

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Frühjahr 1957



Jahrgang 1957 • Nr. 1 • W. KOHLHAMMER VERLAG

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Frühjahr 1957



Jahrgang 1957 · Nr. 1

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH., STUTTGART

Inhalt

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

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

Abkürzungen und Zeichenerklärungen

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

1	lb = 453,59265 Gramm
1	qr = 480 lbs
1	Fathom = 182,878358 cm
1	Standard = 4,6721 cbm

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

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Juli 1957

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland

Frühjahr 1957

Im Bundesgebiet ist die seit Oktober vorigen Jahres in Aussicht genommene 25%ige Erhöhung der Personenbeförderungstarife im Omnibusverkehr von Bundesbahn und -post am 1. April 1957 wirksam geworden; ausgenommen sind die „Sozialtarife“ (Zeitkarten), die auf ihrem alten Stand gehalten wurden. Zahlreiche kommunale Verkehrsbetriebe nahmen die Preiserhöhung bei Bahn und Post zum Anlaß, um ihrerseits erhöhte Fahrpreise zu beantragen. Etwa ein Drittel der in Frage kommenden Städte haben inzwischen neue Tarife eingeführt. Auch zahlreiche private Omnibusunternehmer verlangen eine Tarifänderung mit dem Hinweis auf die erhöhten Betriebskosten sowie eine schärfere Bekämpfung des „Schwarzverkehrs“. Die Inlandstarife der Bundesbahn für die Personenbeförderung auf der Schiene weisen keine Veränderung auf. Nachdem die hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl über die Schrott- und Stahlausnahmetarife im Güterverkehr der Bundesbahn bereits Entscheidungen erlassen hat, die am 1. Juli bzw. am 1. August in Kraft treten, werden nun auch die Ausnahmetarife für die Lieferung von Brennstoffen von der Ruhr nach den Stahlwerken in Bayern bzw. in Niedersachsen, überprüft. Teilweise werden dabei die Ausnahmetarife aufgehoben. Wegen der Sonderermäßigungen fallen diese Tarife als Unterstützungstarife unter die Bestimmungen des Artikels 70, Abs. 4 des Montanvertrages und unterliegen daher der Genehmigung der hohen Behörde.

Am 1. Mai wurden von der hohen Behörde die Schrott- sowie Eisen- und Stahltarife im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr der Mitgliedsländer durch die Beseitigung der bisher doppelt erhobenen Grenzabfertigungsgebühren herabgesetzt. Bereits am 1. Mai 1956 waren die direkten Tarife für Stahl eingeführt worden. Bei der Sitzung der Verkehrsminister am 9. Mai in Luxemburg wurde ein Entwurf zur Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Durchgangsverkehr von Montanerzeugnissen durch Österreich genehmigt.

Mit Wirkung vom 1. April 1957 wurden die Frachtsätze der Niederländischen Eisenbahnen angehoben. Der Stückguttarif wurde um 20 vH heraufgesetzt. Spezialtarife (u. a. für Agrarerzeugnisse) wurden um 10 vH erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt erhöhte Spanien die Personen- und Frachttarife (mit Ausnahme der Sätze für Getreide und Mehl) um 35 vH. Auch Österreich will infolge des ständig ansteigenden Defizits der Bundesbahnen in Kürze eine Korrektur seiner Eisenbahntarife vornehmen, wozu jedoch noch der Nationalrat gehört werden muß. In den Vereinigten Staaten von Amerika wurde am 3. Mai sechs östlichen Eisenbahngesellschaften, denen bereits anfangs des Jahres eine provisorische Steigerung der Personentarife um 5 vH zugestimmt worden war, eine weitere Erhöhung um 15 vH genehmigt. Die beiden größten Bahngesellschaften, die in den Genuß der Tarifänderung gelangen, sind die New York Central Railroad und die Chesapeake and Ohio Railroad.

Trotz der dringenden Forderungen des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen auf der Jahrestagung am 24. Mai in Mannheim ist eine Erhöhung der seit 1951 praktisch gleichgebliebenen Rheinfrachten gegenwärtig ungewiß. Ein entsprechender Entschluß des Frachtausschusses muß nach § 28 des Binnenschiffahrtsgesetzes zur Erlangung der Rechtswirksamkeit erst vom Bundesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Bundeswirtschaftsminister als Rechtsverordnung verkündet werden; ob dies in nächster Zeit geschieht, bleibt trotz der verschiedenen bereits erstatteten Kostengutachten offen. Am 15. Mai trat eine seit Jahren vorgesehene Erhöhung der Schiffsabgaben für Neckar und Main in Kraft. Als Begründung hierfür werden vom Bundesverkehrsministerium die erhöhten Aufwendungen für den Ausbau dieser Wasserstraßen angeführt.

Die französische Regierung hat der französischen Binnenschiffahrt eine Erhöhung ihrer Sommertarife um durchschnittlich 5 vH erlaubt.

Die Seefrachten im Trampverkehr bildeten sich weiter zurück. Das Angebot an Tonnage übersteigt zur Zeit die saisonbedingte flauere Nachfrage; indessen ist das Ausmaß und die Plötzlichkeit des Absinkens der Raten ungewöhnlich. Die Raten haben teilweise einen Stand erreicht, wie er seit Anfang 1955 nicht beobachtet worden war. Die Frachtraten für Kohle von Hampton Roads nach Europa bewegen sich zur Zeit zwischen 50 bis 46 s je Tonne (im Dezember 1956 etwa 106 s). Die transatlantischen Getreidefrachten sind in der letzten Zeit auf 75 s per Tonne gesunken (Dezember v. J. 127 s). Die Wiedereröffnung des Suezkanals hat nicht die erwartete Belebung der mittel- und fernöstlichen Fahrt nach Europa gebracht; dadurch ergab sich im indischen und fernöstlichen Raum eine erhebliche Überschüßtonnage. Als Hauptursache des schnellen Ratenabfalls gelten jedoch der starke Rückgang der Verschiffung von Kohle, hauptsächlich infolge des milden Winters, von Getreide wegen einer intensiven Vorratspolitik der Importeure während der Suezkrise sowie von Zucker aus Kuba, dessen Umschlag beträchtlich unter dem Normalstand liegt. Diese Auffassung wird durch die Entwicklung des britischen Index der Trampschiffsfrachten bestätigt, der auch einen starken Ratenrückgang in der Erzfracht ausweist. Auch der italienische Trampfrachtenindex zeigt ähnliche Tendenzen auf. Die Ratenentwicklung bei den täglichen Sätzen gibt indessen kein vollständiges Bild der gesamten Frachtsituation, da lang- und mittelfristige Zeitcharterabschlüsse zunehmende Bedeutung erlangt haben. Aus diesem Grunde ist der Einfluß des Tagesmarktes der Frachten auf die Rohstoffpreise begrenzt. Die weltweite Flaute auf den Frachtenmärkten hat sich auch auf die Küstenschiffahrt ausgewirkt. Obwohl sich die Nord- und Ostseefrachten bisher noch verhältnismäßig gut gehalten haben, wurden bereits einige Schiffe aufgelegt.

Die Zeitcharterraten hatten ebenfalls im allgemeinen rückläufige Tendenzen. Lediglich der britische Index für die Vercharterung von Motorschiffen zog noch über den Stand von März hinaus an. Besonders die Zeitcharterraten für Tanker sind im letzten Quartal gesunken. Das Interesse an längerer Tankerbeschäftigung ist zur Zeit recht gering.

Etwas später als bei den Trockenfrachten sind seit März auch die Sätze in der Tankerfahrt zurückgefallen. Einen kräftigen Rückgang weist auch der deutsche Seefrachtenindex für die Tankerfahrt mit 100,0 im Mai 1957 gegen 285,5 im März (MOT-SCALE=100) aus. Der von der Londoner Firma Harley Mullion & Co. berechnete Ölfrachtenindex steht gegenwärtig nur bei Scale + 20%. Auf dem Höhepunkt der Suezkrise im Dezember vorigen Jahres lag er bei Scale + 350%. Für diese Entwicklung der Einzelreiseraten werden hauptsächlich die saisonale Nachfragezurückhaltung sowie die Eindeckung der internationalen Ölgesellschaften mit Zeitcharter- und Konsekutivreisen verantwortlich gemacht. Aus diesem Grunde kann aus dem Ratenrückgang der Einzelreisen auch nicht ohne weiteres auf einen entsprechenden Rückgang der gesamten Öltransportkosten geschlossen werden. Der gewogene Durchschnitt aller Tankerfrachten ist nach dem Average Freight Rate Assessment (AFRA) indessen von Scale + 74,8% auf Scale + 67,7% abgefallen.

Im Gegensatz zu der übrigen Entwicklung blieben die Frachtraten in der Linienfahrt auch im Frühjahr 1957 nach oben gerichtet. Der Deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt stellt sich im Mai auf 133,6 gegen 136,6 im März (Basis 2. Halbjahr 1954 = 100). Einige Konferenzen haben weitere Ratenerhöhungen angekündigt. So beabsichtigen die North Atlantic Continental Freight Conference und die North Atlantic French Freight Conference für den Verkehr von den amerikanischen Nordatlantik-Häfen nach Groß-

britannien und dem Kontinent ab 1. Oktober 1957 eine 10%ige Aufstockung der Tarife durchzuführen. Bereits im Februar hatten die beiden führenden Konferenzen eine 10%ige Ratenerhöhung wirksam werden lassen, der sich damals die Mehrzahl der sonstigen Hauptkonferenzen angeschlossen hatte. Am 1. April wurden die Frachtsätze für Kaffeetransporte von Brasilien nach Triest von 34 \$ auf 38 \$ je Tonne gehoben. Ab 3. 6. 1957 erhöhte die Atlantic and Gulf/West Coast Conference ihre Surcharges für Frachtraten nach Arica (Chile) auf 25 vH, die Westcoast of South American Conference ihre Surcharges für Frachten ab Arica auf 15 vH.

