	414 746 —	301 542 434	414 746 —	301 542 434	414 746 —	301 742 434	414 746 —	301 542 422	414 746 —	301 542 418	
Niederlande	Amsterdam	a) 108 b) 194 f) —	80 144 —	112 201 —	81 146 —	116 209 —	85 153 —	116 209 —	85 153 120 <sup>a)</sup>	116 209 —	85 153 120 <sup>a)</sup>	116 209 —	85 153 120 <sup>a)</sup>	
Norwegen	Oslo	a) 368 b) 663 cf) —	304 548 409 <sup>a)</sup>	377 680 —	310 558 411 <sup>a)</sup>	387 697 —	322 579 —	392 707 —	327 589 —	394 710 —	328 591 —	394 710 —	328 591 —	
Österreich	Wien	a) 196 b) 352	146 263	207 372	151 272	210 378	153 276	210 378	153 276	210 378	153 276	210 378	153 276	
Portugal	Lissabon	a) 505 b) 910	381 685	534 962	395 712	543 978	402 724	543 978	402 724	543 978	402 724	543 978	402 724	
Spanien	Barcelona	a) 322 b) 580 f) —	239 434 —	333 601 —	242 437 —	346 623 —	252 454 —	346 623 —	252 454 377 <sup>a)</sup>	346 623 —	252 454 377	346 623 —	252 454 377	
	Madrid	a) 388 b) 699 f) —	293 528 —	410 739 —	304 548 —	417 751 —	309 557 —	417 751 —	309 557 464 <sup>a)</sup>	417 751 —	309 557 464	417 751 —	309 557 464	
Schweden	Stockholm	a) 368 b) 663 f) —	304 548 409 <sup>a)</sup>	377 680 —	310 558 411 <sup>a)</sup>	387 697 —	322 579 —	392 707 —	327 589 —	394 710 —	328 591 —	394 710 —	328 591 —	
Schweiz	Genf	a) 176 b) 317 cf) —	131 236 199	180 324 —	131 236 199	176 317 —	131 236 199	174 314 —	131 236 199	174 314 —	131 236 —	174 314 —	131 236 —	
	Zürich	a) 123 b) 222 cf) —	92 166 140	126 227 —	92 166 140	126 227 —	92 166 140	126 227 —	92 166 140	126 227 —	92 166 —	126 227 —	92 166 —	
Türkei	Istanbul	a) 796 b) 1433	592 1066	825 1485	603 1085	830 1494	608 1095	830 1494	608 1095	830 1494	608 1095	830 1494	608 1095	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11. Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel										Februar 1961	
			1956		1957		1958		1959		1960		Klasse	
			Klasse I.	Touristen	Klasse I.	Touristen	Klasse I.	Touristen	Klasse I.	Touristen	Klasse I.	Touristen	I.	Touristen
<b>Afrika</b>														
Ägypten	Kairo	a) 1100 b) 1981	762 1372	1153 2076	788 1419	1179 2123	806 1451	1188 2139	812 1462	1188 2139	812 1462	1188 2139	812 1462	
Südafrik. Union	Johannesburg	a) 2350 b) 4230	1662 2992	2447 4405	1706 3071	2588 4659	1768 3182	2635 4743	1788 3219	2711 4980	1744 <sup>1)</sup> 3140 <sup>1)</sup>	2940 5292	1612 <sup>2)</sup> 2902 <sup>2)</sup>	
<b>Asien</b>														
