

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Frühjahr 1958**



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

**Preise für Verkehrsleistungen**

Frühjahr 1958



Jahrgang 1958 · Nr. 1

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH., STUTTGART

# Inhalt

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

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

## Abkürzungen und Zeichenerklärungen

E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
HBf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
VBf = Verschiebebahn	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	lfers = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Hollandische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfrs = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = Dollar
Antw. = Antwerpen	r = berichtigte Zahlenangabe
Nordd. = Norddeutsche	P = preliminary
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 1958

## Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland Frühjahr 1958

Im Anschluß an die am 1. Februar bei der Deutschen Bundesbahn durchgeführte Tarifierhöhung wurden im Bundesgebiet für den Verkehr auf Schiene und Straße weitere Tarifänderungen durchgeführt bzw. Reformvorschläge diskutiert. Die erst am 1. Februar 1958 geänderten Expresgutfrachten der Bundesbahn wurden mit Wirkung vom 1. April 1958 mit dem Pakettarif der Deutschen Bundespost abgestimmt. Die neuen Sätze bringen geringe Verteuerungen bei Frachten bis 10 kg sowie kleinere Ermäßigungen bei höheren Gewichten. Die Paketgebühren der Bundespost waren am 1. Mai 1958 um 17 bis 21 vH angehoben worden.

Die Beratungen über eine Differenzierung der Entfernungsstaffel und eine stärkere Aufgliederung der Mengenstaffel im Güterverkehr der Bahn wurden im Bundesverkehrsministerium fortgesetzt. Die Bundesbahn prüft außerdem die vorgeschlagene Einstellung des Eilgutverkehrs wie den Wegfall der Schnelligkeitsstaffel im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif. Im Mai 1958 sind verschiedene Gebühren für die Benutzung von Interfrigo-Kühlwagen ermäßigt worden.

Im Zusammenhang mit der bis zum 30. April 1958 befristeten Senkung der Binnenschiffsfrachten durch die Duisburger Frachtenkonvention hat die Bundesbahn eine entsprechende Senkung der Seehafen-Ausnahmetarife beantragt.

Mit Wirkung vom 1. April 1958 wurden die Sozialtarife im Kraftpostverkehr auf das Niveau der Bahnbusfahrpreise angehoben. Außerdem wurden die Fahrpreisermäßigungen nach Entfernungen gestaffelt. In der Zehn- bis Elf-Kilometer-Entfernung beträgt die Preisermäßigung nunmehr für Arbeiterwochenkarten 43 vH, für Monatskarten 56 vH und für Schülerwochenkarten 69 vH gegenüber bisher 50 vH, 60 vH und 70 vH.

Der früher schon erwähnte Plan der Einführung von Höchst- und Mindestfrachtsätzen im gewerblichen Güterkraftverkehr ist noch Gegenstand interministerieller Verhandlungen.

Nach Mitteilung des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe haben etwa 60 Prozent der kommunalen Nahverkehrsunternehmen höhere Beförderungspreise beantragt. Begründet wird das Tarifbegehren mit den am 1. April 1958 erfolgten Lohnerhöhungen im öffentlichen Dienst.

Im Hinblick auf die schon im letzten Bericht erwähnten Beanstandungen der Hohen Behörde der Montan-Union zu verschiedenen Ausnahmetarifen für Kohle, Koks und Stahl der deutschen und französischen Eisenbahnen, hat die französische Staatsbahn die fraglichen Tarife aufgehoben. Für eine Übergangszeit von drei bis acht Jahren werden jedoch gleichzeitig, in Übereinstimmung mit den Regelungen des Montan-Union-Vertrages Wettbewerbsstarife zum Kraftwagentransport eingeführt. Auf diese Weise kommen die Verläder weiterhin in den Genuß von Verbilligungen.

Im Zuge einer allgemeinen Erhöhung der Verkehrspreise für den Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr hat die türkische Regierung die Eisenbahnfahrpreise um 15 vH heraufgesetzt. Die Güterfrachten erfuhren eine erhebliche Steigerung um 17 bis 150 vH.

Ende März haben die ungarischen Staatseisenbahnen für Länder außerhalb des Ostblocks einen neuen Transittarif eingeführt, der Frachtermäßigungen um etwa 50 vH mit sich bringt.

Eine Reihe amerikanischer Eisenbahngesellschaften im Mittel-Westen haben anfangs Juni 1958 ihre Kohlefrachtraten ermäßigt, um ihre Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern, besonders der Binnenschifffahrt, aufrechtzuerhalten. Die Fracht von Kentucky nach Illinois kostet z. B. jetzt 3,08 \$ gegenüber vorher 3,38 \$ je t. Damit wurden die im vorigen Jahr durchgesetzten Preisaufschläge wieder rückgängig gemacht. Frachtverbilligungen für Sojaöl befinden sich noch in der Beratung. Unter dem Eindruck der starken Lastwagenkonkurrenz setzten die Eisenbahngesellschaften im Osten der Vereinigten Staaten die Frachtraten für Zement herab; auch die Anthrazitfracht soll billiger werden.

Nach der vom 22. April 1958 vom Bundesminister für Verkehr veröffentlichten Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschiff-

fahrt traten rückwirkend ab 1. März 1958 für den Tank-schiffsverkehr von Berlin-Spandau, Bremen-Farge / Oslebs-hausen/Brake, Hafen Erdöl-Raffinerie Emsland, Hamburg und Nienburg (Weser) nach Häfen an Weser und Elbe sowie Berlin (West) höhere Frachten in Kraft. Für den Transport von Schüttsteinen von der Oberweser nach Landesbergen wurden ab 15. März höhere Transportsätze eingeführt. Bereits im April waren von der Schifffahrtsvereinigung Berlin verschiedene Frachtänderungen für die Fahrt nach dem Mittellandkanal und nach Rheinstationen festgelegt worden. Soweit Frachterhöhungen eingeführt wurden, beruhen sie auf dem Anstieg der Bugsierkosten in Berlin, der Schlepplöhne im Mittellandkanal sowie den gestiegenen Schifffahrtsabgaben auf dem Mittellandkanal und den westdeutschen Kanälen. Im Mai wurden für Schiffe aus Westdeutschland und Berlin (West) im Transit durch die sowjetisch besetzte Zone eine besondere Abgabe eingeführt; es wird darüber noch verhandelt.

Bei noch immer kleinem Transportgeschäft haben sich im Frühjahr 1958 die internationalen Seefrachten in ihrer Gesamtheit weiter abgeschwächt und erst teilweise in den letzten beiden Monaten geringfügig erholt. Der vom Bundesverkehrsministerium berechnete Deutsche Seefrachtenindex für die Trampfahrt erreichte auf der Basis 2. Halbjahr 1954 im März mit 64,3 einen Tiefstand, konnte dann jedoch bis Mai leicht auf 66,8 anziehen. Der britische, von der Chamber of Shipping herausgegebene Index der Trampschiffsfrachten, der bis April zurückging, verzeichnete im Mai d. J. mit 64,6 (Basis 1952 = 100) etwa wieder den Januar-Stand. Dagegen wies der niederländische Reisederindex (berechnet von Joh. den Braber, Rotterdam) noch keine Tendenzumkehr auf; er ermäßigte sich von Januar auf Mai 1958 um 6 vH. Leicht ansteigende Frachtraten wurden in der letzten Zeit wieder in der Getreide-, Zucker-, Kohle- und Holzfahrt beobachtet. Im Mai wurde für Getreide vom US Golf nach UK / Kontinent durchschnittlich 45 s je lgt gezahlt gegenüber 75,11 s d. vor einem Jahr.

Für Kohle ergab sich in der Relation Hampton Roads / Norddeutsche Häfen eine Durchschnittsfracht von 24,11 s d. je lgt. (51,5), für Zucker von Queensland nach UK 97,3 s d. je lgt. (155,0), für Bauholz von der unteren Zone Finnlands nach UK 177,0 s d. je Standard (219,6) und für Erz von Marmagoa nach UK / Kontinent 40 s d. je lgt. (96,4).

Die Zahlen in Klammern stellen die jeweiligen Frachtsätze für Mai 1957 dar.

Die Frachteinnahmen der Trampschifffahrt sind, gemessen an der Entwicklung des von W. G. Weston, London, veröffentlichten Activity Index seit Januar 1958 noch um etwa 21 vH gefallen, eine Tatsache, die stärker noch als die Ratenentwicklung die Geschäftslage erkennen läßt. Der Prozentsatz der unbeschäftigten Tramp-tonnage wird von der gleichen Londoner Firma für Anfang Juni 1958 mit 25 vH angegeben (23 vH im Mai). Die deutschen Auflieger gingen jedoch infolge einer gewissen saisonalen Geschäftsbelebung vor allem für die Holzfahrt in der Ostsee auf rund 170 000 BRT zurück.

Die Zeitcharterraten fielen nach dem niederländischen Index von Januar bis Mai 1958 um 16 vH zurück. Der bis Mai vorliegende norwegische Index verzeichnete einen geringfügigen Anstieg (2 vH) gegenüber März. Vielleicht infolge zu geringer Abschlüsse für die bei der Berechnung zugrunde gelegte Schiffsklasse wurde für die Monate April und Mai 1958 kein britischer Index der Zeitcharterraten bekanntgegeben. Der Volumenindex für in Zeitcharter fahrenden Schiffe (W. G. Weston, London) ermäßigte sich in den ersten fünf Monaten des Jahres 1958 um 66 vH.

Am Tankermarkt ergaben sich im Mai überwiegend etwas erhöhte Tagesraten. Der Deutsche Seefrachtenindex für die Tankerfahrt stellte sich im Mai auf 47,0 gegenüber 41,9 im Januar 1958 (Mot/Scale = 100), der britische auf 42,9 (Januar 33,7), Basis Scale Nr. 2. Im ganzen hielt die Flaute jedoch auch hier weiter an. Die aus der Fahrt gezogene und aufliegende Tankertonnage erreicht fast die Grenze von 6 Mill. Tdw. In den Vereinigten Staaten werden verschiedene, während des Krieges gebaute Tanker vom Typ T 2 (16 000 t) zum Abwracken verkauft. Der vor einigen Wochen

in Kreisen der freien Tankerreederei erörterte Plan, wegen der gegenwärtigen Marktlage einen internationalen Pool zu bilden, ist gescheitert.

Nach Zeitcharter und Konsekutiv-Reisen besteht gegenwärtig für Tanker zwar einige Nachfrage. Die Reederei John T. Essberger vermutet jedoch, daß sich bei den sehr niedrigen Ratengeboten kaum Reeder interessieren werden.

Die A F R A - R a t e (Durchschnittsrate) berechnet von London Tanker Brokers Panel, stellte sich im 2. Quartal 1958 auf 124,1 gegenüber 124,6 im 1. Quartal.

In der Linienfahrt hat sich die Abschwächung der Frachtraten auch in der Berichtszeit weiter fortgesetzt. Der einzige den Gesamtindex der Linienfrachten zusammenfassende Index, der Deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt (Bundesministerium für Verkehr), bildete sich von Januar auf Mai 1958 um 5 vH zurück. Hauptsächlich die Frachtraten für Eisen und Stahlerzeugnisse wurden unter dem Eindruck der nachlassenden Exportkonjunktur allenthalben ermäßigt. Im einzelnen wurden die nachfolgend aufgeführten wichtigeren Ratenänderungen berichtet:

Ende Mai ist die Frachtrate für Eisen und Stahl bis 12 m und für Bleche und Eisendraht in Ringen nach einer ersten Ermäßigung anfangs des Monats in der Portugalfahrt erneut herabgesetzt worden. Die in der Portugalentente zusammengefaßten Konferenzen nehmen jetzt folgende Sätze: Verladungen nach Lissabon 4,75 \$ je Tonne, nach Oporto 5 \$ je Tonne.