Im Unterschiede zu den anderen Fahrtgebieten werden sich für Mittelmeer- und Nahosttransporte mit der Normalisierung der politischen Verhältnisse und der Wiedereröffnung des Suezkanals einige Verbilligungen ergeben. Die Nahost-Konferenz ermäßigte mit Wirkung vom 1. Juni 1957 die Surcharge für Verladungen nach Malta von 15% auf 12% und für Verladungen nach Cypern von 25% auf 20%. Am 27. Mai setzte die UK/Continent-Port Sudan Conference die Suez-Surcharge von 10% auf 5% herab. Die gleiche Ermäßigung führte ebenfalls ab 27. Mai die Deutsche Ostafrika-Linie für den Verkehr von und nach Ostafrika ein. Auch die Linien der Outward-UK und Continental-Conferences nach Indien, Pakistan und Kolombo setzten ihre Surcharges im ausgehenden und heimkehrenden Verkehr vom gleichen Datum an von 10% auf 5% herab. Im ganzen wird jedoch das Niveau der Suezratenzuschläge nur zögernd abgebaut. Begründet mit ständig ansteigenden Betriebskosten werden dagegen besonders nach den fernöstlichen Fahrtge-

bieten häufig Ratenerhöhungen angekündigt, so z. B. eine um 5% von der Principals Outward Java Freight Conference ab 5. Juni 1957. Die Djakarta Freight Conference setzte bereits am 1. 6. 1957 für den Verkehr von Indonesien nach Europa höhere Frachtraten fest.

Im Flugverkehr bestehen von seiten der IATA Bestrebungen zu Tarifierhöhungen, die bisher jedoch noch nicht verwirklicht wurden. Im Europa-Verkehr war ab 1. Mai eine 50%ige Heraufsetzung der Personentarife vorgesehen. Von dem Preisanstieg sollten die Fluglinien von Frankfurt, Stuttgart und München nach der Schweiz ausgenommen werden. Auch die deutsche Lufthansa beabsichtigt im innerdeutschen Verkehr keine neue Festsetzung der Flugpreise. Die von der IATA gleichzeitig geforderte Heraufsetzung der Flugraten im Transatlantikdienst ist von amerikanischer Seite abgelehnt worden, womit es hier bei den bisherigen Tarifen bleibt. Die vorgeschlagenen Änderungen waren von der IATA mit den um 10 bis 25 vH gestiegenen Flugbenzinpreisen begründet worden.

Durch die neue IATA-Verfügungen vom 1. Januar 1957 wurde auch eine Bestimmung aufgehoben, die es ermöglichte, der deutschen verladenden Wirtschaft im Luftsammlerverkehr nach New York Frachtraten einzuräumen, die um etwa 1 \$ je kg unter den normalen Sätzen lagen. Die Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei hat nunmehr als Zwischenlösung selbständig eine Quotierung eingeführt, die eine Ersparnis von 25% zu der Normalrate bringt. Möglicherweise wird auf der IATA-Sitzung im Herbst dieses Jahres die Entscheidung vom Januar geändert.

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

Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Güterart	Währungs- und Mengeneinheit	1955	1956	1957			Veränderung in vH Mai 1957 gegenüber Mai	
			Mai		März	April	Mai	1955	1956
Frachtraten der Trampschiffahrt:									
St. Lawrence—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	78.4	96.8	88.0	79.3	59.5	— 24,1	— 38,5
US. Golf—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	94.11	125.2	100.8	95.0	75.1	— 20,9	— 40,0
La Plata—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	90.6	161.11	109.6	102.7	98.10p	+ 9,2	— 39,0
Westaustralien—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	114.2	166.6	150.0	150.0	103.3	— 9,6	— 38,0
Mauritius—Großbritannien	Zucker	s je 2240 lbs	85.0	125.0	.	.	82.6	— 2,9	— 34,0
Kuba—Großbritannien	Zucker	s je 2240 lbs	98.9	124.0 ¹⁾	148.1	142.9	117.6	+ 19,0	— 5,2
Wales—Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	27.8	38.9	41.3	40.0	39.0	+ 41,0	+ 0,6
Rotterdam—Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	22.6	35.0	36.5	35.0	33.6	+ 48,9	— 4,3
Hampton Roads—Norddtsh. Häfen ..	Kohle	s je 2240 lbs	58.0	77.2	71.2	67.2	51.7	— 11,0	— 33,2
Frachtraten der Linienschiffahrt:									
Indonesien—Hamburg	Kautschuk	hfl je cbm	66,00	68,00	96,00 ²⁾	96,00 ²⁾	96,00 ²⁾	+ 45,5	+ 41,2
US-Golf—Hamburg	Baumwolle	\$ je 100 lbs	1,45	1,45	1,85	1,85	1,85	+ 27,6	+ 27,6
Hamburg—Pers. Golf	Portl. Zement	s je 2240 lbs	90.0	120.0	200.0 ²⁾	175.0 ²⁾	162.4 ²⁾	+ 80,4	+ 35,3
Hamburg—Barranquilla (Kol.)	Maschinen ³⁾	\$ je 1000 kg	42,35	42,35	47.95	47.95	47.95	+ 13,2	+ 13,2
Frachtraten der Küstenschiffahrt:									
Wismar/Stralsund—Oskarshamn	Salz	skr je 1000 kg	10,00	12,75	.	12,75	.	+ 27,5 ⁴⁾	± 0 ⁴⁾
Emden/Weser—Norrköping/Gefle oder Gotland	Koks	skr je 1000 kg	14,50	18,67	14,00	15,25	15,00	+ 3,4	— 19,7
Härnösand—Hamburg	Schmittholz	DM je Standard	99,00 ⁵⁾	104,50	108,00	100,00	.	+ 1,0 ⁴⁾	— 4,3 ⁴⁾

¹⁾ März. — ²⁾ Einschließlich Krisenzuschläge (Suezkanal). — ³⁾ bis \$ 2100, — Frachtwert je t. — ⁴⁾ Veränderung in vH April 1957 gegenüber Mai 1955 bzw. Mai 1956. — ⁵⁾ Juni.

RM/DM je 100 kg, Entfernung 150 km, Klasse A-G

RM/DM



umbasiert auf 1955=100



I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze¹⁾ in RM/DM in allen Zügen

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

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

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

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft
in DM

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

¹⁾ Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. —
²⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ³⁾ Ab 25. 7. 1948
Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — ⁴⁾ Bei der Einbettklasse ist zusätzlich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km =
DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung
gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1956

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾
Belgien, Sätze in bfrs								
Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze¹⁾ in dkr								
Einfache Fahrt								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,10	33,40	88,80	59,20	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs								
Einfache Fahrt								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
Hin- und Rückfahrt								
1950	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1951	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1952	650	520	2 556	2 046	6 306	5 046	12 556	10 046
ab 15. 5. 1953	812	650	3 190	2 556	7 870	6 306	15 870	12 556
ab 3. 6. 1956	920	660	3 580	2 560	8 820	6 300	17 580	12 560
Italien, Sätze in Lire								
Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
Jugoslawien, Sätze in Dinar								
für Personenzüge								
Einfache Fahrt								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
Hin- und Rückfahrt								
1950	204	136	804	536	2 016	1 344	4 028	2 684
1951	612	408	2 412	1 608	6 048	4 032	12 084	8 052
1952	540	360	2 160	1 440	5 400	3 600	10 800	7 200
1953	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1954	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1955	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
ab 1. 2. 1956	636	424	2 052	1 368	3 600	2 400	7 128	4 752
ab 1. 3. 1957	624	416	2 052	1 368	4 416	2 944	8 760	5 840
für Schnellzüge — aller Art								
Einfache Fahrt								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 ³⁾	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
Hin- und Rückfahrt								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	9 720	6 480
ab 1. 3. 1957 ³⁾	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	10 692	7 128
Luxemburg, Sätze in lfrs								
Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—