Aden	Aden	a) 1700 b) 3060	1274 2294	1800 3240	1318 2373	1897 3415	1371 2468	1929 3473	1388 2499	1973 3553	1388 2499	2106 3791	1388 2499	
Birma	Rangun	a) 2682 b) 4827	2024 3643	2905 5229	2094 3770	3064 5516	2174 3913	3205 5769	2262 4071	3284 5912	2232 <sup>1)</sup> 4018 <sup>1)</sup>	3434 6182	2282 <sup>2)</sup> 3748 <sup>2)</sup>	
Ceylon	Colombo	a) 2288 b) 4118	1647 2965	2441 4394	1709 3076	2482 4468	1729 3113	2570 4626	1791 3225	2637 4748	1806 <sup>1)</sup> 3251 <sup>1)</sup>	2752 4954	1788 <sup>2)</sup> 3219 <sup>2)</sup>	
Indien	Bombay	a) 2044 b) 3679	1447 2605	2185 3933	1509 2716	2223 4002	1529 2753	2312 4161	1591 2865	2379 4283	1606 <sup>1)</sup> 2891 <sup>1)</sup>	2494 4490	1588 <sup>2)</sup> 2859 <sup>2)</sup>	
	Kalkutta	a) 2276 b) 4090	1647 2965	2429 4370	1709 3076	2470 4446	1729 3113	2559 4606	1791 3225	2623 4723	1806 <sup>1)</sup> 3251 <sup>1)</sup>	2729 4913	1788 <sup>2)</sup> 3219 <sup>2)</sup>	
Irak	Bagdad	a) 1391 b) 2504	968 1743	1435 2583	977 1759	1461 2630	994 1790	1470 2646	1000 1800	1470 2646	1000 1800	1470 2646	1000 1800	
Iran	Abadan	a) 1459 b) 2626	1059 1906	1529 2753	1094 1970	1556 2801	1112 2002	1565 2817	1118 2013	1565 2817	1118 2013	1565 2817	1118 2013	
	Teheran	a) 1585 b) 2853	1118 2013	1623 2922	1118 2013	1650 2971	1135 2044	1659 2987	1141 2054	1659 2987	1141 2054	1659 2987	1141 2054	
Japan	Tokio	a) 3690 b) 6642	2702 4864	4058 7305	2799 5039	4243 7638	2888 5203	4421 7956	2997 5394	4526 8147	2979 <sup>1)</sup> 5362 <sup>1)</sup>	4728 8511	2846 <sup>2)</sup> 5123 <sup>2)</sup>	
Libanon	Beirut	a) 1100 b) 1981	762 1372	1153 2076	788 1419	1179 2123	806 1452	1188 2139	812 1462	1188 2139	812 1462	1188 2139	812 1462	
Philippinen	Manila	a) 3373 b) 6072	2476 4458	3705 6669	2564 4616	3899 7019	2662 4792	4061 7310	2765 4977	4149 7468	2744 <sup>1)</sup> 4939 <sup>1)</sup>	4316 7769	2611 <sup>2)</sup> 4700 <sup>2)</sup>	
Singapur und Malaya	Singapur	a) 2829 b) 5092	2076 3738	3105 5589	2164 3896	3273 5892	2244 4024	3426 6167	2332 4197	3508 6315	2293 <sup>1)</sup> 4128 <sup>1)</sup>	3658 6585	2117 <sup>2)</sup> 3811 <sup>2)</sup>	
Syrien	Damaskus	a) 1100 b) 1981	762 1372	1153 2076	788 1419	1179 2123	806 1451	1188 2139	812 1462	1188 2139	812 1462	1188 2139	812 1462	
Thailand	Bangkok	a) 2794 b) 5029	2050 3690	3070 5526	2129 3833	3229 5813	2209 3976	3370 6066	2297 4134	3452 6214	2258 <sup>1)</sup> 4065 <sup>1)</sup>	3611 6500	2082 <sup>2)</sup> 3748 <sup>2)</sup>	