Anfang Mai hat die West-African Lines Conference die Tarifraten für Zement für alle Schiffe, die ab 1. Mai 1958 von britischen und kontinentaleuropäischen Häfen nach den Häfen der Dakar/Spanisch Guinea Range ausgelaufen sind, um 10 s je Tonne reduziert. Beim Anlaufen von Häfen in Französisch Westafrika wird die Ermäßigung nicht gewährt. Die Konferenz der Schifffahrtlinien, die die Häfen Lobito und Luanda in Angola bedienen, hat mehrfach die Fracht für Eisen und Stahl erheblich gesenkt. Dazu kommt noch der auf 10 vH angesetzte Rabatt. Schon anfangs April wurde von den Linien des Brüsseler Abkommens (u. a. Compagnie Maritime Belge, Holland-West-Afrika Lijn, Woermann Linie u. a.) ab 1. April 1958 ein (zunächst bis Juni 1958 begrenzter) Sofortrabatt von 10 vH auf alle Holzverschiffungen aus Belgisch Kongo bekanntgegeben.

In der ersten Maiwoche hat die European/South Pacific & Magellan Conference einige Frachtraten für Papier, Pappe usw. bei Verschiffungen nach der Westküste Südamerikas ermäßigt. Für ausgehende Ladung zwischen Europa und den kolumbianischen Pazifikhafen hat die gleiche Konferenz Ende

Mai einen Zuschlag von 1,70 US-\$ verfügt, um den die schon bestehende Surcharge von 0,50 US-\$ erhöht wird. Für die Verladung von Eisenprodukten ab Westeuropa nach peruanischen Häfen wurden im Mai zeitweilig Kampfrabatte eingeführt. Ende Mai hat die Konferenz, die Brasilien/ La Plata bedient, ebenfalls für Eisen und Stahl mit sofortiger Wirkung bis 31. Juli Kampfrabatte festgelegt. Durch ein brasilianisches Gesetz waren die in der Outward Continental Brazil Freight Conference organisierten Linien im April gezwungen worden, auf alle Verladungen eine Taxe zur Erneuerung der brasilianischen Handelsflotte zu erheben. Infolge erhöhter Hafengebühren bzw. Löschkosten sind Ende Mai/Anfang Juni von den zuständigen Konferenzen Surcharges für Frachten nach Kuba, Kolumbien und Curaçao eingeführt worden. Andererseits wurden am 9. Juni für Eisenverladungen nach La Habana und Mitte Juni für Eisenverladungen nach Venezuela Kampfrabatte bzw. bedeutende Ratenermäßigungen gewährt. Schon am 16. April hatten die Schifffahrtlinien die Wilmington, Charleston, Savannah und Jacksonville in den Vereinigten Staaten anlaufen, die Frachtsätze für bestimmte Eisenprodukte um 5 bis 6 vH herabgesetzt.

Die Compagnie Commerciale Maritime hat ab 1. April 1958 für einige Artikel die Frachtraten nach Saigon ermäßigt. In der Hongkong-Taiwan-Fahrt wurden mit Wirkung vom 12. Mai 1958 die Frachtraten um 15 vH gesenkt. Gleichzeitig wurde der Rabatt auf 10 vH erhöht.

Auch bei den außereuropäischen Konferenzen überwogen Frachtermäßigungen. Eine erhebliche Bedeutung für die Linienfahrt kann das im Mai nach langem Prozeßverlauf bekanntgegebene Grundsatzurteil des Hohen Gerichtshofs der Vereinigten Staaten erhalten, das das Doppelratensystem (Gewährung von Sofortrabatten für Kontraktkunden) untersagt.

Die Atlantik-Konferenz hat eine stufenweise Erhöhung der Passagepreise im Personenverkehr ab 1. September oder 1. November beschlossen. Als Gründe werden gestiegene Material- und Personalkosten genannt.

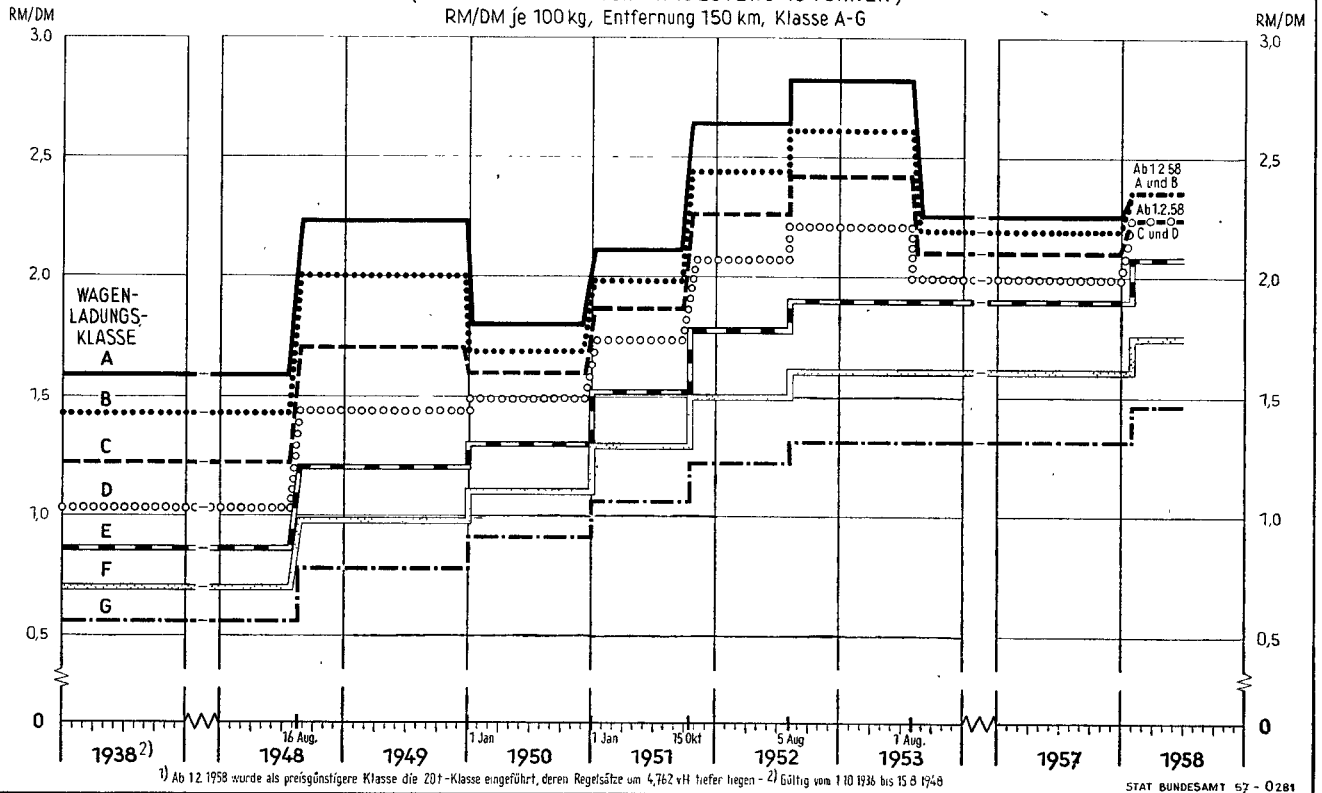
Im internationalen Flugverkehr wurden im Anschluß an die Erhöhung der allgemeinen Frachttarife (am 1. März 1958) auch verschiedene Spezialluftfrachten geändert. Am Luftchartermarkt wurde wieder von Beförderungen von Schiffsbesatzungen nach dem Fernen Osten und einer leichten Geschäftsbelebung durch Touristenflüge berichtet. Vom 1. April 1958 an hat die Deutsche Lufthansa Schwerbeschädigten auf innerdeutschen Strecken einen Preisrabatt von 30 vH gewährt. Im internationalen Verkehr ist eine solche Regelung wegen der Tarifbindung an die JATA-Vereinbarungen nicht möglich.

Entwicklung der Tramp-, Tank-, Linien- und Küstenschiffsfrachten für einige Fahrtgebiete und Waren