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

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1956

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾				
Niederlande, Sätze in hfl												
Einfache Fahrt												
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—				
ab 1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—				
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...
Hin- und Rückfahrt												
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—				
ab 1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—				
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...
Norwegen, Sätze in nkr												
Einfache Fahrt												
1950—30. 4. 1952	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
ab 1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
ab 1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
ab 1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
Hin- und Rückfahrt — Karten für Hin- und Rückfahrt werden nicht ausgegeben												
Österreich ¹⁾ , Sätze in S												
Einfache Fahrt												
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00				
ab 1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
ab 1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	270,00	180,00				
ab 1. 9. 1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	441,00	294,00				
ab 1. 1. 1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	552,00	368,00				
Schweden, Sätze in skr												
Einfache Fahrt												
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,80	56,40	131,40	87,60				
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
ab 1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
Schnellzugzuschlag												
2. Klasse			3. Klasse									
1950	4,50		3,00									
ab 1. 5. 1951	6,00		4,00									
ab 1. 4. 1952	6,00		4,00									
ab 1. 6. 1953	4,50		3,00									
ab 1. 1. 1957	4,50		3,00									
Schweiz, Sätze in sfrs												
Einfache Fahrt												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	73,30	52,40				
ab 1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
Hin- und Rückfahrt												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	109,90	78,50				
ab 1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km												
Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt									
2. Klasse ³⁾			1. Klasse			1. Klasse						
ab 1. 1. 1950	2,44		4,07		4,88	8,14						
ab 1. 5. 1952	1,75		2,63		3,50	5,25						
Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal, Sätze in Escudos												
Einfache Fahrt												
1952	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00
1953	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00
1954	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00
ab 15. 11. 1955	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00
Hin- und Rückfahrt												
1952	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00
1953	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00
1954	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00
ab 15. 11. 1955	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00
Spanien, Sätze in Pesetas												
Einfache Fahrt												
1950—1953	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95	203,10
ab 21. 5. 1954	17,95	11,20	...	71,55	44,70	...	178,80	111,70	...	357,50	223,40
ab 1. 10. 1956	24,75	18,05	11,25	98,80	71,50	44,70	246,90	176,60	112,00	493,75	359,15	224,45
ab 1. 4. 1957	33,45	24,40	15,20	133,40	97,00	60,65	333,35	242,50	151,55	666,60	484,85	303,05
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90	406,20
ab 21. 5. 1954	35,90	22,40	...	143,10	89,40	...	357,60	223,40	...	715,00	446,80
ab 1. 10. 1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20	224,00	987,50	718,30	448,90
ab 1. 4. 1957	66,90	48,80	30,40	266,80	194,00	121,30	666,70	485,00	303,10	1333,20	969,70	606,10

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Stand: 1. Juni 1957

in Schweizer Franken

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

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

¹⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Eisenbahnfrachten im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

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

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

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

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

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

Nach den Angaben der Bundesbahn-Hauptverwaltung.

¹⁾ Mit Ausnahme bei Fisch (5 t) gilt als Gewichtsklasse 15 t. — ²⁾ Bestimmte tierische Öle, aus Übersee eingeführt. — ³⁾ Sonstige bestimmte pflanzliche und tierische Öle. — ⁴⁾ Duisburg-Hochfeld-Süd. — ⁵⁾ Halbzeug und Blöcke aus Stahl, eiserne Platten. — ⁶⁾ Unbearbeitet. — ⁷⁾ Gültig ab 15. 9. 1952. — ⁸⁾ Ausnahmetarif 1936. — ⁹⁾ Gültig ab 1. 11. 1951. — ¹⁰⁾ Gültig ab 1. 9. 1952. — ¹¹⁾ Gültig ab 11. 5. 1951. — ¹²⁾ Gültig ab 1. 5. 1952. — ¹³⁾ 1936 bis 31. 12. 1950 Ausnahmetarif 3 B 2. — ¹⁴⁾ Ab 1. 8. 1951 = 25,73 DM. — ¹⁵⁾ Ab 16. 6. 1952 = 31,19 DM. — ¹⁶⁾ Ab 1. 1. 1953 = 9,60 DM. — ¹⁷⁾ Gültig ab 1. 7. 1937. — ¹⁸⁾ Gültig ab 1. 1. 1952. — ¹⁹⁾ Gültig ab 20. 9. 1952. — ²⁰⁾ Gültig ab 25. 10. 1937. — ²¹⁾ Gültig ab 7. 3. 1952. — ²²⁾ Gültig ab 1. 12. 1937. — ²³⁾ Gültig ab 1. 8. 1951. — ²⁴⁾ Ab 1. 3. 1954 = 37,00 DM. — ²⁵⁾ Ab 2. 4. 1956 = 32,60 DM. — ²⁶⁾ Ab 2. 4. 1956 = 31,80 DM. — ²⁷⁾ Ab 18. 7. 1955 = 34,70 DM. — ²⁸⁾ Ab 18. 7. 1955 = 37,20 DM. — ²⁹⁾ Ab 1. 5. 57 = 17,10 DM. — ³⁰⁾ Ab 1. 5. 1957 = 29,40 DM.

II. Seeverkehr

1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien											Niederlande		
	Deutscher Seefrachtenindex ¹⁾			Index der Trampschiffahrtsfrachten 1952 = 100 ²⁾										Ind. d. Zeitcharterraten 1952 = 100 ³⁾		1924/38 = 100 ⁴⁾	
	2. Hj. 1954 = 100		Tankerfahrt MOT/SCALE = 100	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge- mittel	Holz	Esparto	ins- gesamt	ölge- feuerte Schiffe ⁵⁾	Motor-	Reise-	Zeit-	
	Linienfahrt	Trampfahrt															
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	733,8	892,9	
1951 JD	—	—	—	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	438,5	576,2	
1952 JD	—	—	—	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9	61,4	316,6	379,9	
1953 JD	100,0 ¹⁾	100,0 ¹⁾	79,0 ¹⁾	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	322,6	403,0	
1954 JD	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	504,9	587,5	
1955 JD	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	649,5	798,6	
1955 Jan.	102,1	124,7	123,5	115,1	122,9	113,5	108,1	108,5	—	—	89,6	114,6	107,6	121,7	514,2	500,5	
Febr.	104,2	128,0	131,0	119,8	127,2	133,1	105,7	111,1	124,0	—	90,3	123,8	117,6	130,0	486,3	504,1	
März	105,1	118,7	108,0	113,7	119,7	126,4	104,3	112,5	117,8	103,5	88,3	113,8	110,0	117,5	438,6	535,5	
April	106,6	114,9	80,4	110,2	113,2	117,4	101,0	113,1	—	108,1	92,7	102,3	99,1	105,5	448,9	468,9	
Mai	106,9	123,8	71,3	122,6	131,8	124,5	110,0	108,5	112,1	134,7	92,7	124,2	118,9	129,4	504,2	543,0	
Juni	107,0	129,9	73,0	128,0	133,2	139,3	129,4	104,0	133,2	130,3	93,1	135,4	133,3	137,5	521,6	543,4	
Juli	108,2	131,9	81,4	130,0	130,9	145,7	127,2	112,8	—	138,8	100,5	145,8	152,7	139,0	517,8	628,2	
Aug.	109,2	128,2	100,0	129,9	131,0	146,3	133,5	106,3	122,8	137,7	101,6	137,0	143,9	130,0	511,4	680,7	
Sept.	110,4	134,4	95,0	138,1	143,3	175,8	136,5	106,1	120,8	136,2	107,3	142,2	143,9	140,5	523,6	683,1	
Okt.	111,4	147,2	105,1	148,9	155,2	187,0	143,7	116,8	—	144,6	112,2	151,2	149,7	152,8	575,0	722,8	
Nov.	111,7	146,7	169,0	135,5	143,6	146,8	140,2	116,7	99,2	131,5	105,4	135,5	137,4	133,6	538,2	581,4	
Dez.	112,2	153,1	249,8	140,1	154,4	144,6	138,8	128,3	98,2	128,7	113,2	132,2	132,9	131,5	543,3	753,9	
1956 Jan.	113,7	152,8	164,3	144,3	160,6	—	132,7	133,1	—	133,6	106,6	138,0	134,6	141,4	549,4	678,7	
Febr.	114,1	149,3	135,1	140,2	157,0	140,8	125,8	131,0	—	129,4	102,3	148,2	143,9	152,5	558,0	857,9	
März	116,2	154,7	125,7	147,2	167,5	154,8	131,4	119,9	—	141,5	104,3	150,0	150,0	—	530,0	736,3	
April	116,6	165,4	160,4	151,6	185,0	163,8	135,9	123,2	113,3	122,2	100,1	171,5	171,5	—	584,1	800,4	
Mai	116,5	166,8	202,7	162,2	181,8	178,6	155,0	143,5	—	134,5	104,4	190,0	195,8	184,3	654,8	694,5	
Juni	117,9	159,8	200,3	155,5	161,6	178,9	159,2	142,0	141,2	140,4	104,8	169,4	173,9	164,8	607,2	717,1	
Juli	118,2	158,5	179,4	155,2	162,8	182,0	155,2	128,1	129,9	154,4	104,4	167,1	167,1	—	615,3	740,5	
Aug.	118,9	162,5	194,3	157,9	169,0	168,7	148,0	146,3	—	150,4	115,5	176,6	176,3	176,8	616,8	767,3	
Sept.	120,6	162,4	240,9	156,1	171,4	173,3	146,3	127,1	—	148,9	117,5	174,2	173,9	174,4	644,4	915,6	
Okt.	121,3	164,2	268,6	153,6	170,9	178,0	149,1	125,1	126,6	135,4	115,8	191,8	193,8	189,7	612,8	825,4	
Nov.	125,7	189,8	408,6	171,4	196,6	188,1	175,1	147,6	134,0	130,4	113,9	191,3	193,8	188,8	799,1	977,9	
Dez.	129,2	208,0	448,6	189,4	206,4	192,3	198,3	154,2	143,6	—	114,0	207,2	225,5	188,8	913,3	906,2	
1957 Jan.	131,2	199,1	388,3	173,7	189,6	193,8	186,0	161,6	130,4	132,4	120,6	—	216,3	—	804,5	922,9	
Febr.	134,4	188,0	398,5	167,6	182,3	184,1	181,4	156,3	138,9	125,4	116,6	—	203,7	—	706,4	830,7	
März	136,6	158,9	285,5	145,5	153,0	159,0	147,7	137,8	115,2	133,3	108,3	165,6	189,5	161,8	630,8	823,6	
April	139,0	151,4	150,8	134,3	137,4	155,2	141,1	112,7	117,1	130,0	109,3	164,6	158,2	171,1	553,5	872,3	
Mai	133,6	129,7	100,0	116,6	106,7	137,1	122,4	109,2	109,6	129,1	99,1	—	117,9	—	497,1	637,1	

¹⁾ Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — ²⁾ Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — ³⁾ Schiffe von 8000 t und mehr. — ⁴⁾ Nach Berechnung von Joh. den Braber, Rotterdam. — ⁵⁾ Berechnet von: Statistisches Departement. — ⁶⁾ Berechnet von: Norwegian Shipping News. — ⁷⁾ Berechnet von: Kommerkollegium. — ⁸⁾ Nach Berechnung von Dr. Vito Dante Flore; veröffentlicht in: La Marina Mercantile u. a. m. — ⁹⁾ Ab Januar 1957 nach London Scale Nr. 2.