<b>Australien und Ozeanien</b>														
Australischer Bund	Sydney	a) 3758 b) 6764	2799 5039	3893 7008	2834 5102	4034 7262	2940 5292	4264 7675	3055 5499	4396 7913	3046 <sup>1)</sup> 5483 <sup>1)</sup>	4563 8214	2905 <sup>2)</sup> 5229 <sup>2)</sup>	
<b>Amerika</b>														
Argentinien	Buenos Aires	a) 3054 b) 5498	—	3218 5792	2361 <sup>3)</sup> 4250 <sup>3)</sup>	3345 6021	2411 4341	3369 6065	2428 4371	3369 6065	2428 4371	3369 6065	2428 4371	
Brasilien	Rio de Janeiro	a) 2915 b) 5247	—	3073 5531	2235 <sup>3)</sup> 4023 <sup>3)</sup>	3198 5756	2285 4114	3222 5800	2302 4144	3222 5800	2302 4144	3222 5800	2302 4144	
Chile	Santiago	a) 3272 b) 5890	—	3470 6202	2533 <sup>3)</sup> 4560 <sup>3)</sup>	3585 6453	2602 4684	3612 6502	2625 4725	3612 6502	2625 4725	3612 6502	2625 4725	
Kolumbien	Barranquilla	a) 2415 b) 4355 c) 3999	1882 3388 3135	2363 4255 4213 <sup>4)</sup>	1882 3388 3219 <sup>4)</sup>	2394 4309 —	1882 3388 d) 2980 <sup>5)</sup>	2415 4347 —	1882 3388 —	2415 <sup>6)</sup> 4347 <sup>6)</sup>	1844 <sup>1)6)</sup> 3320 <sup>1)6)</sup>	2415 <sup>6)</sup> 4347 <sup>6)</sup>	1731 <sup>2)6)</sup> 3116 <sup>2)6)</sup> 3040 <sup>2)6)</sup>	
Uruguay	Montevideo	a) 3054 b) 5498	—	3218 5792	2361 <sup>3)</sup> 4250 <sup>3)</sup>	3345 6021	2411 4341	3369 6065	2428 4371	3369 6065	2428 4371	3369 6065	2428 4371	
Venezuela	Caracas	a) 2373 b) 4272 c) 3923	1853 3336 3082	2321 4178 4137 <sup>4)</sup>	1853 3336 3166 <sup>4)</sup>	2352 4234 —	1853 3336 d) 2927 <sup>5)</sup>	2373 4272 —	1853 3336 —	2373 <sup>6)</sup> 4272 <sup>6)</sup>	1823 <sup>1)6)</sup> 3231 <sup>1)6)</sup> 3040 <sup>7)</sup>	2373 <sup>6)</sup> 4272 <sup>6)</sup>	1731 <sup>2)6)</sup> 3116 <sup>2)6)</sup> 3040 <sup>2)6)</sup>	
Vereinigte Staaten	New York	a) 1967 b) 3541 c) 3405 <sup>9)</sup> e) —	1379 2483 2313	1883 3390 —	1379 2483 d) 2074 <sup>9)</sup>	1951 3513 —	1458 2625 —	2016 <sup>8)</sup> 3629 <sup>8)</sup> —	1512 <sup>8)</sup> 2722 <sup>8)</sup> —	2025 <sup>8)</sup> 3645 <sup>8)</sup> —	1374 <sup>1)8)</sup> 2474 <sup>1)8)</sup> 2133 <sup>10)</sup> 1862 <sup>2)11)</sup>	2025 <sup>8)</sup> 3645 <sup>8)</sup> —	1227 <sup>2)8)</sup> 2209 <sup>2)8)</sup> 2133 <sup>10)</sup> 1662 <sup>2)11)</sup>	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