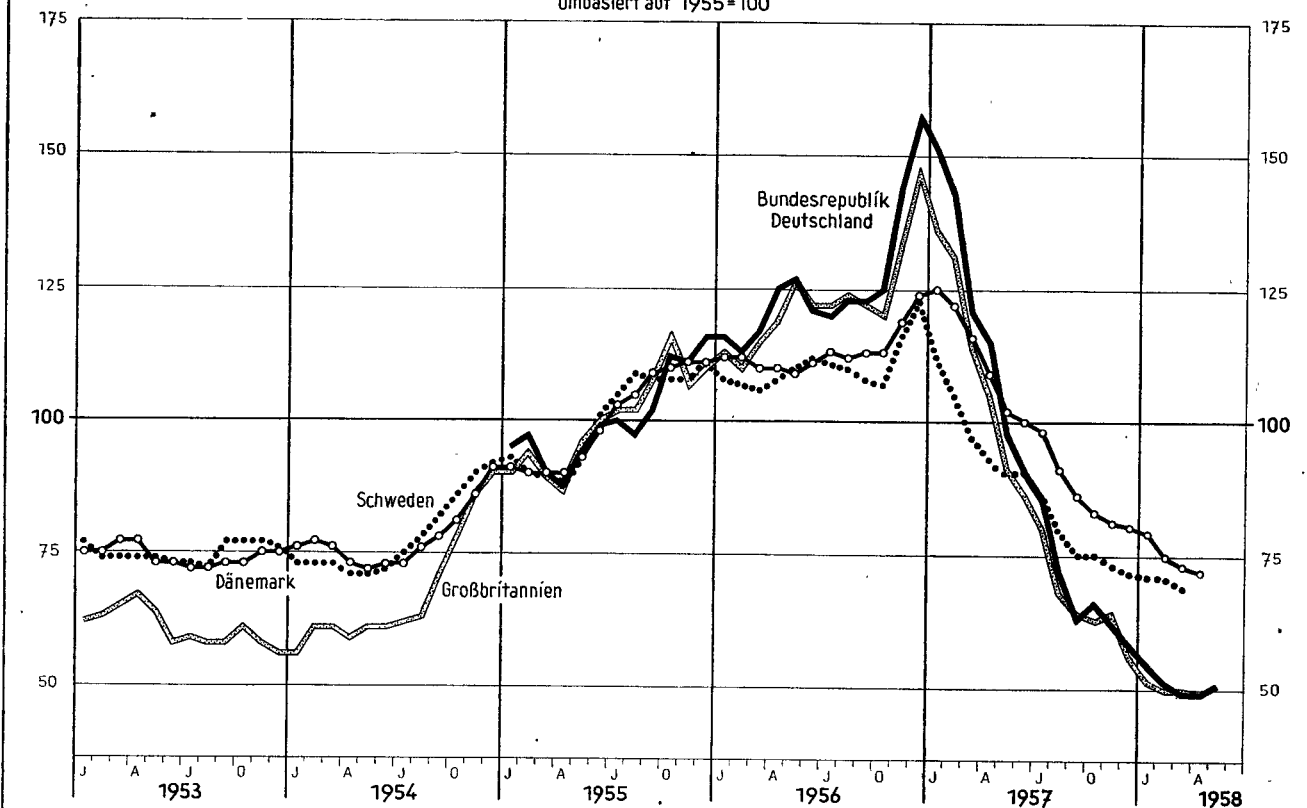
Abgangs- bzw. Bestimmungsort	Güterart	Währungs- und Mengeneinheit	1956	1957	1958			Veränderung in vH Mai 1958 gegenüber Mai		
			Mai		März	April	Mai	1956	1957	
Frachtraten der Trampschiffahrt:										
St. Lawrence—UK	Getreide	s je 2240 lbs	96,8	59,5	37,3	41,6	42,6	—56,0	—28,5	
US-Golf—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	125,2	75,11	40,0	44,0	45,0	—64,0	—41,0	
La Plata—UK-Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	172,6	97,6 n	51,4	50,0	52,6	—69,6	—46,2	
Westaustralien—UK/Kontinent	Getreide	s je 2240 lbs	166,6	103,3	57,6	.	57,6	—65,5	—44,3	
Mauritius—Großbritannien	Zucker	s je 2240 lbs	125,0	82,6	.	.	57,6	—54,0	—30,3	
Kuba—Rotterdam	Zucker	s je 2240 lbs	133,0 <sup>1)</sup>	118,6	60,11	59,0	.	—55,6 <sup>2)</sup>	—50,2 <sup>3)</sup>	
Wales—Antwerpen	Kohle	s je 2240 lbs	17,7	17,0	9,0	9,2	11,4	—35,5	—33,3	
Rotterdam—Westitalien	Kohle	s je 2240 lbs	35,0	33,6	15,3	.	16,3	—53,6	—51,5	
Hampton Roads—Norddtsch. Häfen	Kohle	s je 2240 lbs	77,2	51,5	25,7	24,10	24,11	—67,7	—51,5	
Frachtraten der Tankschiffahrt:										
Persischer Golf—UK/Kontinent	Erdöl (dirty-MOT/Scale 2)	s je 2240 lbs	109,7	46,10	28,5	24,8	.	—77,5 <sup>2)</sup>	—47,3 <sup>2)</sup>	
Persischer Golf—Japan	Erdöl (dirty-USMC)	\$ je 2240 lbs	15,37	7,64	.	4,77	.	—69,0 <sup>2)</sup>	—37,6 <sup>2)</sup>	
Karib. See—UK/Kontinent	Erdöl (dirty-MOT/Scale 2)	s je 2240 lbs	62,5	28,4	14,0	13,0	.	—79,2 <sup>2)</sup>	—54,1 <sup>2)</sup>	
US-Golf—USNH	Erdöl (dirty-USMC)	\$ je 2240 lbs	4,88	2,05	1,78	1,80	1,79	—63,3	—12,7	
Frachtraten der Linienschiffahrt:										
Indonesien—Hamburg	Kautschuk	hfl je cbm	69,30	88,90 <sup>4)</sup>	88,00	88,00	88,00	+27,0	—1,0	
US-Golf—Hamburg	Baumwolle	\$ je 100 lbs	1,45	1,85	1,60	1,60	1,60	+10,3	—13,5	
Hamburg—Pers. Golf	Portl. Zement	s je 2240 lbs	120,0	164,7 <sup>4)</sup>	105,0 <sup>5)</sup>	105,0 <sup>5)</sup>	94,6 <sup>5)</sup>	—21,4	—42,6	
Hamburg—Barranquilla (Kol.)	Maschinen <sup>6)</sup>	\$ je 1000 kg	42,35 <sup>7)</sup>	47,95 <sup>7)</sup>	54,25 <sup>7)</sup>	54,25 <sup>5)</sup>	54,25 <sup>5)</sup>	+28,1	+13,1	
Frachtraten der Küstenschiffahrt:										
Emden/Weser—Helsingborg/Åhus	Koks	skr je 1000 kg	16,50	12,00	13,00	11,75	11,00	—33,3	—8,3	
Venersee—Weser	Schnittholz	DM je Standard	86,50	96,00	70,00	68,50	.	—20,8 <sup>2)</sup>	—28,6 <sup>2)</sup>	
Lysekil—Hamburg	Steine	DM je 1000 kg	8,75	10,00 <sup>3)</sup>	.	7,00	.	—20,0 <sup>2)</sup>	—30,0 <sup>2)</sup>	

<sup>1)</sup> April. — <sup>2)</sup> Veränderung April 1958 gegenüber Mai 1956 bzw. Mai 1957. — <sup>3)</sup> Juni. — <sup>4)</sup> Einschl. Krisenzuschlag. — <sup>5)</sup> Einschl. Verstopfungszuschlag. — <sup>6)</sup> Bis \$ 2100,— Frachtwert per t. — <sup>7)</sup> Einschl. Hafenzuschlag.

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



## INDEX DER TRAMPSCHIFFFAHRTSFRACHTEN umbasiert auf 1955=100



# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

#### a) 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 3. Kl. ...	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25
2. Kl. ...	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
ab 1. 1. 1945 3. Kl. ...	0,75	0,75	0,75	0,75	1,25
2. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
ab 1. 4. 1946 3. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
2. Kl. ...	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00
ab 25. 7. 1948 <sup>3)</sup> 3. Kl. ...	0,50	1,00	1,50	2,00	2,00
2. Kl. ...	0,75	1,50	2,25	3,00	3,00
ab 15. 10. 1951 3. u. 2. Kl.	0,50	1,00	1,50	2,00	2,00
ab 23. 5. 1954 .....	Mit Wirkung vom 23. 5. 1954 kamen die Eilzugzuschläge in Fortfall				
Schnellzugzuschläge					
ab 1. 6. 1932—22. 5. 1954..	Für Schnellzugzuschläge galten die doppelten Sätze wie für Eilzüge				
ab 23. 5. 1954 (alle Klassen)	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

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

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

#### d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		2. Kl.				3. Kl.					
	Einbettabteil		Zweibettabteil			alle Entfernungen						
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km				
bis 14. 2. 1951.....	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50			10,00			
ab 15. 2. 1951.....		30,00	17,50	20,00	15,00	17,00			10,00			
ab 12. 2. 1953.....		35,00	21,00	24,00	18,00	20,00			12,00			
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km			
ab 1. 3. 1955.....	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00			
									10,00			
									11,00			
									11,00			
	1. Klasse								2. Klasse			
	Einbettklasse 4)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 3. 6. 1956 a) . . . .	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
ab 1. 3. 1958 . . . . .	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00

<sup>1)</sup> Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. —  
<sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>3)</sup> Ab 25. 7. 1948  
Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — <sup>4)</sup> Bei der Einbettklasse ist 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: Juni 1958

Jahr und Stichtag der Neufestsatzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
<b>Belgien, Sätze in sfrs</b>								
Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>1)</sup> in dkr</b>								
Einfache Fahrt								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
<b>Frankreich, Sätze in sfrs</b>								
Einfache Fahrt								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	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
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
ab 6. 1. 1958	1 100	700	4 300	2 780	10 600	6 860	21 100	13 660
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar</b>								
für Personenzüge								
Einfache Fahrt								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 820	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 820	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 820	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	158	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	1 020	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
Hin- und Rückfahrt								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	966	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
<b>Luxemburg, Sätze in sfrs</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	—	—	—	—	—	—

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

# noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Juni 1958

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
<b>Niederlande, Sätze in hfl</b>								
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	...	...	...	...
<b>Norwegen, Sätze in nkr</b>								
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
<b>Österreich<sup>1)</sup>, Sätze in S</b>								
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
<b>Schweden, Sätze in skr</b>								
Einfache Fahrt								
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00
ab 1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	109,50	73,00	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
<b>Schnellzugzuschlag</b>								
1. Klasse <sup>2)</sup> 2. Klasse <sup>2)</sup>								
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	—	—	—	—	—	—
<b>Schweiz, Sätze in sfrs</b>								
Einfache Fahrt								
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—
ab 1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40
Hin- und Rückfahrt								
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—
ab 1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50
<b>Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km</b>								
Einfache Fahrt								
ab 1. 1. 1950	2,44	1,66	4,07	2,68	4,88	3,25	6,14	4,10
ab 1. 5. 1952	1,75	1,17	2,63	1,75	3,50	2,33	4,50	3,00
ab 15. 9. 1957	2,00	1,33	3,00	2,00	4,00	2,67	5,25	3,50
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 1. 1950	4,88	3,32	8,14	5,36	9,76	6,50	12,28	8,20
ab 1. 5. 1952	3,50	2,33	6,14	4,10	7,00	4,67	9,00	6,00
ab 15. 9. 1957	4,00	2,67	7,00	4,67	8,00	5,33	10,00	6,67
<b>Portugal, Sätze in Escudos</b>								
Einfache Fahrt								
1952	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—
1953	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—
1954	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—
ab 15. 11. 1955	—	17,50	12,50	—	70,00	50,00	—	—
ab 15. 8. 1957	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00
Hin- und Rückfahrt								
1952	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—
1953	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—
1954	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—
ab 15. 11. 1955	—	35,00	25,00	—	140,00	100,00	—	—
ab 15. 8. 1957	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00
<b>Spanien, Sätze in Pesetas</b>								
Einfache Fahrt								
1950—1953	—	16,30	10,20	—	65,00	40,65	—	—
ab 21. 5. 1954	—	17,95	11,20	—	71,55	44,70	—	—
ab 1. 10. 1956	24,75	18,05	11,25	98,50	71,50	44,70	246,90	176,60
ab 1. 4. 1957	33,45	24,40	15,20	133,40	97,00	60,65	333,35	242,50
Hin- und Rückfahrt								
1950—1953	—	32,60	20,40	—	130,00	81,30	—	—
ab 21. 5. 1954	—	35,90	22,40	—	143,10	89,40	—	—
ab 1. 10. 1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20
ab 1. 4. 1957	66,90	48,80	30,40	266,80	194,00	121,30	666,70	485,00