2. Frachtraten der Trampschifffahrt

a) im Überseeverkehr

Zeit	Getreide												
	US-Golf nach			St. Lawrence nach			North. Range nach		Nord-Pazifik nach			La Plata nach	
	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/ Kont.	Rtttd.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Jugo- slawien ¹⁾	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.
	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	
1938 JD	.	14.1	.	12.11	13.0 ²⁾	.	13.10	.	25.9	.	.	25.3	25.2
1950 JD	11.5 ³⁾	69.7	7.88	38.6	5.72	.	.	.	69.5	.	.	48.8	46.1
1951 JD	26.7 ⁴⁾	121.2	15.98	101.10	12.88	.	105.1	.	150.5	.	.	103.9	94.8
1952 JD	14.9 ⁵⁾	61.10	10.17	55.11	7.70	7.16	68.11	.	100.0	10.56	14.51	63.8	62.7
1953 JD	11.0 ⁶⁾	50.7	7.46	47.1	5.43	5.46	45.3	8.15	71.3	8.89	10.16	70.8	70.2
1954 JD	59.5	55.6	.	51.3	6.00	6.92	54.11	8.89	81.9	12.58	9.02	82.3	79.2
1955 JD	91.1	83.6	12.85	77.7	8.51	8.78	79.11	13.18	122.6	16.20	17.05	110.4	96.5
1956 JD	114.0	113.4	16.17	90.6	10.90	10.61	99.5	16.72	152.9	18.17	18.63	155.2	145.11
1956 Juli	100.8	99.2	.	86.11	9.67	9.63	91.4	.	n	15.80	.	155.7	139.10
Aug.	109.9	109.7	.	90.3	9.50	9.75	94.2	.	140.0n	18.95	.	154.7	144.0
Sept.	117.7	117.1	.	84.0	10.23	10.66	92.9	.	141.0n	16.64	.	148.11	147.8
Okt.	115.8	114.1	.	84.2	10.50	10.75	96.10	.	150.0	17.70	18.75	153.8	153.5
Nov.	135.4	131.7	18.25	97.1r	16.00	.	106.8	20.50	156.0	20.40	18.50	167.10	167.11
Dez.	147.1	135.5	.	97.11 ²⁾	.	.	127.4	19.50	165.8	22.70	.	182.8	178.7
1957 Jan.	139.4	122.3r	21.98	100.0 ⁶⁾	.	.	124.7r	.	162.6	19.75	20.50	180.8	174.1
Febr.	128.5	120.0r	19.68	97.11 ²⁾	.	.	113.5r	.	162.6	19.64	21.94	173.5	150.1r
März	100.8	96.8r	15.00	88.0 ⁶⁾	9.75	.	89.0	13.63	139.0	.	.	128.6	109.6
April	95.9	84.11	.	79.3	.	.	83.5	13.00	127.6	11.00	.	113.6	102.7
Mai	75.1	.	.	59.5	6.83	.	63.5	13.00	79.2	9.50	.	97.6	98.10

Zeit	Getreide					Zucker				Kopra	Sojabohnen	
	West- UK/Kont.	Ost- Australien nach UK/Kont.	Full Range	Nord- China nach Antw./ Rtttd./ Hbg.	Schwarz- meer nach UK/ Kont.	Kuba nach UK	San Domingo	Mauri- tius	Queens- land	Philip- pinen nach Antw./ Hbg.	US-Golf nach Japan	Dainy UK/ Kont.
	s je 2240 lbs									\$ je cbf	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs
1938 JD	32.3	76.5	33.9	29.9	10.8	16.0	16.6	53.10	55.7	84.3	.	88.0
1950 JD	69.10	70.10	94.11	36.5	60.1	67.7	138.8	146.3	134.2	118.4	.	183.6
1951 JD	131.9	151.6	148.9	176.2	90.2	87.2	87.10	90.0	66.7	103.11	13.19	71.4
1952 JD	95.1	102.7	96.5	113.6	57.7	66.3	68.7	60.0	65.1	113.2	10.61	86.3
1953 JD	82.11	92.1	87.9	84.6	43.6	66.11	78.6	67.6	72.3	117.4	0.19	143.9
1954 JD	80.1	90.4	86.8	81.4	52.6	74.5	111.7	103.4	99.5	157.0	0.29	210.0
1955 JD	126.11	131.7	127.9	146.0	74.5	114.6	133.8r	124.10	135.1	214.8	0.43	210.0
1956 JD	171.1	176.3	173.0	199.2	.	141.3r	.	.	.	.	.	.
1956 Juli	149.5	157.0	152.4	.	.	142.6 ⁶⁾	139.0	132.0	122.0	190.0	21.55	.
Aug.	165.0	164.2	164.3	.	.	.	138.5	127.0	130.0	.	22.81	.
Sept.	178.1	165.0	175.0	.	.	139.6	138.5	144.5	144.5	0.41	22.56	.
Okt.	174.10	177.6	175.2	.	.	137.6	137.6	147.3	250.0	0.40	22.85	.
Nov.	186.8	190.0	188.4	235.0 ⁶⁾	.	154.0	139.0	151.2	.	0.39 ⁶⁾	25.75	.
Dez.	209.6	214.2	211.3	234.0 ⁶⁾	.	175.0	.	157.9	.	0.46 ⁶⁾	24.63	235.0
1957 Jan.	199.2	202.6	200.1	230.0 ⁶⁾	.	167.6	161.3	147.1	.	0.45 ⁶⁾	25.67	.
Febr.	.	.	.	.	.	.	136.7	122.6	.	0.42 ⁶⁾	24.75	.
März	150.0r	157.6	152.2	170.0 ⁶⁾	.	148.1	137.3	120.0	215.0	0.38 ⁶⁾	21.17	.
April	150.0	157.6	152.2	.	.	142.9	118.6	102.6	.	0.30	21.63	.
Mai	103.3	110.0	104.9	.	.	117.6	.	.	82.6	125.0	18.83	.

Zeit	Salz	Kohle						Erdöl (dirty-MOT)				
	Aden nach Japan	Hampton Roads nach				Wales nach		Rtttd.	Danzig/ Stettin	Pers. Golf	Karib.	US-Golf
		Nordd. Häfen	Rtttd.	West- italien	Jugo- slawien ¹⁾	Japan	West- italien	Rotter- dam	nach Westitalien	nach UK/ Kont.	nach UK	nach UK/ Kont.
	s je 2240 lbs											
1938 JD	.	.	.	.	.	.	4.1	5.9	.	84.2	44.7	49.10
1950 JD	.	88.9	84.5	12.64	.	19.83	23.8	13.6	31.4	159.5	95.8	107.8
1951 JD	.	49.6	44.7	8.03	.	11.81	43.7	19.0	40.3	133.9	69.6	90.10
1952 JD	55.1	33.0	31.6	4.92 ⁴⁾	6.64	8.83	25.11	16.11	23.5	50.10	28.3	32.10
1953 JD	48.4	38.3	36.0	5.67	7.61	10.28	22.10	13.7	19.3	44.3	25.10	31.1
1954 JD	56.2	60.4	59.2	8.77	10.11	14.42	23.5	14.7	20.4	69.4	37.2	36.4
1955 JD	99.1	78.0	77.2	11.52	13.10	19.90	33.5	18.2	27.6	146.6 ⁷⁾	68.7 ⁷⁾	95.4 ⁷⁾
1956 JD	107.2	.	.	.	.	.	37.11	21.4	33.1	46.2	.	.
1956 Juli	.	72.8	69.10	10.16	11.50	19.10	42.11	22.3	35.4	96.0	53.4	67.3
Aug.	.	71.8	70.11	10.79	11.50	19.83	42.7	19.3	.	125.1	54.10	.
Sept.	107.0	73.4	71.0	10.60	11.80	20.61	41.4	.	34.0	135.7	67.1	82.7
Okt.	112.6	76.5	74.4	11.14	12.50	21.58	41.5	23.3	34.3	155.7	73.7	.
Nov.	.	94.7	93.6	14.50r	15.00	23.61	41.2	26.0	35.2	356.7 ⁸⁾	130.2	158.1
Dez.	.	105.5	106.6	16.41	16.70	24.15	43.6	30.0	35.6	352.8 ⁸⁾	139.11	163.8
1957 Jan.	.	104.7	103.5	15.13	.	23.14	44.0	.	37.3	343.9 ⁸⁾	122.11	142.5
Febr.	.	94.9	94.0	14.32	15.00	22.67	41.3	.	36.10	341.6 ⁸⁾	123.6	153.3
März	101.0	71.2	69.4	10.96	11.94	20.63	41.3	.	36.5	252.7 ⁸⁾	101.1	110.6
April	104.0	67.2	65.6	9.62	11.86	20.36	40.0	15.6	35.0	.	44.7	52.3
Mai	.	51.5	50.6	7.57	.	17.89	39.0	16.2	33.6	.	28.4	31.8