noch: III. Luftverkehr

B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg<sup>1)</sup>

von Frankfurt (Main) nach		Zwölfmonatsmittel										Februar 1961	
		1956		1957		1958		1959		1960		unter 45	über 45
		unter 45	über 45	unter 45	über 45	unter 45	über 45	unter 45	über 45	unter 45	über 45		
Kilogramm													
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	0,80	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,47	2,02	1,51	2,12	1,59	2,20	1,65	2,23	1,68	2,23	1,68
Deutschland	Berlin	0,97	0,76	1,02	0,76	1,06	0,79	1,09	0,80	1,10	0,80	1,10	0,80
	Bremen	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00	1,35	1,00
	Düsseldorf	0,55	0,42	0,54	0,41	0,57	0,43	0,59	0,44	0,60	0,45	0,60	0,45
	Hamburg	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00	1,35	1,00
	München	0,76	0,59	0,78	0,59	0,81	0,62	0,84	0,64	0,85	0,65	0,85	0,65
	Stuttgart	0,42	0,29	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45	0,34	0,45	0,35	0,45	0,35
Finnland	Helsinki	3,65	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	4,05	3,05	4,12	3,11	4,12	3,11
Frankreich	Paris	0,97	0,76	1,05	0,80	1,08	0,83	1,09	0,84	1,09	0,84	1,09	0,84
Großbritannien	London	1,47	1,13	1,60	1,18	1,67	1,25	1,63	1,26	1,68	1,26	1,68	1,26
	Rom	2,02	1,51	2,10	1,60	2,21	1,67	2,23	1,68	2,23	1,68	2,23	1,68
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,63	0,84	0,63	0,87	0,66	0,88	0,67	0,88	0,67	0,88	0,67
Norwegen	Oslo	2,81	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,45	3,32	2,48	3,32	2,48
Österreich	Wien	1,30	1,01	1,39	1,05	1,46	1,08	1,47	1,09	1,47	1,09	1,47	1,09
Portugal	Lissabon	3,57	2,69	3,78	2,81	3,92	2,95	3,95	2,98	3,95	2,98	3,95	2,98
Spanien	Madrid	2,86	2,14	3,02	2,27	3,13	2,34	3,15	2,35	3,15	2,35	3,15	2,35
Schweden	Stockholm	2,82	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,48	3,32	2,52	3,32	2,52
Schweiz	Zürich	0,95	0,70	0,97	0,71	1,00	0,75	1,01	0,76	1,01	0,76	1,01	0,76
Türkei	Istanbul	5,12	3,82	5,38	4,03	5,59	4,21	5,63	4,24	5,63	4,24	5,63	4,24
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Belgisch Kongo	Leopoldville	11,12	8,34	11,76	8,82	11,76	8,82	12,16	9,13	12,35	9,28	12,35	9,28
Ghana	Accra	10,32	7,75	11,00	8,23	11,00	8,23	11,54	8,66	11,59	8,69	11,59	8,69
Marokko	Casablanca	3,23	2,43	3,31	2,47	3,29	2,46	3,32	2,48	3,32	2,48	3,32	2,48
Südafrik. Union	Johannesburg	14,11	10,58	14,99	11,26	15,66	11,75	16,32	12,24	16,59	12,43	16,59	12,43
<b>Asien</b>													
Birma	Rangun	15,56	11,67	16,55	12,39	17,21	12,92	17,68	13,27	17,85	13,40	17,85	13,40
Ceylon	Colombo	14,11	10,58	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26
Hongkong	Victoria	20,01	15,03	21,29	15,96	23,08	17,33	23,63	17,74	23,73	17,81	23,73	17,81
Indien	Bombay	12,74	9,54	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16
	Kalkutta	13,90	10,42	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09
Indonesien	Djakarta	18,01	13,52	19,19	14,36	20,00	14,99	20,69	15,51	20,96	15,71	20,96	15,71
Irak	Basra	7,96	5,97	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34
Iran	Teheran	9,17	6,89	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31
Israel	Tel Aviv	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Japan	Tokio	24,40	18,30	25,96	19,45	27,04	20,29	27,65	20,73	27,85	20,87	27,85	20,87
Libanon	Beirut	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Pakistan	Karachi	11,63	8,73	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28
Syrien	Damaskus	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Thailand	Bangkok	16,80	12,61	17,85	13,40	18,62	13,96	18,77	14,07	18,77	14,07	18,77	14,07
<b>Australien und Ozeanien</b>													
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	22,22	16,67	22,22	16,67	24,11	18,07	25,30	18,97	25,70	19,28	25,70	19,28
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	25,87	19,40	25,87	19,40	27,76	20,84	28,95	21,71	29,36	22,01	29,36	22,01
<b>Amerika</b>													
Argentinien	Buenos Aires	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80	22,39	16,80
Bolivien	La Paz	21,38	16,09	22,05	16,59	22,65	17,01	22,76	17,09	22,76	17,09	22,76	17,09
Bolivien	Rio de Janeiro	17,72	13,32	19,29	14,49	19,74	14,83	20,27	15,22r	20,54	15,41r	20,54	15,41
Chile	Santiago	20,80	15,61	21,04	16,79	21,86	16,42	22,67	17,02	22,93	17,22	22,93	17,22
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,68	8,78	12,20	9,16	12,75	9,58	12,98	9,74	12,98	9,74
	Toronto	11,55	8,69	12,14	9,11	12,66	9,53	13,22	9,95	13,44	10,12	13,44	10,12
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,88	11,93	16,44	12,35	16,55	12,43	16,55	12,43	16,55	12,43
Kuba	Havana	13,15	9,91	13,73	10,37	14,40	10,90	14,92	11,23	15,12	11,34	15,12	11,34
Mexiko	Mexiko City	14,49	11,09	15,08	11,55	15,71	12,11	16,28	12,55	16,51	12,73	16,51	12,73
Peru	Lima	19,53	14,70	20,20	15,20	20,80	15,62	20,92	15,71	20,92	15,71	20,92	15,71
Uruguay	Montevideo	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80	22,39	16,80
Venezuela	Caracas	14,32	10,75	15,04	11,30	15,67	11,75	15,79	11,84	15,79	11,84	15,79	11,84
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,61	12,05	9,07	12,58	9,46	13,13	9,87	13,36	10,04	13,36	10,04