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

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

## 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Stand: 1. Juni 1958

in Schweizer Franken

Fahrtroute von — nach	km <sup>1)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland	304	70,40	57,70	140,80	115,40
London—Hoek van Holland	191	14,30	10,30	28,55	20,60
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	767	91,90	61,95	139,65	94,50
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	299	25,00	12,50	50,00	25,00
Passau Hbf—Wien West					
insgesamt	<b>1 561</b>	<b>205,60</b>	<b>142,45</b>	<b>359,00</b>	<b>255,50</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,25	10,85	32,50	21,70
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	390	66,05	45,25	121,70	87,45
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	756	91,90	61,95	139,65	94,50
Passau Hbf—Wien West	299	25,00	12,50	50,00	25,00
insgesamt	<b>1 572</b>	<b>199,20</b>	<b>130,55</b>	<b>343,85</b>	<b>228,65</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	57,85	37,50	115,70	75,00
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	68,25	46,20	109,75	74,55
insgesamt	<b>1 085</b>	<b>126,10</b>	<b>83,70</b>	<b>225,45</b>	<b>149,55</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	27,00	17,45	54,00	34,90
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	177	22,90	14,30	39,15	26,65
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	717	88,75	59,85	136,50	92,40
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	365	31,10	20,80	53,60	36,00
insgesamt	<b>1 500</b>	<b>169,75</b>	<b>112,40</b>	<b>283,25</b>	<b>189,95</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	57,85	37,50	115,70	75,00
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	65,10	44,10	105,00	71,40
Schirnding (Grenze)—Prag	230	43,95	29,30	87,90	58,60
insgesamt	<b>1 261</b>	<b>166,90</b>	<b>110,90</b>	<b>308,60</b>	<b>205,00</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	13,50	9,75	26,95	19,45
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	74,55	50,40	119,20	80,85
Basel bad. Bf—Bern	116	17,50	12,60	26,10	18,80
insgesamt	<b>897</b>	<b>105,55</b>	<b>72,75</b>	<b>172,25</b>	<b>119,10</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	156	20,00	12,35	34,10	22,90
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	595	74,55	50,40	119,20	80,85
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	<b>1 791</b>	<b>189,65</b>	<b>121,25</b>	<b>325,50</b>	<b>207,95</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	253	26,70	17,90	46,00	31,00
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	136,00	91,35	182,20	122,85
Kufstein—Innsbruck	74	6,20	3,10	12,40	6,20
insgesamt	<b>1 456</b>	<b>168,90</b>	<b>112,35</b>	<b>240,60</b>	<b>160,05</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	365	31,10	20,80	53,60	36,00
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	139,15	93,45	185,35	124,95
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,60	9,30	37,20	18,60
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	48,90	35,00	97,80	70,00
insgesamt	<b>2 367</b>	<b>237,75</b>	<b>158,55</b>	<b>373,95</b>	<b>249,55</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	18,30	12,20	36,60	24,40
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	97,80	76,50	159,40	123,30
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	112,35	75,60	161,70	109,20
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	<b>2 240</b>	<b>268,65</b>	<b>192,40</b>	<b>418,90</b>	<b>299,50</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	704	74,60	49,90	128,40	85,90
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	301	31,70	21,50	54,60	37,00
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	739	91,90	61,95	139,65	94,50
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	22,90	14,30	39,15	26,65
Jeumont (Grenze)—Paris	241	27,00	17,45	54,00	34,90
insgesamt	<b>2 162</b>	<b>248,10</b>	<b>165,10</b>	<b>415,80</b>	<b>278,95</b>

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

<sup>1)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

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

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

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung						
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958
Stückgut im Gesamtgewicht von							
1— 500 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90
mehr als 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung							
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t <sup>2)</sup>							
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	15 t 2,35 20 t <sup>3)</sup> 2,24
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 2,13
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 1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75 1,67
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46 1,39
Ausnahmetarife darunter: 6 B 1 Kohle ..	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	— 1,46
1 B 34 Grubenholz <sup>4)</sup> ..	1,30 <sup>5)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49 2,37

<sup>1)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>2)</sup> Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklasse I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III-DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — <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

RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrande	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Meggen	Duisburg	Hochfeld-Süd		Essen Hbf	Geisenkirchen 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)	Hamburg (346 km)	Hamburg (435 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5 b)	B c)	24 S 5 b)	A b)	7 B 35 c)	7 B 21 c)	7 B 21 c)	6 B 1 c)	6 B 11 c)		6 B 14 c)
1938 JD	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	2,70	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 JD	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 JD	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 JD	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 JD	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 JD	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 JD	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 JD	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,20	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1957 Juli	50,90	37,00	14,00	31,80	56,20	32,60	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Aug.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Sept.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Okt.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Nov.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Dez.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
1958 Jan.	50,90	37,00	14,00	34,40	56,20	35,20	24,80	4,92	7,20	17,10	29,40	17,40	17,40	20,20
Febr. <sup>2)</sup>	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
März	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
April	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Mai	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juni	70,50	37,60	14,30	33,90	58,70	34,60	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, Bauxit	Schwefelsäure	Dungkalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen	Hamburg	Bremen	
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)	Osna-brück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (614 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 c)	14 B 1 e)	14 B 2 e)	C c)	14 B 23 e)	4 B 6 b)	G c)	C c)	11 B 1 b)		23 S 3 b)		21 S 2 c)	A c)
1938 JD	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 JD	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	35,58	24,53
1952 JD	26,73	15,31	58,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 JD	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	41,86	27,31
1954 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1957 Juli	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
Aug.	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
Sept.	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	38,53	24,80
Okt.	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	39,70	24,80
Nov.	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	39,70	24,80
Dez.	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	39,70	24,80
1958 Jan.	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	39,70	24,80
Febr. <sup>3)</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	40,80	25,30
März	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
April	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
Mai	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30
Juni	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>9)</sup>	Stahlschrott	Stabformstahl <sup>10)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>10)</sup>		
von	Passau Hbf		Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen		
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sondhofen (504 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	(66 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km) (365 km)		Bremen (254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	1 B 34 c)	1 B 1 c)	F <sup>6)</sup> b)	D <sup>7)</sup> b)	G/IV <sup>8)</sup> c)	F/III <sup>8)</sup> c)	F/IV <sup>8)</sup> c)	D/I <sup>8)</sup> c)	D c)	D/I <sup>8)</sup> c)	
1938 JD	20,20	10,50		10,40	25,60 <sup>4)</sup>	13,23	19,95	2,20	3,60	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 JD	33,50	18,57		18,37	39,21 <sup>5)</sup>	24,11	33,87	4,25	6,93	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 JD	38,66	21,27	20,96 <sup>3)</sup>	21,07	43,42	27,87	39,86	4,92	8,00	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,78	5,10	8,30	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 Juli	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
Aug.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
Sept.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
Okt.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
Nov.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
Dez.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Jan.	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
Febr. <sup>2)</sup>	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
April	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. Februar 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisher 15 t-Klasse. Ab 1. Februar 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> Durchschnitt April bis Dezember 1952. — <sup>4)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>5)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>6)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>7)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>8)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1958 für Montanwagen. — <sup>9)</sup> Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>10)</sup> Unbearbeitet. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen. — \*) Die genauen Änderungsdaten sind der Tabelle 1. B. 1 zu entnehmen.

## II. Seeverkehr

### 1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien											Tanker Index (£) Scale Nr. 2 1.7. 1954 = 100
	Deutscher Seefrachtenindex <sup>1)</sup>			Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>2)</sup> 1952 = 100								Index der Zeitchartertraten <sup>3)</sup> 1952 = 100			
	2. Hj. 1954 = 100		Tankerfahrt MOT/SCALE = 100	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge- mittel	Holz	Esparto	ins- gesamt	ölge- feuerte Schiffe <sup>5)</sup>	Motor- schiffe <sup>5)</sup>	
	Linienfahrt	Trampfahrt													
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1951 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1952 JD	—	—	—	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	—
1953 JD	—	—	—	77,5	79,5	80,6	75,4	77,6	82,4	73,1	64,8	60,6	59,9	61,4	86,2
1954 JD	100,0 <sup>4)</sup>	100,0 <sup>4)</sup>	79,1 <sup>1)</sup>	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	79,1
1955 JD	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	116,1
1956 JD	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	229,5
1957 JD	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	118,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	143,4
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	—	398,5
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	—	413,8
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	169,5	161,8	273,5
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	145,3
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	—	98,9
Juni	131,9	118,8	83,4	109,9	102,7	135,4	117,5	100,6	—	108,4	97,4	111,8	106,6	116,9	80,8
Juli	131,1	112,9	76,0	101,9	97,6	108,8	102,6	102,4	—	107,8	95,7	93,8	88,8	98,9	71,0
Aug.	130,3	95,2	56,0	86,9	73,6	106,9	89,7	88,5	—	98,8	86,9	74,2	71,1	77,3	55,4
Sept.	130,0	83,2	47,5	81,6	74,8	107,6	79,0	82,5	71,8	82,9	80,0	82,7	68,3	97,1	45,2
Okt.	129,5	86,5	50,6	80,7	77,1	99,0	80,2	77,7	70,7	81,9	78,3	78,9	69,7	88,1	51,1
Nov.	129,0	82,1	47,5	82,3	82,3	85,2	80,7	79,2	—	85,2	79,9	70,4	65,9	74,9	49,0
Dez.	128,0	77,0	45,3	71,6	62,9	84,2	69,0	80,8	—	78,2	72,3	63,0	64,9	61,1	43,9
1958 Jan.	127,9	71,5	41,9	64,9	58,5	77,8	58,0	71,1	—	72,6	74,5	—	—	61,1	33,7
Febr.	126,7	66,9	50,6	64,0	59,0	78,9	47,5	68,9	76,0	76,2	72,5	54,4	52,3	56,6	50,8
März	124,8	64,3	44,4	63,3	60,0	76,8	50,9	67,7	60,5	71,4	73,0	51,8	52,3	51,2	41,9
April	122,4	65,0	40,6	62,7	63,9	74,7	46,3	66,8	—	66,2	67,4	—	—	—	38,2
Mai	121,7	66,8	47,0	64,6	63,5	79,8	52,8	66,7	57,4	69,1	70,4	—	—	—	42,9
Juni	120,7	64,7	43,6	66,5	62,1	77,2	58,1	74,0	60,5	73,9	68,1	—	—	50,6	41,5

Zeit	Niederlande <sup>5)</sup>								Dänemark	Norwegen <sup>6)</sup>			Schweden <sup>10)</sup>		
	1924/38 = 100									II. Hj. 1947 = 100	Dez. 1945 = 100	Febr. 1946 = 100	1948 = 100		
	Reise-			Charter									Reise-	Tanker-	
	ins- gesamt	Ge- treide	hri- schen	davon:			ins- gesamt	Reise-		Zeit-	Tanker				
				Kohle aus amerika- nischen Häfen ein- geführt	niederlan- dischen aus-	Erz					MOT	USMC	Charter		
	1950 JD	—	—	—	—	—	—	—		65 <sup>7)</sup>	84,9	78,1	152,8	100,9	90
1951 JD	733,8	704,9	354,5	753,6	566,8	855,3	621,7	892,9	110 <sup>7)</sup>	176,7	210,7	300,8	203,2	169	214
1952 JD	438,5	434,8	308,3	458,9	311,1	494,2	423,8	576,2	88 <sup>7)</sup>	112,8	115,3	227,1	160,8	128	177
1953 JD	316,6	327,5	286,0	297,9	233,2	351,0	296,9	379,9	74 <sup>7)</sup>	87,8	68,4	89,8	66,6	115	68
1954 JD	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 <sup>7)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65
1955 JD	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1 <sup>r</sup>	93,2	154	92
1956 JD	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5	162,5	170	166
1957 JD	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112
1957 Jan.	804,5	763,3	493,8	820,4	462,7	754,9	633,6	922,9	124	178,3	249,0	396,2 <sup>9)</sup>	251,9	173	270
Febr.	706,4	739,8	—	705,6	502,1	836,2	559,9	830,7	122	171,5	227,0	397,3	286,8	161	267
März	630,8	604,6	382,0	635,9	493,9	693,9	550,4	823,6	116	154,9	190,0	303,9	166,3	149	202
April	553,5	544,4	—	554,8	509,0	555,2	528,2	872,3	108	144,3	187,6	145,1	105,9	143	102
Mai	497,1	367,7	298,1	505,6	399,4	545,5	509,4	637,1	102	132,0	163,6	108,9	66,3	139	78
Juni	464,0	393,3	354,1	465,7	389,2	516,3	465,8	624,4	100	122,2	129,2	89,4	65,5	139	71
Juli	406,1	311,7	—	412,2	334,7	490,7	444,3	614,6	98	117,6	107,8	77,2	56,8	133	66
Aug.	376,6	251,2	237,6	384,6	312,7	416,0	413,0	586,3	90	100,5	85,6	66,0	49,7	122	61
Sept.	311,0	249,2	232,9	392,2	489,1	337,0	341,8	564,8	86	99,0	87,4	52,5	48,1	116	63
Okt.	346,0	309,0	242,2	353,9	301,4	365,9	340,5	498,0	83	95,8	89,4	54,6	46,4	116	59
Nov.	306,2	278,1	—	297,7	251,1	341,7	341,9	427,2	81	93,2	78,6	54,1	46,1	112	51
Dez.	275,3	253,4	—	271,9	239,1	328,2	313,2	390,2	80	88,6	73,5	51,0	43,8	111	48
1958 Jan.	252,4	214,3	—	237,1	233,5	319,4	290,8	482,1	79	83,2	68,7	43,9	39,0	110	48
Febr.	244,7	206,8	—	221,7	—	291,1	285,9	346,9	73	81,9	62,6	55,9	46,3	110	59
März	240,8	214,7	—	212,6	191,2	270,0	274,6	400,7	75	76,1	64,4	49,3	45,7	107	58
April	243,2	225,1	—	232,3	288,3	291,0	352,6	413,5	72	74,8	65,4	39,0	41,2	106	49
Mai	236,9	236,1	—	226,5	224,9	291,2	228,6	402,0	72	77,4	65,4	42,1	42,3	108	48
Juni	242,9	240,6	—	225,4	226,0	287,4	277,7	439,0	—	76,6	65,7	46,3	41,7	—	—