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres, n = nominell. — ¹⁾ s je gr. — ²⁾ First open waters. — ³⁾ s je 2240 lbs. — ⁴⁾ Ohne US-Tonnage. — ⁵⁾ Kaproute. — ⁶⁾ Linienraum. — ⁷⁾ Ab Jan. 1956 berechnet nach Scale Nr. 2.

noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

noch a) im Überseeverkehr

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Lenin-grad	Untere Zone Schweden	Weiß-See	Ost-Kanada	Obere Zone Finnland	Untere Zone Finnland	Obere Zone Schweden	Untere Zone Schweden	Nord-Pazifik
	nach UK						nach UK				
	s je fathom						s je Standard				\$ je 2240lbs
1938 JD											
1950 JD	112.7	120.1	133.9	88.3	155.6	176.6	.	135.2	127.1	120.8	.
1951 JD	256.8	233.7	272.8	183.9	383.0	427.4	.	249.0	254.11	254.11	24.38
1952 JD	167.8	145.7	180.1	119.5	192.2	277.9	.	181.8	155.0	155.0	18.21
1953 JD	138.6	132.8	126.7	115.1	170.9	178.7	.	173.7	192.11	157.8	10.68
1954 JD	163.2	138.3	139.2	132.4	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12.12
1955 JD	271.5	211.11	222.6	174.3	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20.08
1956 JD	250.6	217.1	204.7	.	287.5	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	25.04
1956 Juli	260.5	235.0	225.0	.	290.0	.	298.9	273.8	281.3	275.0	24.75
Aug.	259.6	230.8	220.0	.	284.2	.	281.3	255.6	280.0	260.2	.
Sept.	250.0	223.6	.	.	282.6	345.0	251.3	242.6	245.5	.	26.74
Okt.	.	190.0	.	.	.	.	250.0	232.2	.	225.8	27.00
Nov.	.	195.0	.	.	.	.	300.0	259.3	.	271.9	27.00
Dez.	.	.	.	.	.	.	280.0	278.0	.	268.9	29.63
1957 Jan.	.	205.0	.	198.0	.	361.0	276.3	254.0r	267.0	247.1r	29.50
Febr.	.	178.4	.	177.6	.	354.8	273.4	248.7	.	226.9	28.50
März	230.0	200.0	.	165.0	297.6	340.0	262.2r	231.1r	.	231.3	29.25
April	.	.	170.0	169.0	286.0	316.6	256.8	226.3	236.8	222.6	20.75
Mai	200.0	185.0	157.6	168.9	267.6	.	255.0	219.6	240.0	221.3	15.00
Zeit	Zinkkonzentrat	Erze									
	Port Pirie (Südastral) nach Antw.	Almeria	Bona	La Goulette	Norwegen	Pepel	Vitoria (Bras.)	Marmagosa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay
		nach UK		Wk-UK	Ek-UK	UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.			
		s je 2240 lbs									
1938 JD									6.9		
1950 JD	75.6	24.6	22.8	24.3	19.6 ¹⁾	31.1	.	.	17.9	.	26.7
1951 JD	133.3	54.11	54.10	54.11	.	71.7	.	121.4	33.5	.	74.5
1952 JD	105.8	33.3	33.4	33.6	29.5 ¹⁾	47.4	53.3	70.9	21.3	31.1	47.6
1953 JD	105.1	24.6	24.5	25.2	22.6 ¹⁾	35.0	49.2	61.4	.	21.6	30.8
1954 JD	93.6	28.6	25.10	27.5	20.11 ¹⁾	37.2	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9
1955 JD	127.11	35.7	36.10	38.2	27.7	49.4	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10
1956 JD	185.4	38.11	40.8	42.0	31.0	74.11 ²⁾	107.8	122.8	30.2	39.8	61.3
1956 Juli	172.6	.	41.0	.	.	.	105.0	107.6	.	40.3	64.6
Aug.	.	.	.	.	.	63.9 ²⁾	.	.	.	39.8	58.0
Sept.	191.3	38.6	.	42.0	.	.	105.0	.	.	39.6	.
Okt.	.	.	.	42.0	30.0	.	105.0	123.9	29.6	41.6	.
Nov.	.	.	.	.	31.0	.	111.3	215.0 ³⁾	32.0	42.3	.
Dez.	.	40.6	.	.	31.0	91.9 ²⁾	125.3	.	32.9	.	.
1957 Jan.	.	49.9	.	.	35.0	.	126.6	.	32.6	48.3	76.0
Febr.	.	47.6	47.0	48.0	.	.	110.0	180.6 ³⁾	.	51.6	.
März	178.1	45.4	40.9r	42.6	34.6	65.0	97.6	.	.	43.9r	.
April	165.5	41.4	40.8	33.3	33.3	57.6	94.8	.	.	40.2	50.0
Mai	139.2	40.0	38.0	40.0	32.8	.	82.11	96.4 ⁴⁾	.	39.0	.
Zeit	Schwefelkies (Pyrit)				Schrott ⁵⁾	Espartogras	Düngemittel			Schwefel	
	Huelva		Morphou-Bay		Northern Range nach Antw./Rott./Amst.	Algerien	Rtttd./Antw.	Casablanca	(Phosphat) Sfax	(Kali) Nordseehäf. Hbg./Brem./Antw. nach Japan	US-Golf
	nach UK		nach Rtttd.		Rott./Amst.	nach UK	Alexandrien	nach Ok-Wk-UK	.	.	nach UK
	s je 2240 lbs				\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs			\$ je 2240lbs	s je 2240lbs
1938 JD			8.3		.	.	37.4	25.7	25.9	.	40.11
1950 JD	26.9	25.8	24.3	29.2	.	.	42.6	49.8	61.1	21.09	129.1
1951 JD	62.11	54.6	54.4	67.3	.	.	62.11	33.2	37.1	11.84	73.11
1952 JD	37.2	34.0	32.4	41.5	.	116.7	34.0	29.5	33.5	9.71	45.11
1953 JD	34.11	27.2	25.3	28.10	.	75.5	33.2	32.11	35.3	10.49	51.0
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	8.54	87.4	41.1	38.3	43.2	14.15	86.3
1955 JD	50.6	40.9	37.0	46.0	12.97	115.8	62.6	51.3	50.0	20.67	112.9
1956 JD	56.2	43.7	41.9	58.9	17.70	126.1	.	48.6	50.0	19.78	112.6
1956 Juli	56.0	42.6	42.0	60.6	15.85	120.0	.	50.0	.	19.25	113.5
Aug.	59.0	42.0	41.6	55.0	16.72	137.6	.	50.2	.	.	107.6
Sept.	55.8	42.6	41.8	59.0	16.75	135.0	.	.	.	.	.
Okt.	56.0	42.8	40.4	59.0	17.15	136.0	62.6	.	.	.	.
Nov.	59.0	45.5	40.0	68.9	21.85	133.9	.	.	.	30.00	.
Dez.	64.0	51.6	46.0	69.6	24.31	.	.	57.8	.	27.50	135.0
1957 Jan.	59.9	.	43.3	70.7	23.25	142.11	66.4	52.6	.	27.13	135.6
Febr.	58.4	44.3	40.0	64.6	22.82	138.2	63.11	49.0	.	26.71	129.2
März	51.6r	36.10r	36.9r	52.0	15.58	128.0	59.2r	46.0	.	.	118.9
April	47.6	.	31.9	46.0	15.41	121.11	.	.	.	.	105.0
Mai	44.9	36.0	.	42.0	10.09	116.8	.	.	.	16.00	77.6

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

noch: 2. Frachtraten der Trampschiffahrt
b) im Küstenverkehr

Zeit	Getreide				Salz						Steinkohle	
	Stockholm	Vesteras	Norrköping/ Göteborg	Aarhus/ Aalborg	Hamburg		Lübeck		Wismar/ Stralsund	Stettin		
					nach							
	Hamburg	Hamburg/ Bremen	Bremen	Hamburg	Kopenhagen	Norrköping	Aarhus	Malmö	Oskars- hamn	Gefle/ Sundsvall	Varberg/ Göteborg	
	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg				
1950	14,06		14,50	8,00		12,83	13,25	9,33	9,50			
1951	40,00	33,50	17,58	8,00	11,50	14,88	16,87	12,86		23,00	16,72	
1952	14,25	17,75	15,25	6,75	14,88	14,42	13,67	11,58	10,50	12,75	18,75	
1953	19,50	16,25	17,13	6,42	15,50	15,50	14,25	10,15		11,90	13,00	
1954	19,50	23,50	19,10	16,50	19,33	19,00	14,00	11,00	10,03	12,92		
1955	25,00	25,00	24,00		19,17	13,00	19,13	11,10	11,64	16,04	15,25	
1956	26,63	29,00	24,50	8,50	10,50	13,00	17,00	16,50	14,20	15,92	20,67	
1956 Jan.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.
Febr.	.	.	23,00	8,50	.	.	.	16,50	.	.	.	
März	.	.		.	.	13,00	.	16,50	20,00	.	19,00
April	27,00	.		.	.	.	.	.	12,75	15,42	.
Mai	29,00	.		.	.	.	.	.	12,75	15,25	.
Juni	.	30,00	.	.	10,50	.	.	.	.	15,50	.
Juli	.	.	.	.	.	.	.	.	12,75	17,50	.
Aug.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22,00
Sept.	.	28,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Okt.	25,50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nov.	25,00	29,00	26,00	.	.	.	17,00	.	.	.	21,00	
Dez.	.	.	.	.	.	.	.	.	12,75	.	.
1957 Jan.	.	28,00	.	8,00	.	.	.	16,00	.	.	16,50	
Febr.	.	.	26,00	.	.	.	.	.	.	.	15,00
März	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
April	.	.	.	.	.	.	.	.	12,75	.	.