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

**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 November					Stand Februar 1961
			1956	1957	1958	1959	1960	
von Frankfurt (Main) nach . . . . .								
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g. . . . .	d) Boston . . . . .	45	1,54	4,02	4,62	4,62	3,02	3,02
	Brüssel . . . . .	250	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>
	c) Göteborg . . . . .	100	1,39	1,47	1,47	—	—	—
	d) New York . . . . .	45	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	3,02
	c) Stockholm . . . . .	100	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,76
	c) Teheran . . . . .	250	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>
Gewebe, ohne Textilfertigwaren . . . . .	c) Göteborg . . . . .	250	1,39	1,47	1,47	—	—	—
	a) New York . . . . .	45	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	3,02
	c) Stockholm . . . . .	100	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,76
	c) Teheran . . . . .	250	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>
Holz, Kunstwaren . . . . .	Casablanca . . . . .	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) 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	3,36	3,36
Maschinen, Werkzeuge a. n. g., ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile . . . . .	c) Brüssel . . . . .	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York . . . . .	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro- . . . . .	Kairo . . . . .	100	3,24	3,40	3,86 <sup>3)</sup>	3,86 <sup>3)</sup>	3,86 <sup>3)</sup>	3,86 <sup>3)</sup>
	New York . . . . .	45	5,08	5,33	5,33	5,33	5,33	5,33
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen . . . . .	d) Algier . . . . .	100	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51
	c) Amsterdam . . . . .	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Bagdad . . . . .	45	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87	4,87
	Baranquilla . . . . .	45	8,48	8,48	8,48	8,48	8,48	8,48
	Bogotá . . . . .	45	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53
	Caracas . . . . .	45	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57
	Curacao . . . . .	45	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94
	Houston . . . . .	45	—	6,59	6,72	6,72	6,72	6,72
	Mexiko City . . . . .	45	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69
	New York . . . . .	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktrommeln sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen . . . . .	c) Beirut . . . . .	100	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	c) Brüssel . . . . .	250	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42	0,42
	100	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Casablanca . . . . .	100	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93
	c) Teheran . . . . .	250	5,29 <sup>2)</sup>	5,29 <sup>1)</sup>	4,66 <sup>2)</sup>	—	—	—
Optische Waren, photographische und Projektionsausrüstungen, einschl. Zubehör und Ersatzteile a. n. g. . . . .	c) Tunis . . . . .	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
	Algier . . . . .	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	d) Mexiko City . . . . .	45	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85	7,85
Instrumente, Apparate und Zubehör	a) New York . . . . .	45	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	3,40
	Wissenschaftliche und Labor- . . . . .	c) London . . . . .	100	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör . . . . .	45	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
	Athen . . . . .	45	—	—	2,44	2,44	2,44	2,44
	Beirut . . . . .	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,44
	Houston . . . . .	45	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89	6,89
	Kairo . . . . .	45	—	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	b) New York . . . . .	45	5,08	5,25	5,25	5,25	3,40	3,40
Uhren aller Art a. n. g. . . . .	Houston . . . . .	45	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64	7,64
	Montreal . . . . .	45	—	—	6,38	6,38	6,38	6,01
	New York . . . . .	45	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01
Silberschmiedewaren und Schneidwaren aus Silber . . . . .	Houston . . . . .	45	—	—	—	7,52	7,52	7,52
	c) New York . . . . .	45	—	—	—	5,88	5,88	5,88
Kugellager . . . . .	London . . . . .	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren . . . . .	d) London . . . . .	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York . . . . .	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Chemikalien, Drogen, Pharmazentika und Arzneimittel a. n. g. . . . .	a) Bagdad . . . . .	100	—	—	4,70	4,70	4,70	4,70
	c) Brüssel . . . . .	250	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>
	a) Damaskus . . . . .	100	—	3,65	3,65	3,53	3,53	3,53
	Mexiko City . . . . .	45	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69
	a) New York . . . . .	45	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82	3,82
	a) Teheran . . . . .	100	5,45	5,59	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11. Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.