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — <sup>2)</sup> Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — <sup>3)</sup> Schiffe von 8000 t dw und mehr. — <sup>4)</sup> Berechnet von: Harley Mullion & Co. Ltd., London. — <sup>5)</sup> Berechnet von: Joh. den Braber, Rotterdam. — <sup>6)</sup> Berechnet von: Statistiske Departement. — <sup>7)</sup> Umbasierte Jahresdurchschnitte 1950—1954 des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — <sup>8)</sup> Berechnet von: Norwegian Shipping News. — <sup>9)</sup> Ab Januar 1957 nach London Scale Nr. 2. — <sup>10)</sup> Berechnet von: Kommers Kollegium.

Zeit	Italien													
	Internationaler Trampfrachtenindex 1938 = 100 <sup>1)</sup>													
	Allgemeiner Index	darunter:												
		Getreide			Zucker		Kohle				Eisenerz	Pyrit	Phosphat	
		North. Range	La Plata	Australien nach	Kuba	Queensland	US. Atlantik North. Range	Rotterdam nach	Danzig	Cardiff	Bona	Huelva	Casablanca nach	Sfax/Susa
				UK/Kont.			Italien	Rio de Janeiro	Italien		UK	Nordeuropa	Ok-Wk/UK	
1950 JD	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1951 JD	611	751	414	405	883	491	384	528	682	430	702	856	763	557
1952 JD	376	436	257	298	521	310	235	286	391	247	434	511	465	405
1953 JD	298	330	302	—	412	341	145	158	342	185	382	—	351	264
1954 JD	315 r	369 r	336	262	475	331 r	176 r	189 r	359 r	198	396	403 r	390 r	290
1955 JD	466	531 r	420 r	382 r	712	457 r	274 r	293 r	478 r	221 r	560 r	516 r	526 r	414
1956 JD	537 r	651	630 r	521	879 r	631 r	353	365	577 r	329 r	625	614 r	595 r	477
1957 JD	417	447	422 r	299 r	721 r	323	249	255	511 r	199 r	601	570	443 r	320
1957 Jan.	630	963	755	503	1017	—	475	466	648	—	713	715	572	475
Febr.	596	650	726	—	986	—	453	398	639	—	727	727	574	457
März	571	551	458	—	1001	—	352	335	630	—	671	688	514	624
April	494	538	427 r	464	877	—	302	311	609	—	—	623	428	362
Mai	456	417	413	344	747	375	234	275	604	—	—	615	448 r	350
Juni	420	427	406	299	727	—	222	245	509	—	—	462	467	338
Juli	366	352	372	262 r	594	317	199	219	484	—	—	462	464	303
Aug.	315	272	307	258	501	336	157	170	434	192	—	477	414	260
Sept.	273	279	320	224	—	298	142	158	—	206	—	—	339	251
Okt.	305	335	294	217	533	335	163	146	389	—	—	360	339 r	245
Nov.	303	308	294	219	490	287	148	170	354	—	—	—	414	243
Dez.	273	267	294	202	442	316	136	162	311	—	—	—	345	240
1958 Jan.	244	300	240	198	403	226	127	141	—	—	—	—	331	238
Febr.	252	240	224	183	423	—	126	146	281	—	—	—	—	232
März	236	264	219	178	415	—	120	155	263	175	—	—	324	238
April	223	245	227	172	423	213	125	142	276	157	—	—	—	226
Mai	241	301	235	194	423	285	131	160	281	162	—	—	—	226

## 2. Sonstige Schiffsindizes

(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Zeit	Großbritannien														
	a) Activity Index <sup>2)</sup> Januar—Juni 1954 = 100										b) Zeit charter Volume Index <sup>2)</sup> Januar bis Juni 1954 = 100	c) Average Freight Rate Assess- ment für die Tankerfahrt <sup>3)</sup>			
	ins- gesamt	davon:										Scale Nr. 2 vom 1.7.1954 = 100	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohölfahrt in s per 2240 lbs		
		Ge- treide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dünge- mittel	Sonstige	Kon- sekutiv.			Karib. See	US- Golf	Pers. Golf
														nach London	
1954 JD .....	100,0 <sup>2)</sup>										100,0 <sup>2)</sup>	109,95	35,9	42,2	60,3
1955 JD .....	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	—	110,5	114,45	39,0	43,11	62,6
1956 JD .....	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	142,57	46,4	47,9	76,5
1957 JD .....	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	139,23	45,3	53,6	89,5 r
1957 Jan. ....	547,3	126,9	29,8	75,0	6,5	29,8	51,1	20,1	10,0	205,2	96,8	107,7	54,6	64,5	135,7
Febr. ....	659,2	107,4	18,8	70,3	7,1	38,6	30,0	17,8	7,6	364,5	104,2				
März ....	338,5	60,1	28,0	73,6	7,6	40,2	21,7	17,0	21,7	120,7	108,1				
April ....	294,1	51,3	18,7	39,1	5,5	28,1	36,6	16,6	24,7	73,6	91,1	131,9	42,10 <sup>1/2</sup>	50,8	83,0
Mai ....	225,3	51,4	14,7	47,3	2,1	32,8	9,2	12,4	24,8	31,5	65,2				
Juni ....	223,6	47,5	13,0	22,7	7,3	19,8	15,7	10,9	20,2	66,5	56,0				
Juli ....	167,4	48,5	12,0	29,2	6,8	25,8	13,9	7,8	10,1	14,2	77,1	130,0	42,3	49,11	70,2
Aug. ....	157,2	35,0	7,9	17,2	8,1	15,4	5,1	4,6	16,0	63,8	76,7				
Sept. ....	149,4	37,8	8,6	19,9	5,7	13,5	8,2	7,7	9,4	38,7	81,2				
Okt. ....	142,5	47,7	7,4	26,1	6,8	12,3	10,1	5,2	9,9	17,1	74,4	127,3	41,4 <sup>1/2</sup>	48,11	68,11
Nov. ....	153,7	40,4	7,5	25,3	6,5	11,6	5,3	4,4	8,1	46,2	101,1				
Dez. ....	110,6	36,2	7,4	24,0	6,5	9,8	5,8	9,0	7,0	15,7	72,6				
1958 Jan. ....	117,1	51,5	7,5	17,5	5,1	11,0	2,6	11,6	8,6	3,7	92,6	124,6	40,6	47,10 <sup>1/2</sup>	67,6r
Febr. ....	80,7	34,3	8,1	10,4	5,2	7,1	2,2	6,6	10,0	4,1	65,2				
März ....	92,0	42,4	6,8	10,4	2,4	8,2	2,5	6,5	7,8	7,4	49,5				
April ....	92,7	41,6	7,1	10,5	4,2	5,3	3,7	3,5	5,4	13,4	54,0	124,1	40,4	47,8	67,3
Mai ....	92,2	34,1	14,9	19,1	2,9	6,4	1,1	5,1	5,0	7,5	31,9				
Juni ....	98,2	38,4	9,3	16,3	3,4	5,6	2,9	8,1	8,8	5,8	64,7				

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Berechnet von: Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht in: Informazioni marittime u.a.m. — <sup>2)</sup> Berechnet von W. G. Weston, London (Westinform Service), umgerechnet auf Monatsbasis, 1954 = I. Halbjahr. — <sup>3)</sup> Der Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekanntgewordener Reisechartern mit 4000 t dw und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — <sup>4)</sup> Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich).

## 2. Frachtraten der Trampschiffahrt

## 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.	Rttd.	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Antw./Hbg.	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				12.11	13.0 <sup>3)</sup>		13.10		25.9	25.9 <sup>3)</sup>		25.3	25.2
1950 JD	11.5 <sup>1)</sup>		7.88	38.6	5.72	5.24		9.58 <sup>4)</sup>	69.5			48.8	46.1
1951 JD	26.7 <sup>5)</sup>		15.98	101.10	12.88	12.86	105.1	14.07 <sup>4)</sup>	150.5			103.9	94.8
1952 JD	14.9 <sup>1)</sup>	9.87	10.17	55.11	7.70	7.16	66.11	8.89 <sup>4)</sup>	100.0	10.56	14.51	63.8	62.7
1953 JD	11.0 <sup>1)</sup>	6.67	7.46	47.1	5.43	5.46	45.3	5.58 <sup>4)</sup>	71.3	8.89	10.16	70.8	70.2
1954 JD		7.59		51.3	6.00	6.92	54.11	7.11	81.9	12.58	9.02	82.3	79.2
1955 JD	59.5	10.61	12.85	77.7	8.51	8.78	79.11	9.43	122.6	16.20	17.05	110.4	96.5
1956 JD	91.1	14.02	16.17	90.6	10.90	10.61	99.5	11.76	152.9	18.17	18.63	155.2	145.11
1957 JD	114.0	9.50	11.70	63.0	6.29	5.72	68.3	8.23	95.1	10.53		116.0	91.11
1957 Juli	66.9	8.34	9.21 <sup>2)</sup>	52.9	6.45	6.50	56.9	7.75	74.1	8.13		98.8	69.5
Aug.	56.5	6.19		40.0	4.08	4.00	42.7	4.81	62.5	6.74		77.9	60.7
Sept.	51.7	5.86	8.87 <sup>2)</sup>	41.5			42.6	4.75	60.0	6.88		72.6	58.4
Okt.	51.8	6.78	6.50	46.2	5.31	5.50	44.11	5.70	64.9	7.50		n	68.10
Nov.	52.6	6.27	6.75	45.4	5.25	5.58	46.3	5.44	65.0			n	62.1
Dez.	50.4	5.47	5.60	45.0			46.3	4.59	65.0	6.58		n	60.2
1958 Jan.	44.11	4.77					42.0	4.06	64.4	7.50	7.25	57.2	54.3
Febr.	42.0	4.50					39.6	4.17	63.3	7.25		52.8	50.0
März	40.0	4.38		37.3	4.00		37.6	4.00	62.6	7.25		51.4	41.6
April	44.0	5.18		41.6	4.20	4.50	40.11	4.25	62.6	6.75	6.75	50.0	50.10
Mai	45.0	5.06		42.6	4.25	4.25	41.9	4.00	62.0			52.6	55.2
Juni	47.3	4.90		38.9			38.5		56.10			54.5	48.11