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

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

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

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

Zeit	Papierholz	Schnittholz								
	Kotka/Gamla Karleby	Kotka	Norrköping	Gefle	Kotka		Hamina	Venersee	Halmstad	nördl. Karlsk. Oskarshamn
	Lübeck/Flensburg	Kopenhagen	Gent	Antwerpen		Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/Lübeck	Hamburg
	DM je Standard	dkr je Standard	s je Standard					DM je Standard		
1950						162.6	154.2	91,75		72,00
1951	92,50	225,00	190.0		252.3	244.0	290.0	87,26		79,67
1952	82,92	132,81	135.0	138.6	152.6	158.0	152.11	71,57	52,06	78,54
1953	74,88	146,00	155.0	154.2	159.6	160.10	160.4	61,72	51,25	82,75
1954	88,43	175.0	165.10	152.6	177.6	203.7	185.0	74,16	52,80	83,50
1955	95,63	187,50	212.6	243.3	244.10	220.0	264.4	86,36	64,71	88,90
1956	93,11	191,67	235.0	234.8	242.2	231.8	232.6	87,81	68,38	87,60
1956 Jan.		205,00	320.0 ²⁾						64,50	
Febr.	90,00 ¹⁾			220.0			227.6		69,00	
März	99,50 ¹⁾								66,50	84,00
April			245.0 ²⁾	220.0 ³⁾			225.0	86,50	69,00	75,00
Mai	95,00			225.0 ³⁾	227.6		225.0	86,50	71,50	
Juni			232.6	250.0	251.8	215.0			60,50	
Juli			237.6		252.6			86,00	69,67	80,00
Aug.	100,00			230.0	243.9		255.0	90,33	85,00	
Sept.	85,00		250.0 ³⁾	225.0	232.6	235.0		87,50	68,50	
Okt.		205,00	192.6 ²⁾	225.0	215.0		230.0		65,00	80,00
Nov.		165,00		225.0	239.2	245.0			63,83	
Dez.				267.6	275.0			90,00	67,50	119,00
1957 Jan.	99,00		240.0 ²⁾		280.0				65,00	
Febr.	90,00			200.0	247.6		230.0		68,75	88,75
März				212.6	215.0		215.0		68,00	
April					197.6		200.0	80,50	63,00	

Zeit	noch · Schnittholz						Roheisen			Eisen- und Stahlerzeugnisse	
	nördl. Oskarshamn/Stockholm		Härnösand		Kotka/Björneborg		Bremen	Lübeck	Herrenwyk	Duisburg/Bremen	Gent
					nach						
	Hamburg	Duisburg	Hamburg	Weser/Neustadt	Lübeck	Hamburg	Malmö	Halmstad	Stockholm/Malmö	Kopenhagen	Malmö
	DM je Standard						DM je 1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg	skr je 1000 kg
1950	70,00	100,00				126,00	9,00	9,70		12,67	15,00
1951	99,15	145,17	101,63	110,71	126,42	110,67	9,50	11,70		17,50 ⁴⁾	
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67	9,31	10,13	9,25	14,08	15,00
1953	100,00	105,33	74,32	71,69	74,33	84,58		10,50	11,50	10,67	14,60
1954	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	8,75	12,00	7,00	17,83	17,90
1955	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	12,00	9,50	10,50	19,00	18,64
1956	88,20	136,25	102,96	100,68	97,63	110,34	10,00	10,75	12,19	19,85	20,00
1956 Jan.	80,00			105,00	118,00	125,00			12,00	20,00	
Febr.					94,00	90,00				21,00	
März	80,00		91,81		91,80	105,00					22,17
April	93,00				94,00	105,00		10,00		19,75	18,50
Mai	83,83		104,50		92,67	110,00			12,50		18,50
Juni			102,17	101,25	94,00						18,50
Juli	89,00	110,00	107,50	103,00	102,17	115,00			12,25		17,00
Aug.	93,00	155,00		99,67	99,00		10,00	11,50			
Sept.	120,00	160,00	113,75	95,50		121,50			12,00	20,50	
Okt.	75,00			96,00		111,25				18,00	
Nov.	80,00	120,00	98,00	110,00	93,00						25,33
Dez.				95,00							
1957 Jan.				92,50	110,00						23,50
Febr.			85,00	86,00	94,00	115,00					22,00
März			108,00	110,00	94,00					18,00	13,50
April			100,00	87,50	94,50	105,00				10,50	12,00

Zeit	Eisen- und Stahlerzeugnisse	Düngemittel (Kali)				Soda	Kupfer	Blocksteine, Granit- und Pflastersteine		Tonerde
	Gent	Hamburg		Bremen	Rheinberg	Hamburg		Lysekil		Niederrhein
	Middelfart	nördl. Aarhus	Aalborg Odense	Esbjerg		Kopenhagen	Helsingborg	Schleswig-Holstein	Hamburg	Gefle
	s je 2240 lbs	dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg	nkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		
1950	24.0	18,50		26,00		16,04	21,00	8,00	8,25	
1951	23.1	22,75	24,50	15,75	24,00	19,50	23,13	10,00	9,25	21,00
1952	25.0 ⁵⁾		19,50	18,50	18,50	21,33	18,28	8,38	8,16	18,29
1953	20.0	18,40	18,90	18,50	18,33	18,00	17,00	7,13	7,95	
1954	24.6	19,79	19,50	20,50		19,25	18,17	9,50	8,10	18,50
1955	30.4	23,88	25,25	21,00	25,00	20,50	19,00	8,50	9,19	
1956	26.2	26,13	24,80	26,33		23,00		9,35	10,19	
1956 Jan.	39.0	28,50				23,00		8,88	10,00	
Febr.										
März	33.0	29,00							9,00	
April		23,00	24,00						8,67	
Mai	24.6							8,00	8,75	
Juni	20.0									
Juli			25,50	25,50				11,00	12,50	
Aug.		24,00		26,50					12,25	
Sept.	20.0		25,00						11,00	
Okt.	25.0		25,00	27,00					9,50	
Nov.	24.0		24,50					9,50		
Dez.	24.0								10,00	
1957 Jan.				33,00					9,00	
Febr.								8,00	9,00	
März	24.0							7,00		
April										

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — ¹⁾ Kontrakt. — ²⁾ Nach Antwerpen. — ³⁾ Nach Gent. — ⁴⁾ Walzdraht. — ⁵⁾ Nach Kopenhagen.

III. Luftverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1954 Sommerhalbjahr ¹⁾		1954/55 Winterhalbjahr		1955 Sommerhalbjahr		1955/56 Winterhalbjahr		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Belgien	Brüssel	a) 95,00 b) 171,00	72,00 130,00	95,00 171,00	72,00 130,00	95,00 171,00	76,00 137,00	95,00 171,00	76,00 137,00	104,00 188,00	76,00 137,00	104,00 188,00	76,00 137,00
Deutschland	Berlin	a) — b) — c) —	89,00 159,00 130,00	111,00 200,00 —	89,00 159,00 130,00	111,00 200,00 —	89,00 159,00 130,00	111,00 200,00 —	89,00 159,00 130,00	111,00 200,00 —	89,00 159,00 130,00	111,00 200,00 —	89,00 159,00 130,00
		a) — b) — d) — f) —	102,00 184,00 — —	130,00 234,00 — —	102,00 184,00 — —	130,00 234,00 — —	102,00 184,00 166,00 —	130,00 234,00 — —	102,00 184,00 166,00 —	128,00 231,00 — —	102,00 184,00 166,00 132,00	136,00 245,00 — —	102,00 184,00 — 132,00
		a) — b) — c) —	50,00 90,00 —	62,00 112,00 —	50,00 90,00 —	62,00 112,00 —	50,00 90,00 62,00	62,00 112,00 —	50,00 90,00 62,00	62,00 112,00 —	50,00 90,00 62,00	66,00 119,00 —	50,00 90,00 62,00
	Düsseldorf	a) — b) — c) —	102,00 184,00 166,00	130,00 234,00 —	102,00 184,00 166,00	130,00 234,00 —	102,00 184,00 166,00	130,00 234,00 —	102,00 184,00 166,00	128,00 231,00 —	102,00 184,00 166,00	136,00 245,00 —	102,00 184,00 166,00
		a) — b) — f) —	69,00 125,00 —	86,00 155,00 —	69,00 125,00 —	86,00 155,00 —	69,00 125,00 —	86,00 155,00 —	69,00 125,00 —	86,00 155,00 —	69,00 125,00 96,00	92,00 166,00 —	69,00 125,00 96,00
		a) — b) — f) —	70,00 126,00 —	88,00 159,00 —	70,00 126,00 —	88,00 159,00 —	70,00 126,00 —	88,00 159,00 —	70,00 126,00 —	88,00 159,00 —	70,00 126,00 98,00	94,00 170,00 —	70,00 126,00 98,00
	München	a) — b) — f) —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	54,00 98,00 —	40,00 72,00 60,00
		a) — b) — f) —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 —	50,00 90,00 —	40,00 72,00 56,00	48,00 87,00 —	40,00 72,00 56,00
	Stuttgart	a) 118,00 b) 213,00	95,00 171,00	118,00 213,00	95,00 171,00	118,00 213,00	95,00 171,00	118,00 213,00	95,00 171,00	130,00 234,00	95,00 171,00	130,00 234,00	99,00 179,00
	Frankreich	a) 643,00 b) 1158,00 e) —	514,00 926,00 —	643,00 1158,00 —	514,00 926,00 —	643,00 1158,00 —	514,00 926,00 —	680,00 1224,00 —	544,00 980,00 —	708,00 1275,00 —	514,00 926,00 —	708,00 1275,00 —	536,00 965,00 718,00
	Griechenland	a) 205,00 b) 369,00	163,00 294,00	205,00 369,00	163,00 294,00	205,00 369,00	172,00 310,00	205,00 369,00	172,00 310,00	225,00 405,00	172,00 310,00	225,00 405,00	176,00 317,00
	Italien	a) 195,00 b) 351,00	156,00 281,00	195,00 351,00	156,00 281,00	195,00 351,00	156,00 281,00	195,00 351,00	156,00 281,00	214,00 386,00	156,00 281,00	214,00 386,00	156,00 281,00
	Rom	a) 299,00 b) 538,00	228,00 411,00	299,00 538,00	228,00 411,00	285,00 513,00	228,00 411,00	285,00 513,00	228,00 411,00	314,00 566,00	228,00 411,00	314,00 566,00	228,00 411,00
	Jugoslawien	a) — b) — c) — e) —	304,00 548,00 — —	381,00 686,00 — —	304,00 548,00 472,00 —	350,00 630,00 — —	280,00 504,00 — —	350,00 630,00 — —	280,00 504,00 434,00 —	385,00 693,00 — —	280,00 504,00 434,00 —	454,00 746,00 — —	301,00 542,00 434,00 —
	Niederlande	a) 103,00 b) 186,00	80,00 144,00	103,00 186,00	80,00 144,00	100,00 180,00	80,00 144,00	100,00 180,00	80,00 144,00	110,00 198,00	80,00 144,00	110,00 198,00	80,00 144,00
	Norwegen	a) 337,00 b) 607,00 e) —	303,00 546,00 —	337,00 607,00 —	303,00 546,00 —	350,00 630,00 —	303,00 546,00 —	350,00 630,00 —	303,00 546,00 —	374,00 674,00 —	303,00 546,00 —	374,00 674,00 —	307,00 553,00 409,00
	Österreich	a) 182,00 b) 328,00	146,00 263,00	182,00 328,00	146,00 263,00	182,00 328,00	146,00 263,00	182,00 328,00	146,00 263,00	200,00 360,00	146,00 263,00	200,00 360,00	146,00 263,00
	Portugal	a) 472,00 b) 850,00	376,00 677,00	472,00 850,00	376,00 677,00	470,00 846,00	376,00 677,00	470,00 846,00	376,00 677,00	517,00 931,00	382,00 688,00	517,00 931,00	382,00 688,00
	Spanien	a) 314,00 b) 565,00	233,00 420,00	314,00 ¹⁾ 565,00 ¹⁾	233,00 ¹⁾ 420,00 ¹⁾	299,00 539,00	239,00 431,00	299,00 539,00	239,00 441,00	329,00 593,00	239,00 431,00	329,00 593,00	239,00 431,00
	Madrid	a) 378,00 b) 681,00	289,00 521,00	378,00 681,00	289,00 521,00	361,00 650,00	289,00 521,00	361,00 650,00	289,00 521,00	397,00 715,00	294,00 530,00	397,00 715,00	294,00 530,00
	Schweden	a) 337,00 b) 607,00 e) —	303,00 546,00 —	337,00 607,00 —	303,00 546,00 —	350,00 630,00 —	303,00 546,00 —	350,00 630,00 —	303,00 546,00 —	374,00 674,00 —	303,00 546,00 —	374,00 674,00 —	307,00 553,00 409,00
	Schweiz	a) 154,00 b) 278,00 e) —	131,00 236,00 —	154,00 278,00 —	131,00 236,00 —	164,00 296,00 —	131,00 236,00 —	164,00 296,00 —	131,00 236,00 —	180,00 324,00 —	131,00 236,00 199,00	180,00 324,00 —	131,00 236,00 199,00
	Zürich	a) — b) — c) —	92,00 166,00 —	115,00 207,00 —	92,00 166,00 140,00	115,00 207,00 —	92,00 166,00 140,00	115,00 207,00 —	92,00 166,00 140,00	126,00 227,00 —	92,00 166,00 140,00	126,00 227,00 —	92,00 166,00 140,00
	Türkei	a) 741,00 b) 1334,00	592,00 1066,00	741,00 1334,00	592,00 1066,00	740,00 1332,00	592,00 1066,00	740,00 1332,00	592,00 1066,00	814,00 1466,00	592,00 1066,00	814,00 1466,00	592,00 1066,00

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

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

noch: III. Luftverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1954 Sommerhalbjahr ¹⁾		1954/55 Winterhalbjahr		1955 Sommerhalbjahr		1955/56 Winterhalbjahr		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Afrika													
Ägypten	Kairo	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00
Südafr. Union	Johannesburg	a) 2176,00 b) 3917,00	1647,00 2965,00	2176,00 3917,00	1647,00 2965,00	2176,00 3917,00	1647,00 2965,00	2176,00 3917,00	1647,00 2965,00	2388,00 4299,00	1647,00 2965,00	2447,00 4405,00	1706,00 3071,00
Asien													
Aden	Aden	a) — b) —	— —	— —	— —	1565,00 2817,00	1259,00 2267,00	1565,00 2817,00	1259,00 2267,00	1717,00 3091,00	1259,00 2267,00	1800,00 3240,00	1318,00 2373,00
Staat	Singapur	a) 2564,00 b) 4616,00	2047,00 3685,00	2564,00 4616,00	2047,00 3685,00	2564,00 4616,00	2047,00 3685,00	2564,00 4616,00	2047,00 3685,00	2823,00 5082,00	2047,00 3685,00	3105,00 5589,00	2164,00 3896,00
Birma	Rangun	a) 2505,00 b) 4509,00	2000,00 3600,00	2505,00 4509,00	2000,00 3600,00	2505,00 4509,00	2000,00 3600,00	2505,00 4509,00	2000,00 3600,00	2658,00 4785,00	2000,00 3600,00	2905,00 5229,00	2094,00 3770,00
Ceylon	Colombo	a) 2200,00 b) 3960,00	1647,00 2965,00	2200,00 3960,00	1647,00 2965,00	2200,00 3960,00	1647,00 2965,00	2200,00 3960,00	1647,00 2965,00	2317,00 4171,00	1647,00 2965,00	2317,00 4171,00	1647,00 2965,00
Indien	Bombay	a) — b) —	— —	1964,00 3536,00	1447,00 2605,00	1964,00 3536,00	1447,00 2605,00	1964,00 3536,00	1447,00 2605,00	2070,00 3726,00	1447,00 2605,00	2070,00 3726,00	1447,00 2605,00
Indien	Kalkutta	a) 2188,00 b) 3939,00	1647,00 2965,00	2188,00 3939,00	1647,00 2965,00	2188,00 3939,00	1647,00 2965,00	2188,00 3939,00	1647,00 2965,00	2305,00 4140,00	1647,00 2965,00	2305,00 4140,00	1647,00 2965,00
Irak	Bagdad	a) — b) —	— —	1282,00 2308,00	965,00 1737,00	1282,00 2308,00	965,00 1737,00	1282,00 2308,00	965,00 1737,00	1423,00 2562,00	965,00 1737,00	1435,00 2583,00	977,00 1759,00
Iran	Abadan	a) — b) —	— —	1341,00 2414,00	1047,00 1885,00	1341,00 2414,00	1047,00 1885,00	1341,00 2414,00	1047,00 1885,00	1482,00 2668,00	1047,00 1885,00	1529,00 2753,00	1094,00 1970,00
	Teheran	a) 1470,00 b) 2646,00	1118,00 2013,00	1470,00 2646,00	1118,00 2013,00	1470,00 2646,00	1118,00 2013,00	1470,00 2646,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00
Japan	Tokio	a) 3340,00 b) 6012,00	2670,00 4806,00	3340,00 6012,00	2670,00 4806,00	3340,00 6012,00	2670,00 4806,00	3340,00 6012,00	2670,00 4806,00	3681,00 6626,00	2670,00 4806,00	4058,00 7305,00	2799,00 5039,00
Libanon	Beirut	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00
Philippinen	Manila	a) — b) —	— —	3058,00 5505,00	2447,00 4405,00	3058,00 5505,00	2447,00 4405,00	3058,00 5505,00	2447,00 4405,00	3364,00 6056,00	2447,00 4405,00	3705,00 6669,00	2564,00 4616,00
Syrien	Damaskus	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1012,00 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00
Thailand	Bangkok	a) 2529,00 b) 4553,00	2023,00 3642,00	2529,00 4553,00	2023,00 3642,00	2529,00 4553,00	2023,00 3642,00	2529,00 4553,00	2023,00 3642,00	2788,00 5019,00	2023,00 3642,00	3070,00 5526,00	2129,00 3833,00
Australien und Ozeanien													
Australien	Sydney	a) 3493,00 b) 6288,00	2799,00 5039,00	3493,00 6288,00	2799,00 5039,00	3493,00 6288,00	2799,00 5039,00	3493,00 6288,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00
Amerika													
Argentinien	Buenos Aires	a) 2945,00 b) 5301,00	— —	2945,00 5301,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —
Brasilien	Rio de Janeiro	a) 2873,00 b) 5172,00	— —	2873,00 5172,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —
Chile	Santiago	a) 3150,00 b) 5670,00	— —	3150,00 5670,00	— —	3150,00 5670,00	— —	3272,00 5890,00	— —	3272,00 5890,00	— —	3272,00 5890,00	— —
Kolumbien	Barranquilla	a) 2243,00 b) 4037,00 g) —	— — —	2289,00 4121,00 3785,00	1882,00 3387,00 3051,00	2289,00 4121,00 —	1882,00 3388,00 —	2289,00 4121,00 3785,00	1882,00 4433,00 3051,00	2457,00 4433,00 —	1882,00 3388,00 —	2457,00 4433,00 4213,00	1882,00 3388,00 3219,00
Uruguay	Montevideo	a) — b) —	— —	2945,00 5301,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —
Venezuela	Caracas	a) — b) — g) —	— — —	2247,00 4045,00 3709,00	1853,00 3336,00 2998,00	2247,00 4045,00 —	1853,00 3336,00 —	2247,00 4045,00 3709,00	1853,00 3336,00 2998,00	2415,00 4347,00 —	1853,00 3336,00 —	2415,00 4347,00 4137,00	1853,00 3336,00 3166,00
Vereinigte Staaten	New York	a) 1841,00 b) 3314,00 g) —	1379,00 2483,00 —	1841,00 3314,00 2977,00	1379,00 2483,00 2074,00	1851,00 3314,00 —	1379,00 2483,00 —	1841,00 2483,00 2977,00	1379,00 2483,00 2074,00	2009,00 3617,00 —	1379,00 2483,00 —	2009,00 3615,00 3405,00	1379,00 2481,00 2313,00