**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 November					Stand Februar 1961
			1956	1957	1958	1959	1960	
nach Frankfurt (Main) von .....								
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unter- kleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	100	—	1,34	1,34	1,34	1,34	1,34
	d) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Malmö .....	100	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	1,26
	c) Manchester .....	250	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	0,88
	Mexiko City .....	45	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	7,22
	Paris .....	45	—	0,55 <sup>1)</sup>	0,55 <sup>1)</sup>	0,55	0,50	0,50
	c) New York .....	45	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>
Tel Aviv/Jaffa ..	100	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	
c) Zürich .....	45	—	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ...	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester .....	500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York .....	45	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>
	Tokio .....	100	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogotá .....	45	8,99	9,07	9,07	9,07	9,07	9,07
	Caracas .....	45	6,64	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72
	Dublin .....	45	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	Mexiko City .....	45	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	7,22
	New York .....	45	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>
	Paris .....	45	0,50	0,50 <sup>1)</sup>	0,50	0,50	0,50	0,50
	Tokio .....	100	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme ...	Damaskus .....	100	2,56	2,81	2,81	2,26 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul .....	250	—	—	—	2,35	2,35	2,35
	Kairo .....	100	—	2,35	2,35	2,27 <sup>2)</sup>	2,27 <sup>2)</sup>	2,27 <sup>2)</sup>
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	Oran .....	100	—	—	1,60	1,60	1,60	1,60
	Teheran .....	250	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	2,39
	f) Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....	Istanbul .....	250	2,39	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
Opium roh .....	Montreal .....	250 <sup>6)</sup>	—	—	—	4,17 <sup>9)</sup>	4,17 <sup>9)</sup>	4,17 <sup>9)</sup>
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutik- und Arzneimittel a. n. g. ....	45	5,54	5,46	5,46	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>
	b) New York .....	250 <sup>9)</sup>	—	—	—	3,80 <sup>9)</sup>	3,80 <sup>9)</sup>	3,80 <sup>9)</sup>
Kosmetik, Toilettenartikel u. Parfüme a.n.g.	b) New York .....	45	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ....	Bergen .....	100	—	1,89	1,89	1,89	1,89	1,89
	Glasgow .....	250	1,05 <sup>1)</sup>	—	—	1,18	1,18	1,18
	b) Houston .....	45	6,59	6,26	6,30	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>
	b) New York .....	45	5,09	5,33	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>
	Stockholm .....	100	1,72 <sup>3)</sup>	1,81 <sup>3)</sup>	1,85 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>
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	—	—	—	—	—	—
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>8)</sup> .....	a) New York/Boston	45	5,08	5,08	5,08	5,08 <sup>5)</sup>	5,08 <sup>5)</sup>	5,08 <sup>5)</sup>
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	45	—	1,47	1,47	1,47	1,47	1,47
	Lissabon .....	100	1,55	1,55	—	—	—	—
	Lissabon .....	250	1,22	1,22	—	1,97 <sup>3)</sup>	1,97 <sup>3)</sup>	1,97 <sup>3)</sup>
	Tanger .....	45	—	1,72	1,72	1,72	1,72	1,72
Pelze, Häute, Felle, ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen .....	45	—	—	—	2,69	2,69	2,69
	100	2,44	2,44	—	2,44	2,44	2,44	2,44
	250	—	—	—	2,18	1,81	1,81	1,81
	500	—	—	—	—	1,81	—	—
	Bangkok <sup>9)</sup> .....	45 <sup>9)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12
	Johannesburg ...	250	4,70	—	4,96	4,96	4,96	4,96
	Karachi <sup>10)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	b) London .....	100	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,88
	d) Mailand <sup>11)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
	b) Montreal .....	45	5,54	5,37	4,49	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	4,17 <sup>5)</sup>
	New York .....	45	—	5,03 <sup>12)</sup>	4,20 <sup>12)</sup>	4,17 <sup>5)</sup> 12)	4,17 <sup>5)</sup> 12)	4,17 <sup>5)</sup> 12)
	a) Paris <sup>13)</sup> .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59 <sup>5)</sup>	0,59 <sup>5)</sup>
	Teheran .....	250	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	2,39

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Verkehrspreise: Bundesrepublik Deutschland

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

#### B. Personenfahrpreise des Auslands und im Transitverkehr

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

### II. Schiffsverkehr

#### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

Bundesministerium für Verkehr, Bonn  
Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

#### B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände)  
Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg  
(Kleinwasser-Zuschlags-Sätze)

#### C. Frachtraten der Trampschifffahrt

##### 1. im Küstenverkehr

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

##### 2. im Überseeverkehr

Lloyd's List and Shipping Gazette, London  
Fairplay, London  
Norwegian Shipping News, Oslo  
Informazioni Marittime, Roma  
Journal of Commerce, New York  
Financial Times, London  
Notes Rapides, Paris  
Economische Voorlichting, Rotterdam  
The Review of the River Plate, Buenos Aires  
Harley Mullion and Co. Ltd., London  
Metal Bulletin, London  
Iron and Coal, London  
Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg  
Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin  
Wirtschafts-Correspondent, Hamburg  
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg  
Transportdienst, Verloader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg  
Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg  
F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg  
Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

#### D. Index der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex  
Index der Trampschifffahrtsfrachten, Großbritannien  
Index der Tankerfrachten, Großbritannien  
Index der Seefrachtraten, Niederlande  
Index der Trampschifffahrtsraten, Dänemark  
Index der Seefrachtraten, Norwegen  
Index der Seefrachtraten, Schweden  
Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