Zeit	Getreide						Zucker				Kopra	Soja-	
	West-	Ost-	Full	Nord-	Süd-	Schwarz-	Kuba nach		San	Mauri-	Queens-	Philip-	US-Golf
		Australien	Range	China	Afrika	meer			Domingo	tius	land	pinen	nach
	UK/Kont.	nach		Antw./	Antw./	nach	UK	Rttd.		nach		Antw./	nach
		UK/Kont.		Hbg.	Hbg.	UK/Kont.				UK		Hbg.	Japan
	s je 2240 lbs											\$ je cbf	\$ je 2240 lbs
1938 JD	32.3		33.9	29.9		10.8	16.0	16.6	53.10	55.7	84.3		
1950 JD	69.10	76.5	70.10	94.11		36.5	60.1	67.7					
1951 JD	131.9	151.6	148.9	176.2	83.9	90.2	138.8	146.3	134.2	118.4			
1952 JD	95.1	102.7	96.5	113.6	95.4 <sup>5)</sup>	57.7	87.2	87.10	90.0	66.7	103.11		13.19
1953 JD	82.11	92.1	87.9	84.6	67.6 <sup>5)</sup>	43.6	66.3	68.7	60.0	65.1	113.2		10.61
1954 JD	80.1	90.4	86.8	81.4	68.9	52.6	66.11	78.6	67.6	72.3	117.4	0.19	12.14
1955 JD	126.11	131.7	127.9	146.0	93.5	74.5	114.6	111.7	103.4	99.5	157.0	0.29	16.77
1956 JD	171.1	176.3	173.0	199.2	124.4		141.3	133.8	124.10	135.1	214.8	0.41r	21.84
1957 JD	110.10	119.9	114.4	135.0	87.8	51.10	119.6	108.2	105.7	74.2	151.0	0.26	16.46
1957 Juli	85.3	92.6	86.7		75.2	52.6		97.6		82.6	135.0	0.21	14.25
Aug.	75.0	87.6	80.4	72.6	60.0	50.7				67.10	115.0	0.17	11.50
Sept.	72.6n	85.0	80.10		58.9	n				70.0	115.0	0.15	10.88
Okt.	70.0	82.6n	74.2		61.4	n	85.0			72.6	113.9	0.16	10.92
Nov.					60.0	n	70.8	64.9	58.2	71.8	112.6	0.17	10.85
Dez.				67.6	55.0	n	70.3	64.9	58.2	65.0	107.6		9.91
1958 Jan.				66.9	50.0	n	67.11	62.3	56.3			0.15	9.00
Febr.	60.0				49.4	n	67.3r	61.6	56.3	62.6			8.68
März	57.6				48.5	n	66.11	60.11	55.8			0.14	7.88
April				50.0	47.10	n	67.6	59.0				0.14	
Mai	57.6	67.6	59.9	55.0	48.2	n			56.3	57.6	97.3	0.14	8.25
Juni	58.4	67.6	62.0		46.7	n				56.0	96.3	0.14	8.25

Zeit	Salz	Kohle						Erdöl (dirty-MOT)										
	Aden nach Japan	Hampton Roads nach					Wales nach		Rttd. nach Westitalien	Danzig/Stettin nach Westitalien	Pers. Golf nach UK/Kont.	Karib. See nach UK	US-Golf nach UK/Kont.					
		Nordd. Häfen	Rttd.	West-italien	Jugo-slavien <sup>6)</sup>	Japan	West-italien	Rotter-dam										
		s je 2240 lbs					\$ je 2240 lbs					s je 2240 lbs						
1938 JD							7.6 <sup>7)</sup>	4.1	5.9		24.10	13.7						
1950 JD							23.8	13.6	22.4	31.4	84.2	44.7	49.10					
1951 JD		88.9	84.5	12.64		19.83	43.7	19.0	40.3	59.0	159.5	95.8	107.8					
1952 JD	55.1	49.6	44.7	8.03		11.81	25.11	16.11	23.5	33.2	133.9	69.6	90.10					
1953 JD	48.4	33.0	31.6	4.92 <sup>8)</sup>	6.64	8.83	22.10	18.7	19.3	29.7	50.10	28.3	32.10					
1954 JD	56.2	38.3	36.0	5.67	7.61	10.28	23.5	14.7	20.4	27.2	44.3	25.10	31.1					
1955 JD	99.1	60.4	59.2	8.77	10.11	14.42	33.5	18.2	27.6	42.6	69.4	37.2	36.4					
1956 JD	107.2	78.0	77.2	11.52	13.10	19.90	37.11	21.4	33.1	46.2	146.6 <sup>8)</sup>	68.7 <sup>8)</sup>	95.4 <sup>8)</sup>					
1957 JD	95.0	53.1	51.11	7.90	9.43	15.71	35.2	14.7	29.5	29.5	127.9	52.10	64.5					
Juli		40.8	41.0	6.35	6.25	15.09		13.10	28.2	34.6	41.7	23.1	28.2					
Aug.		32.5	31.7	4.90	6.00	10.89	32.3	12.9	24.6	26.0		23.0	19.3					
Sept.		30.3	29.0	4.64		10.46	30.4	12.7	27.9		30.10		17.3					
Okt.		34.4	32.2	5.22	5.50	10.48	29.0	12.6	22.0		32.1							
Nov.		32.8	31.8	4.73		10.38	26.0		20.6		29.11	15.5						
Dez.		28.11	27.5	4.36		9.57	26.0		19.0		28.5	15.0	24.0					
1958 Jan.		26.10	24.7	4.11		8.23	25.9				25.8	14.8						
Febr.		26.0	23.5	3.99		7.38			16.3		32.8							
März		25.7r	22.11r	3.82		7.20			15.5r	20.3	28.5	14.0r	17.3					
April		24.10	24.6	3.82		7.25			16.0	21.3	24.8	13.0						
Mai	39.5	24.11	23.11	4.16		8.09		11.11	16.3	21.9								
Juni		25.2	23.4	4.04		8.15			16.6	22.0								

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominall. — <sup>1)</sup> s je gr. — <sup>2)</sup> Mischgetreide umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten. — <sup>3)</sup> s je 2240 lbs. — <sup>4)</sup> Nach Kontinent. — <sup>5)</sup> Nach UK/Kont. — <sup>6)</sup> Ohne US-Tonnage. — <sup>7)</sup> Nach Marseille. — <sup>8)</sup> Ab Jan. 1956 berechnet nach Scale Nr. 2.

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

Zeit	Holz (Grubenholz)						Holz (Schnitt- und Bauholz)				
	Untere Zone Finnland	Lenin- grad	Untere Zone Schweden	Westküste Schweden	Weiß-Meer	Ost-Kanada	Obere Zone Finnland	Untere	Obere Zone Schweden	Untere	Nord- Pazifik
	nach UK						nach UK				
	s je fathom						s je Standard				\$ je 2240lbs
1938 JD											
1950 JD	120.1	133.9	88.3	.	155.6	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	.
1951 JD	233.7	272.8	183.9	.	383.0	427.4		249.0		254.11	24,38
1952 JD	145.7	130.1	119.5	113.2	192.2	277.9	168.4	181.8	155.0		18,21
1953 JD	132.8	126.7	115.1	112.3	170.9	178.7		173.7	192.11	157.8	10,68
1954 JD	138.3	139.2	132.4	.	172.0	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	12,12
1955 JD	211.11	222.6	174.3	.	263.4	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	20,03
1956 JD	217.1	210.10	.	.	287.5	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	25,04
1957 JD	183.6	174.5	160.11	156.11	268.9	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4	19,54
1957 Juli	180.0	180.0	168.9	.	.	270.0	247.1	225.0	236.11	217.6	16,58
Aug.				145.0	224.0	.	219.7	210.6		193.11	13,82
Sept.	145.0	.	137.6	138.9	.	210.0		193.2	200.0	180.3	12,05
Okt.	.	.	127.6	120.0	.	.	206.11	180.4	201.3	175.0	.
Nov.	.	.	125.0	.	.	.	215.10	186.8	170.0	177.6	.
Dez.	.	.	.	.	.	.	210.0	185.6	.	.	.
1958 Jan.	120.0	.	120.0	110.0	205.0	.	200.0	182.0	.	177.6	10,50
Febr.	120.0	.	110.0	.	185.0	.		165.0	.	.	10,75
März	120.0	110.0r	105.0	.	185.0	193.2		179.2	.	.	11,30
April	120.0	110.0	.	100.0	192.6	185.0	190.0	171.8	.	.	8,00
Mai	.	123.9	125.0	.	184.3	192.6	243.0	177.0	.	175.10	.
Juni	.	130.0	135.0	.	135.0	185.0	193.9	183.2	191.9	180.0	.
Zeit	Zinkkonzentrat	Erze									
	Port Pirie (Südastral)	Almeria	Bona	La Goulette	Norwegen	Pepel	Vitoria (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay
	nach Antw.	Antw./ Rttd./Hbg.	UK	Wk-UK	Ok-UK	Antw./ Rttd./Hbg.	Antw./Hbg.	UK/Kont.			
	s je 2240 lbs										
1938 JD									6.9		
1950 JD	75.6	.	22.8	24.3	18.5	26.11	.		17.9	19.7 <sup>2)</sup>	26.7
1951 JD	133.3	54.2	54.10	54.11	.	61.6		121.4	33.5	49.5 <sup>2)</sup>	74.5
1952 JD	105.8	29.7	33.4	33.6	27.6	37.4	53.3	70.9	21.3	31.1	47.6
1953 JD	105.1	21.1	24.5	25.2	20.7	33.4	49.2	61.4		21.6	30.8
1954 JD	93.6	.	25.10	27.5	21.9	34.5	54.3	60.7	18.8	25.11	34.9
1955 JD	127.11	33.2	36.10	38.2	27.7	50.6	72.9	91.0	29.11	38.7	55.10
1956 JD	185.4	41.0	40.8	42.0	31.0	74.11	107.8	122.8	30.2	39.8	61.3
1957 JD	131.6	33.1	34.11	34.5	30.4	47.4	77.10	77.6	25.2	36.7	49.5
1957 Juli		31.0	30.0	33.6	30.9	36.8	60.8	72.9	.	33.0	.
Aug.	97.6	.	29.4	29.0 <sup>1)</sup>	.	.	55.0	64.8	.	.	37.0
Sept.				24.6 <sup>1)</sup>	.	.	51.0	50.6	.	.	.
Okt.	93.9	22.0	23.6	24.0 <sup>1)</sup>	23.9	.	.	51.6	.	24.0	34.9
Nov.	.	.	.	.	23.6	31.0	52.6	50.10	20.6	27.6	.
Dez.	.	23.6	.	.	.	31.0	47.6	50.10	.	25.0	.
1958 Jan.	.	20.6	.	.	.	27.0	.	46.9r	.	.	.
Febr.	.	20.0	.	.	.	26.3	37.3	46.8	.	18.9	.
März	69.6	.	.	.	.	.	32.6	46.8	.	17.0	.
April	.	20.0	.	.	.	.	.	43.0	.	16.6	.
Mai	69.0	.	.	.	.	.	.	40.0	.	.	.
Juni	.	21.0	.	.	.	.	.	39.6	16.3	.	.
Zeit	Schwefelkies (Pycrit)				Schrott <sup>2)</sup>	Espartogras	Düngemittel				Schwefel
	Huelva		Morphou- Bay	Northern Range	Algerien	Rttd./Antw.		(Phosphat) Casablanca	Sfax	(Kali) Nordseehäf. Hbg./Brem./ Antw. nach Japan	US-Golf
	nach			nach	nach	nach		nach	Antw./ Rttd./Hbg.		nach
	UK	Antw.	Rttd.	Rttd./Hbg.	Rttd./Amst	UK	Alexandrien	Antw./Rttd.			UK
s je 2240 lbs					\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs				\$ je 2240lbs	s je 2240lbs
1938 JD			8.3		.						
1950 JD	26.9	25.8	24.3	29.2	.		37.4	23.0	24.2	.	40.11
1951 JD	62.11	54.6	54.4	67.3	.		62.11	50.4		21.09	129.1
1952 JD	37.2	34.0	32.4	41.5	.	116.7	42.6	32.11	39.1	11.84	73.11
1953 JD	34.11	27.2	25.3	28.10	.	75.5	34.0	21.11		9.71	45.11
1954 JD	39.11	29.3	27.10	36.5	8.54	87.4	33.2	27.2	29.5	10.49	51.0
1955 JD	50.6	40.9	37.0	46.0	12.97	115.8	41.1	35.8	37.2	14.15	86.3
1956 JD	56.2	43.7	41.9	58.9	17.70	126.1	62.6	39.9	44.0	20.67	112.9
1957 JD	46.7	35.5	31.8	44.9	12.28	110.9	46.5	27.6	32.0	16.47	96.5
1957 Juli	42.0	35.0	32.4	37.11	9.60	110.10	46.8	25.9	29.6	14.38	69.7
Aug.	44.9	.	26.3	.	7.45	99.6	42.0	21.11		12.50	.
Sept.	38.1	.	24.6	31.0	7.19	91.0	36.3	21.2	23.0		59.4
Okt.	38.9	25.0	24.0	30.6	7.02	90.0	37.0	20.9	.	10.50	.
Nov.	.	.	.	.	.	95.0	32.8	20.6	.	9.50	.
Dez.	40.0	.	24.0	28.6	6.50	83.11	30.0	20.3	.	.	.
1958 Jan.	37.11	.	23.9	27.0	6.35	85.3	29.8	20.0	21.0	9.19	.
Febr.	35.2r	.	.	25.0	6.29	82.8	29.0	19.7	21.0	.	47.6
März	.	.	23.6	25.0	6.10	84.11	30.0	20.9r	20.3r	.	48.0
April	29.6	.	.	26.6	5.96	77.6	30.0	.	.	.	.
Mai	40.0	.	.	29.10	6.13	82.0	29.0	19.7	.	.	.
Juni	40.0	.	.	26.0	5.82	79.2	.	19.3	.	8.75	47.0