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

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

B. Luftfrachten

Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg

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

Anmerkung: Die Luftfrachttarife sind nach den veröffentlichten Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association) zusammengestellt. Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste $\frac{1}{2}$ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). Die Frachtraten gelten für die Beförderung per Flugzeug vom Flughafen Rhein/Main zum Flughafen des bezeichneten Ortes. — ²⁾ Eine 5⁰/₁₀ige Erhöhung der IATA-Luftfrachtraten im transatlantischen Verkehr ist mit Wirkung vom 1. 1. 1957 in Aussicht genommen. — ³⁾ DM-Preise, umgerechnet und mitgeteilt von Pan American Airways.

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

Raten in DM je kg

Warenart ¹⁾	Bestimmungsort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d				
			Jul. 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Sept. 1956	Ab 1. Jan. 1957
von Frankfurt (Main) nach							
Antibiotica	a) Bagdad	100	—	4,62	4,62	4,62	.
	a) Beirut/Kairo/ Damaskus	100	—	3,53	3,53	3,53	.
	a) Istanbul	100	3,07	3,09	3,09	3,09	3,09
	a) Teheran	100	—	5,45	5,45	5,45	.
Bekleidung, auch halbfertige	d) Boston/N.Y.	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Göteborg	100	—	1,39	1,39	1,39	1,39
	d) New York	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm	100	—	1,60	1,60	1,60	1,60
	c) Teheran	250	—	4,81	4,81	4,81	4,81
Tuche am Meter, auch zugeschnitten	c) Göteborg	250	—	1,39	1,39	1,39	1,39
	a) New York	45	4,88	4,88	4,54	4,54	4,62
	c) Stockholm	100	—	1,60	1,60	1,60	1,60
	c) Teheran	250	—	4,81	4,81	4,81	4,81
Unterwäsche	Brüssel	250	—	0,46	0,46	0,46	0,46
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	—	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	Algier	45	—	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen	Brüssel	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York	100	6,85	5,09	—	—	—
	New York	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro-	Amsterdam	100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Maschinen und/oder Turbinen-Verbrennungsmotoren	a) Brüssel	100	—	0,48	0,48	0,48	0,44
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	c) Amsterdam	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	c) New York	100	6,14	6,14	—	—	—
		45	—	—	5,09	5,09	5,09
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktuben	c) Brüssel	100	—	0,48	—	—	—
		250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Teheran	250	5,04	5,04	5,04	5,04	—
		45	—	—	—	—	5,30
	c) Tunis	100	—	1,56	1,56	1,56	.
Photographische Artikel und Projektionsgeräte ohne Zu- behör	Algier	45	—	1,52	1,52	1,52	1,52
	Mexiko City	45	—	8,36	8,36	8,36	8,28
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,25
	b) New York	45	—	5,97	5,97	—	—
	b) New York	100	—	5,09	5,09	—	—
Instrumente, Apparate und Zubehör							
Wissenschaftliche und Labor-	c) London	100	0,69	0,69	0,69	0,69	0,72
		45	—	—	—	—	89
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	c) Mailand	100	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83
	b) New York	45	—	5,55	5,09	5,09	5,25
	b) New York	100	6,89	6,89	6,89	—	—
Uhren	c) London	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	New York	45	6,22	6,22	6,01	6,01	6,01
		500	5,89	5,84	5,84	—	—
Silber in Barren, auch halbfertige Produkte	London	1000	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74
Kugellager	London	100	0,89	0,85	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren	d) London	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York	45	—	—	5,09	5,09	5,09
	New York	100	5,09	5,09	—	—	—
Chemikalien und pharmazeutische Produkte	c) Brüssel	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	b) New York	100	6,89	6,89	—	—	—

noch: III. Luftverkehr

noch: B. Luftfrachten

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

Raten in DM je kg

Warenart ¹⁾	Versandort	Mindest- gewicht in kg	Stand								
			Juli 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Sept. 1956	Ab 1. Jan. 1957				
nach Frankfurt (Main) von											
Bekleidung, auch halbfertige	c) Amsterdam	100	0,42	0,42	0,42	.	.				
	d) Brüssel	500	0,38	0,38	0,38	—	.				
	d) Brüssel	100	—	—	—	0,47	.				
	c) Glasgow	100	1,39	1,39	1,39	1,39	.				
	e) Glasgow	250	1,22	1,26	1,26	1,26	.				
	c) Glasgow	500	—	1,05	1,05	.	.				
	e) Mailand	45	—	0,89	0,89	.	.				
	b) New York	500	4,83	4,83	—	—	—				
	b) New York	1000	4,54	4,54	—	—	—				
	c) New York	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62				
Garne und Zwirne	c) Stockholm	100	1,56	1,51	.	.	.				
	d) Brüssel	100	—	0,42	0,42	.	.				
	c) Manchester	100	—	—	0,97	0,97	.				
	c) Manchester	500	—	0,84	0,84	0,84	.				
	New York	45	4,83	4,83	4,54	4,54	4,62				
	Tuche am Meter, auch zugeschnitten	d) Brüssel	100	—	0,42	0,42	.	.			
		c) Glasgow	100	—	1,39	1,39	1,39	.			
		c) Glasgow	250	—	1,26	1,26	1,26	.			
		c) London	100	0,76	0,76	0,76	0,76	.			
		c) Manchester	100	—	0,97	0,97	0,97	.			
500		—	—	—	0,84	.					
New York		45	4,92	4,92	4,54	4,54	4,62				
Därme		Beirut/Damaskus	100	2,57	2,57	2,57	2,57	.			
		Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	.			
		Istanbul	250	2,06	2,06	2,06	—	.			
	Kairo	100	2,23	2,23	2,23	2,23	.				
	Kalkutta	100	4,20	4,25	4,25	4,25	.				
	Karachi	100	3,78	3,45	3,45	3,45	.				
	Kuweit	100	—	3,57	3,57	—	.				
	Teheran	1000	—	3,03	3,03	—	.				
	Teheran	500	—	3,15	3,15	—	.				
	Teheran	250	—	3,36	3,36	3,03	.				
Drogen	Bombay	250	—	3,49	3,49	.	.				
	Pharmazeutische Produkte, Chemikalien	c) Kopenhagen	100	1,13	1,13	1,13	.	.			
		b) New York	45	5,09	5,13	5,09	5,09	5,09			
		Kosmetische Artikel, Seifen	b) New York	45	5,09	5,13	5,09	5,09	5,09		
			Geschäfts- und Büromaschinen	Glasgow	45	—	—	—	1,21	.	
				100	—	1,05	1,05	1,05	.		
				b) New York	45	5,55	5,59	5,09	5,09	5,34	
				Oslo	100	1,47	1,47	1,47	.	.	
				Stockholm	100	1,56	1,52	1,56	.	.	
				Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	—	0,80	0,80	0,80	.
d) Mailand					250	—	0,72	0,72	0,72	.	
d) Mailand	500				—	0,68	0,68	—	.		
Radio-, Fernsehapparate und Kombinationen	Stockholm				100	1,56	1,52	1,56	.	.	
	Fische und Fischwaren	Amsterdam			100	0,47	0,47	0,47	.	.	
		Oslo	100		1,47	1,47	1,47	.	.		
		Oslo	250		1,26	1,26	1,26	.	.		
		Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle	Karachi		100	3,15	3,15	3,15	3,15	.	
			a) Paris		100	0,59	0,59	0,59	0,59	.	
			Karakulfelle		Johannesburg	250	4,71	4,71	4,71	4,71	.
				Fuchsfelle	d) Mailand	100	—	0,89	0,89	0,89	.

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

¹⁾ Infolge mehrfacher Änderung der Warenszusammensetzung ist bei Verwendung der Raten umstehende Erläuterung zu beachten.

Erläuterungen zur Warenart

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

I. Relation Frankfurt—New York/Boston und umgekehrt

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

II. Relation Frankfurt—Brüssel:

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

III. Relation Karachi—Frankfurt:

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

IV. Relation Frankfurt—Algier:

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

V. Relation Frankfurt—London:

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