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

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

#### E. Sonstige Schifffahrtsindices

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

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

### III. Luftverkehr

#### A. Flugpreise im Personenverkehr (IATA-Preise)

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

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

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





# PREISE - LÖHNE - WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Die Serie gliedert sich in 16 Einzelreihen

- Reihe 1: Einfuhrpreise und Index der Einkaufspreise für Auslandsgüter**  
Die Reihe erscheint jährlich mit den Monatszahlen (etwa 70 Waren und 120 Meßziffern) für das abgelaufene Jahr und den Durchschnitten für die Jahre seit 1950 sowie monatlich mit den neuesten Zahlen.
- Reihe 2: Preise und Preisindex ausgewählter Grundstoffe**  
Diese Reihe erscheint jährlich mit Monatszahlen (etwa 95 Grundstoffe und etwa 200 Meßziffern) sowie monatlich nur mit Preisindices. Die Monatshefte wurden bis März 1960 in der Arbeitsreihe VI/2 der Statistischen Berichte herausgegeben.
- Reihe 3: Preise und Preisindices für industrielle Produkte**  
Diese Reihe erscheint jährlich mit etwa 500 monatlich errechneten Meßziffern für das Berichtsjahr sowie für frühere Jahre. Das erste Heft (erschienen im März 1961) enthält die Indices von 1950 bis 1960. Außerdem werden ab August 1960 Monatshefte mit Preisen und Preisindices als Fortsetzung des früheren Statistischen Berichtes Arbeitsreihe VI/6 herausgegeben.
- Reihe 4: Preise und Preisindices für die Land- und Forstwirtschaft**  
Die Reihe (etwa 350 Meßziffern) enthält die Indices der Erzeugerpreise land- und forstwirtschaftlicher Produkte sowie die der Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel und ist erstmalig für die Jahre und Monate (z. T. Vierteljahre) von 1950 bis 1958/59 herausgegeben worden. Sie wird jährlich fortgesetzt. Als Ergänzung erschienen bis Juli 1960 monatlich die Arbeitsreihen VI/6 und VI/7 der Statistischen Berichte, die ab August 1960 durch Monatshefte zu PLW Reihe 4 ersetzt werden.
- Reihe 5: Meßziffern für Bauleistungspreise und Preisindices für Bauwerke**  
Die vierteljährlich erscheinende Reihe bringt Meßziffern für Bauleistungspreise, Preisindices für Bauarbeiten verschiedener Bauwerke wie z. B. Wohngebäude (Ein- und Mehrfamiliengebäude) und Nichtwohngebäude (Büro-, gewerbliche Betriebs-, landwirtschaftliche Betriebs- und gemischt genutzte Gebäude). Eine Erweiterung durch Indices für verschiedene Straßenarten ist vorgesehen. Die Hefte enthalten außerdem das Verzeichnis der Regelleistungen, Baubeschreibungen und Wägungsschemata für die einzelnen Bauwerkstypen. Die Reihe erscheint als Fortsetzung der früheren Statistischen Berichte VI/21. Jedem Heft geht ein Vorbericht voraus.
- Reihe 6: Einzelhandelspreise und Indices der Verbraucherpreise**  
Neben den monatlichen Landes- und Bundesdurchschnittspreisen für rund 300 Waren und Leistungen und den Bundesdurchschnitten für etwa 55 bis 60 Waren und Leistungen sowie einigen bundeseinheitlichen Tarif- und Gebührensätzen enthält das Jahreshaft dieser Reihe die monatliche Entwicklung des Preisindex für die Lebenshaltung (gegliedert nach Bedarfs- und Warengruppen sowie Waren) und des Index der Einzelhandelspreise (gegliedert nach Branchen sowie Warengruppen und Waren). Ferner sind Übersichten aufgenommen, die die Streuung der Preise für die Lebenshaltung an einem Stichtag erkennen lassen. Als Ergänzung wird außerdem monatlich ein Heft mit den neuesten Berechnungsergebnissen zum Preisindex für die Lebenshaltung und zum Index der Einzelhandelspreise sowie mit Bundesdurchschnittspreisen und ein kurzgefaßter Vorbericht herausgegeben. Außerdem erscheint wöchentlich noch eine Ausgabe mit den Meßziffern der Verbraucherpreise ausgewählter Nahrungsmittel in den Landeshauptstädten.
- Reihe 7: Preise für Verkehrsleistungen**  
Die Reihe erscheint viermal im Jahr. Sie gibt Auskunft über Preise im Eisenbahnverkehr, in der See- und Binnenschifffahrt und im Luftverkehr (350 Verkehrsrelationen und 60 Indexreihen), überwiegend mit Monatszahlen.
- Reihe 8: Großhandelspreise im Ausland**  
Vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate erscheinen 3 Hefte in monatlichem Abstand.  
Teil I: Nahrungs- und Genußmittel, Technische Öle u. ä. (etwa 75 Waren in 540 Preisreihen).  
Teil II: Textilien, Leder, Papier, Harze, Treibstoffe, Baustoffe u. ä. (etwa 65 Waren in 540 Preisreihen).  