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



noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt  
b) im Küstenverkehr

Zeit	Getreide				Salz				Steinkohle		
	Stockholm	Seeland (dän.)	Elbe		Rhemberg/ Ossenberg	Hamburg	Lübeck	Wismar/ Stralsund	Stettin		
	Elbe		Seeland (dän.)	nördl. Halmst./ Göteborg	nach Kopenhagen			nördl. Oskars- hamn/Stockh.	Oskarshamn	Gefle/ Sundsvall	Varberg/ Göteborg
	skr je 1000 t		DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg			
1950	14,06	.	.	12,75	19,31	11,50	17,00	11,34	9,50	23,00	16,72
1951	40,00	.	.	13,20	17,31	14,88	16,71	16,00	.	12,75	18,75
1952	14,25	6,61	.	13,20	13,17	15,50	13,78	14,13	10,50	11,90	13,00
1953	19,50	6,50	.	.	16,46	19,33	14,44	12,00	.	12,92	15,25
1954	19,50	6,50	11,87	15,38	18,00	19,17	13,71	18,00	10,03	16,04	20,67
1955	25,00	8,16	11,56	12,83	10,50	20,33	18,21	16,00	11,64	15,92	15,75
1956	26,63	8,01	7,77	9,53	20,75	8,75	17,88	14,28	12,75	12,67	.
1957	24,50	7,16	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957 Jan.	.	.	11,75	11,00	.	.	22,00	.	.	.	16,50
Febr.	.	8,00	.	11,00	.	.	.	.	.	.	15,00
März	.	7,50	7,50	10,00	.	.	.	15,00	.	.	.
April	.	.	7,00	8,50	21,50	.	.	16,40	12,75	.	.
Mai	.	.	.	11,50	.	.	15,00	11,00	12,75	.	.
Juni	.	.	7,46	.	.	.	16,00	.	.	15,00	.
Juli	.	.	.	9,25	21,00	.	.	.	.	.	.
Aug.	.	.	7,33	8,00	20,00	.	.	13,00	12,75	10,50	.
Sept.	.	.	6,75	10,00	.	8,75	.	.	.	.	.
Okt.	.	7,00	7,56	.	20,50	.	.	.	.	.	.
Nov.	.	6,13	6,83	.	.	.	.	.	.	12,50	.
Dez.	.	.	.	8,50	.	.	18,50	16,00	12,75	.	.
1958 Jan.	.	6,00	8,75	9,50	.	.	20,50	17,00	.	.	14,00
Febr.	.	6,13	8,50	8,60	.	.	.	14,50	.	.	.
März	19,00	8,65	6,58	9,00	17,00	.	.	14,00	.	10,00	.
April	19,00	.	.	8,00	.	.	.	14,00	.	.	.
Mai	19,00	.	6,75	8,00	.	.	.	.	8,00	.	.

Zeit	noch: Steinkohle			Koks							
	Stettin	Polen	Lübeck	Hamburg				nach			
	nördl. Aarhus/ Karlskrona	Örnsköldsvik/ Haparanda	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	nördl. Karlskrona/ Norrköping	ostl. Åhus/ Karlskrona	Venersee	nördl. Helsing- borg/Varberg	Helsingborg/ Åhus	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord nördl. Aalborg	ostl. Åhus/ Karlskrona
	dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs	skr je 1000 kg				s je 2240 lbs			
1950	.	.	16,1	13,08	.	13,90	.	.	17,4	22,2	13,83
1951	21,00	24,00	21,7	21,63	.	.	.	.	22,7	25,5	22,54
1952	15,00	17,55	14,3	15,71	13,31	18,66	17,38	14,82	15,3	20,6	16,81
1953	16,13	14,00	12,3	13,06	13,06	14,52	14,10	12,31	14,6	19,4	14,58
1954	14,50	15,95	17,4	14,04	13,75	15,65	14,33	13,88	17,0	23,0	15,83
1955	18,50	18,94	19,9	16,33	15,40	17,84	16,94	16,34	22,3	26,11	19,17
1956	21,00	18,28	22,0	17,50	17,88	18,75	18,53	18,11	23,9	26,6	20,14
1957	21,50	13,25	14,11	13,88	13,92	12,66	13,78	12,35	16,9	22,11	14,78
1957 Jan.	29,00	.	19,8	.	.	.	16,90	.	25,0	28,8	20,50
Febr.	.	.	.	.	17,00	.	.	16,90	20,6	24,4	.
März	.	.	14,6	13,88	13,25	13,50	.	11,75	14,6	23,0	.
April	18,00	.	.	.	.	.	.	.	14,0	.	.
Mai	.	14,50	.	.	.	11,65	.	.	.	.	.
Juni	.	.	.	.	.	.	.	.	15,3	.	13,25
Juli	.	13,25	14,2	.	.	.	.	.	15,2	14,2	13,13
Aug.	.	11,50	13,9	.	.	12,00	.	10,00	15,8	.	.
Sept.	.	.	14,0	.	.	.	.	.	17,0	21,0	.
Okt.	.	13,50	14,0	.	.	12,15	10,65	.	16,5	19,6	13,00
Nov.	.	13,50	.	.	11,50	14,00	.	.	14,9	20,0	.
Dez.	17,50	.	14,8	.	.	.	.	10,75	16,3	.	14,00
1958 Jan.	.	.	15,0	.	.	.	.	11,38	17,0	.	14,00
Febr.	.	.	.	12,36	.	.	.	.	12,3	.	14,00
März	12,50	.	.	13,00	.	.	10,00	9,50	12,0	15,6	.
April	11,50	.	.	.	.	.	.	10,50	13,6	15,0	.
Mai	.	.	.	.	.	.	.	.	12,8	13,6	.

Zeit	noch: Koks				Briketts						
	Emden/Weser				Wismar/Stralsund						
	nördl. Varberg/ Göteborg	Norrköping/ Gefle oder Gotland	Venersee	nördl. Karlskrona/ Norrköping	Helsingborg/ Åhus	Venersee	Åhus/ Karlskrona	Helsingborg/ Åhus	Karlskrona/ Norrköping/ Gefle	Kotka/ Björneborg	
	skr je 1000 kg										s je 2240 lbs
1950	.	14,23	14,92	14,25	.	27,00	.	.	22,38	.	.
1951	.	24,35	27,75	21,95	.	16,58	.	.	15,18	20,0	.
1952	14,65	16,43	20,28	16,39	15,00	17,30	13,75	12,67	14,40	.	.
1953	13,85	13,96	15,30	13,19	13,29	14,30	12,75	12,85	15,34	23,6	.
1954	13,95	15,05	18,84	14,57	15,81	17,26	13,75	15,35	17,90	26,8	.
1955	21,89	19,08	19,60	16,22	19,00	21,00	16,33	16,20	18,33	32,6	.
1956	21,37	19,98	20,73	18,45	19,48	18,42	17,00	18,17	.	29,1	.
1957	15,33	16,47	14,78	13,93	14,59	14,50	13,50	13,75	.	.	.
1957 Jan.	.	38,00	.	.	21,13	.	.	.	.	53,9	.
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	.	.	.	.	.	.	.
Mai	15,00	15,00	15,00	.	12,00	.	.	.	.	.	.
Juni	.	15,50	.	14,00	.	.	.	.	.	.	.
Juli	12,50	13,88	15,00	13,25	12,50	.	.	.	.	.	.
Aug.	.	13,00	13,50	13,75	12,50	.	.	.	.	.	.
Sept.	.	11,75	15,67	13,00	.	.	.	.	.	.	.
Okt.	14,50	.	14,75	13,00	13,00	.	.	.	.	17,6	.
Nov.	.	13,25	.	.	.	.	.	.	.	16,6	.
Dez.	.	12,50	.	.	13,00	14,50	12,00	12,00	.	.	.
1958 Jan.	13,88	16,75	.	.	13,63	.	.	13,63	13,75	.	.
Febr.	14,75	15,00	.	.	12,25	.	.	.	.	.	.
März	11,75	.	.	.	13,00	.	.	.	13,00	.	.
April	.	.	.	.	11,75	.	.	.	.	.	.
Mai	16,00	13,25	12,50	11,00	11,00	.	.	.	.	.	.