Teil III: Kohle, Metalle, Chemikalien, Kunststoffe u. ä. (etwa 100 Waren in 540 Preisreihen).  
Als aktuelle Berichte werden monatlich die Hefte „Weltmarktpreise ausgewählter Waren“ herausgegeben, die eine Auswahl aus den Teilen I—III enthalten.
- Reihe 9: Einzelhandelspreise im Ausland**  
Die Reihe erscheint vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate (mehr als 40 Länder mit etwa 1600 Preisreihen und Preisindices für die Lebenshaltung in etwa 100 Ländern).
- Reihe 10: Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung**  
Der Bericht erscheint in ausführlicher Form einmal jährlich und enthält internationale Kaufkraftvergleiche (Verbraucherpreisparitäten) der ausländischen Währungen im Verhältnis zur RM/DM als Ergebnisse von Preisvergleichen für Waren und Dienstleistungen der Lebenshaltung im langjährigen Überblick. Bisher wurden Vergleiche mit über 40 Ländern durchgeführt. Daneben erscheint ein monatlicher Bericht in der gleichen Reihe zur aktuellen Unterrichtung, der jeweils neuere Fortrechnungsergebnisse bzw. die Ergebnisse neu berechneter Preisvergleiche enthält.
- Reihe 11: Tariflöhne und -gehälter**  
Eine Loseblattsammlung, die im Mai und November eines jeden Jahres auf den neuesten Stand gebracht wird und sich in Teil I für Arbeiter und Teil II für Angestellte gliedert, enthält Lohnsätze aus 341 und Gehaltsätze aus 126 Tarifverträgen. Es werden Zeitlohnsätze der höchsten tariflichen Altersstufe und Monatsgehälter (Anfangs- und Endgehälter) für ausgewählte Lohn- bzw. Gehaltsgruppen sowie „Wichtige tarifliche Regelungen“ dargestellt. Als Teil III erscheint vierteljährlich ein Heft, das die vierteljährlichen Entwicklungsreihen des Index der Tariflöhne und -gehälter sowie der tariflichen Arbeitszeiten in der Gliederung nach Wirtschaftsgruppen enthält.
- Reihe 12: Verdienste und Löhne im Ausland**  
Der Bericht bringt jährlich in 2 Heften (Heft 1: Arbeitnehmerverdienste und Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland; Heft 2: Tariflöhne und Lohnindices in ausgewählten Ländern) Angaben über Arbeitnehmerverdienste, tarifliche Lohn- und Gehaltsätze, Lohnindices, Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland. Neben Tabellen enthält er begriffliche und methodische Erläuterungen zu den Statistiken der einzelnen Länder.
- Reihe 13: Wirtschaftsrechnungen**  
Jährlich wird in zwei Teilen über die Entwicklung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben sowie des Verbrauchs von Lebensmitteln in Vier-Personen-Arbeitnehmerhaushalten einer mittleren (Teil I) sowie Zwei- und Drei-Personen-Haushalten von Renten- und Fürsorgeempfängern einer unteren Verbrauchergruppe (Teil II) berichtet. Die Hefte enthalten Zahlen für die einzelnen Monate des Kalenderjahres sowie für die Monate im Vierteljahres- und Jahresdurchschnitt mit Vergleichszahlen für frühere Erhebungsjahre. Als Ergänzung zu Teil I erscheinen drei Vierteljahreshefte mit Angaben für die einzelnen Monate der Vierteljahre sowie der Monate im Vierteljahresdurchschnitt. Außerdem werden in Sonderheften die Ergebnisse von Jahresuntersuchungen für Haushalte verschiedener Bevölkerungsgruppen veröffentlicht, von denen Sonderheft 1 über Arbeitnehmerhaushalte 1949 und 1950/51 sowie Sonderheft 2 über Rentnerhaushalte 1951/52 inzwischen erschienen sind.
- Reihe 14: Arbeiterverdienste der Landwirtschaft**  
Eine halbjährlich für die Berichtsmonate März und September, ab 1959 jährlich für den Monat September, erscheinende Reihe enthält die durchschnittlichen Bruttobearbeiterverdienste ausgewählter Arbeitergruppen und die durchschnittlichen Arbeitszeiten der Arbeiter im Stundenlohn in Betrieben mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 20 und mehr Hektar. Auch Indices werden berechnet.
- Reihe 15: Arbeitnehmerverdienste in Industrie und Handel**  
Die Reihe erscheint vierteljährlich – erstmalig mit Angaben für Februar 1957 – und bringt jeweils für den mittleren Monat des Quartals Angaben über die durchschnittlich bezahlten Wochenarbeitsstunden, Bruttostunden- und Bruttowochenverdienste der Arbeiter und die Monatsverdienste der Angestellten in 56 Wirtschaftsgruppen, gegliedert nach Geschlecht und Leistungsgruppen im Bundesgebiet und in den einzelnen Ländern. Auch Indices werden berechnet. Die Ergebnisse vor Februar 1957 wurden in der früheren Reihe 10 „Arbeiterverdienste“ veröffentlicht.
- Reihe 16: Arbeiterverdienste im Handwerk**  
Die Reihe erscheint halbjährlich, erstmalig mit Angaben für November 1957.

HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT · WIESBADEN  
VERLAG: W. KOHLHAMMER GmbH · STUTTGART UND MAINZ