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	nördl. Helsing- burg / Halmstad	nördl. Karlskr. 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	175,00	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	63,38	87,60	
1957	93,00	171,67	178,4	199,2	210,0	198,2	198,9	81,13	65,56	89,00	
1957 Jan.	99,00				280,0				65,00		
Febr.	90,00		190,0	200,0	247,6		230,0		68,75	78,75	
März				212,6	215,0		215,0		68,00		
April					197,6		200,0	80,50	63,00		
Mai	90,00		182,6	192,6		208,9	198,9	96,00	68,50	85,00	
Juni			162,6	215,0	191,3		205,0	82,00	62,00		
Juli		180,00			207,6				65,00		
Aug.		170,00		204,0			185,0	80,00	66,50	100,00	
Sept.					190,0				65,00		
Okt.		165,00		171,3	176,3		187,6	76,00			
Nov.					185,0	187,6	177,6		64,75	92,50	
Dez.							190,0	72,25	64,67		
1958 Jan.	58,00	150,00			162,6		165,0	84,50	62,00	80,00	
Febr.					162,6			70,00	61,50		
März				160,0	165,0		165,0	68,50	58,13	92,50	
April				162,6	163,9	165,0	180,0		61,00	65,00	
Mai	58,50	145,00									
Zeit	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
	nördl. Oskarshamn/ Stockholm		nördl. Stockholm / Härnösand		Kotka/Björneborg		Belgien			Lübeck/ Flensburg	
	Hamburg	Niederrhein/ Ruhrgebiet	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	SchwedenWestküste	
	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950	70,00	100,00				126,00		23,6	14,25	15,38	7,97
1951	99,15	145,17	101,63	110,71	126,42	110,67		23,10	22,50	17,54	11,70
1952	85,00	109,40	78,75	74,08	76,37	91,67		22,5	14,50	16,06	9,72
1953	100,00	105,33	74,32	71,69	74,33	84,58		20,0		14,60	11,00
1954	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	22,9	26,8		17,90	9,83
1955	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	31,4	29,10	18,14	18,45	10,43
1956	88,20	136,25	102,96	100,63	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17
1957	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,67
1957 Jan.				92,50	110,00			33,0	24,00	23,00	
Febr.			85,00	86,00	94,00	115,00	22,3	37,6	21,50	22,00	10,00
März			108,00	110,00	94,00		23,2	24,0	18,50	13,50	
April			100,00	87,50	94,50	105,00			13,00	12,00	
Mai	80,00		101,25	85,00	93,00						
Juni			93,50	90,00	90,00			18,0			
Juli	96,25	115,00		89,00							
Aug.	80,00	114,00	100,00	96,50		87,00			11,00	10,00	8,00
Sept.	97,00	112,50	89,50	82,50		110,00		17,6	12,50	12,50	8,00
Okt.		140,00	90,00		65,00			21,0	15,00	12,75	
Nov.	97,50		100,00	79,25		100,00	17,0	20,6	15,00	13,50	
Dez.			90,00	95,00		122,50		18,0	13,00	13,50	
1958 Jan.	77,50		79,00	75,00		100,00	15,9	19,0	14,58	14,13	
Febr.			99,00		64,00	95,00	17,3	18,6		14,38	
März							14,3	18,6	13,31	13,94	
April			75,00	66,00		88,25	14,0	16,0	12,50	11,81	
Mai				72,00					13,25	11,94	
Zeit	Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips	
	Niederrh./Ruhrg.	Kali		Phosphat		Lysekil		nördl. Karlskr. Oskarshamn	Bornholm	Hildesheim	
		Hamburg		Belg./Niederl.							
		Schweden, Westküste	nördl. Aarhus	Aalborg Odense	Esbjerg	Wismar/ Stralsund	Schleswig- Holstein	Hamburg	Schleswig- Holstein	Elbe	Kopenhagen
	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			s je 1000 kg	DM je 1000 kg					
1950		18,50		26,00		8,00	8,25				
1951		22,75	24,50	15,75	30,0	10,00	9,25				
1952	19,67		19,50	18,50		8,38	8,16				
1953	15,00	18,40	18,90	18,50		7,13	7,95				
1954	18,15	19,79	19,50	20,50	22,7	9,50	8,10	9,90			
1955	20,50	23,88	25,25	21,00	27,1	8,50	9,19	8,33			
1956	20,94	26,13	24,80	26,33	25,11	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75	
1957	16,50	20,00	18,25	24,33	20,8	8,80	9,92	9,73	9,00	19,17	
1957 Jan.				33,00			9,00	9,63			
Febr.					23,0	8,00	9,00	11,00		20,00	
März	18,00				19,6	7,00		10,00			
April								12,00		19,00	
Mai										19,00	
Juni					20,7	9,00	10,00		9,50		
Juli		20,00		22,50		10,00	10,50		10,25		
Aug.	15,00		19,50	17,50			10,50	6,50	9,00	19,00	
Sept.									8,25		
Okt.			17,00			10,00	10,50	12,00	8,50	19,00	
Nov.					19,6			7,00		19,00	
Dez.									8,50		
1958 Jan.			21,00	22,00		7,50		10,50	8,50		
Febr.			18,25	18,00		8,00	8,00	9,00	7,25		
März											
April							7,00	8,50	6,00		
Mai	15,45		17,00		16,0	8,00		8,75	7,75		

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — 1) Walzdraht. — 2) Nach Kopenhagen.

## Frachtraten \* der Binnenschifffahrt

RM/DM je 1000 kg

Zeit	Getreide										
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>1)</sup>	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
	Hamburg			Bremen						Emden	
	nach Düsseldorf		Braunschweig	Köln		nach Mannheim		Heilbronn <sup>5)</sup>		nach Köln	
Transportsatz											
1949 JD	.	.	.	9,94	9,34	14,16 <sup>4)</sup>	13,56 <sup>4)</sup>	16,64 <sup>4)</sup>	.	8,70	8,10
1950 JD	.	.	.	9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76
1951 JD	.	.	.	8,44	7,84	11,87	11,27	14,03	13,43	7,94	7,34
1952 JD	.	.	.	9,45	8,85	13,47	12,87	15,00	14,40	8,95	8,35
1953 JD	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1954 JD	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 JD	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 JD	15,61 <sup>3)</sup>	14,90 <sup>3)</sup>	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 JD	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>7)</sup>	15,03 <sup>7)</sup>	9,04	8,44
1957 Juli	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,67	15,07	9,04	8,44
Aug.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,67	15,07	9,04	8,44
Sept.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,67	15,07	9,04	8,44
Okt.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,67	15,07	9,04	8,44
Nov.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,67	15,07	9,04	8,44
Dez.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,67	15,07	9,04	8,44
1958 Jan.	15,61	14,90	9,65	9,63	9,03	13,81	13,21	15,76	15,16	9,14	8,54
Febr.	15,61	14,90	9,65	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
März	16,41	15,45	9,85	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
April	16,41	15,45	9,85	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
Mai	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
Juni	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67

Zeit	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle	Ortskohle a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t	in kompl. Ladungen	Ruhrgebiet		
	Emden				Hamburg			Zechengruppe		
	Mannheim	nach	Heilbronn <sup>5)</sup>		nach	Berlin		I	II	III
Transportsatz										
1949 JD	13,38	12,78	15,93	15,33	.	7,20	6,90 <sup>8)</sup>	3,94	4,31	4,72
1950 JD	12,46	11,86	14,90	14,30	.	7,53	6,16 <sup>9)</sup>	3,98	4,35	4,77
1951 JD	11,38	10,78	13,55	12,95	9,42	9,12	6,45	4,77	5,21	5,71
1952 JD	12,97	12,37	14,50	13,90	11,40	11,10	8,60	6,05	6,60	7,23
1953 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	9,16	6,10	6,66	7,30
1954 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1955 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 JD	13,22	12,62	15,13 <sup>7)</sup>	14,53 <sup>7)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1957 Juli	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,10	6,66	7,30
Aug.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33
Sept.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33
Okt.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33
Nov.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33
Dez.	13,22	12,62	15,17	14,57	13,86	13,56	8,60	6,12	6,69	7,33
1958 Jan.	13,32	12,72	15,27	14,67	13,86	13,56	8,60	6,32	6,90	7,56
Febr.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
März	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
April	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
Mai	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Juni	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72

Zeit	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)		
	Ruhrgebiet			Ruhrgebiet			Ruhrgebiet		
	Zechengruppe			Zechengruppe			Zechengruppe		
	I	II	III	I	II nach Emden	III	I	II	III
Transportsatz									
1949 JD	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72	3,94	4,31	4,72
1950 JD	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77
1951 JD	4,08	4,46	4,89	3,39	3,77	4,18	4,73	5,17	5,66
1952 JD	4,60	5,03	5,52	3,65	4,03	4,44	6,05	6,60	7,23
1953 JD	4,63	5,07	5,57	3,65	4,03	4,44	5,98	6,53	7,15
1954 JD	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 JD	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70
1956 JD	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 JD	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1957 Juli	4,63	5,07	5,57	4,65	5,05	5,45	5,61	6,12	6,70
Aug.	4,66	5,09	5,59	4,67	5,07	5,48	5,64	6,14	6,72
Sept.	4,66	5,09	5,59	4,67	5,07	5,48	5,64	6,14	6,72
Okt.	4,66	5,09	5,59	4,67	5,07	5,48	5,64	6,14	6,72
Nov.	4,66	5,09	5,59	4,67	5,07	5,48	5,64	6,14	6,72
Dez.	4,66	5,09	5,59	4,67	5,07	5,48	5,64	6,14	6,72
1958 Jan.	4,69	5,14	5,66	4,67	5,07	5,48	5,83	6,35	6,96
Febr.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
März	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
April	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Mai	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Juni	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99

\* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

<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> Ab 1. 4. 1949. — <sup>5)</sup> Einschließlich Schiffsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — <sup>6)</sup> Ab 1. 5. 1949. — <sup>7)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg. — <sup>8)</sup> Ab 18. 6. 1949. — <sup>9)</sup> Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmebefreiung.

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

noch: Frachtraten\* der Binnenschifffahrt

RM/DM je 1000 kg

Zeit	Bunkerkohle		Ortskohle		Steinkohle						
	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen						
	nach Bremen		nach Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt(M. <sup>1)</sup> Ostthalen	Würzburg <sup>1)</sup>	nach Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe		
	Transportsatz				Gesamttransportsatz						
1949 JD	6,05	6,05	5,15	13,90	6,55	9,37	6,33	7,90	7,48		
1950 JD	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60r	6,90	7,10		
1951 JD	6,19	7,52	6,30	13,22	6,31	8,58	6,37	7,98	7,55		
1952 JD	6,60	8,38	7,37	14,15	7,33	9,99	7,37	9,40	8,73		
1953 JD	6,66	8,44	7,43	15,40	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1954 JD	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1955 JD	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1956 JD	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1957 JD	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41		
1957 Juli	6,66	8,44	7,43	15,51	7,56	10,40	7,55	10,05	8,97		
Aug.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Sept.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Okt.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Nov.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Dez.	6,66	8,44	7,43	15,51	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
1958 Jan.	6,87	8,65	7,62	15,92	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Febr.	7,88	10,02	8,83	16,35	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
März	6,66	10,02	8,83	16,35	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
April	7,88	10,02	8,83	16,35	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Mai	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Juni	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Zeit	Braunkohlenbriketts					Erze					
	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl	
	nach Frankfurt(M. <sup>1</sup> )   Würzburg <sup>1)</sup>   Mannheim   Heilbronn <sup>2)</sup>   Karlsruhe					nach Dortmund		nach Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			
	Gesamttransportsatz					Transportsatz		Übernahmesatz			
1949 JD	5,35	8,17	5,13	6,71	6,28	3,33	4,20	1,91	2,68		
1950 JD	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 <sup>5)</sup>	
1951 JD	4,92	7,19	4,98	6,59	6,15	2,84	2,94	2,40	3,18	3,11	
1952 JD	5,73	8,40	5,77	7,81	7,13	3,50	2,94	2,75	3,66	3,12	
1953 JD	5,88	8,76	5,91	8,09	7,33	3,52	2,94	2,75	3,66	3,12	
1954 JD	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12	
1955 JD	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>	
1956 JD	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	
1957 JD	6,35r	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85	
1957 Juli	6,22	9,06	6,21	8,71	7,63	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,73	5,04	2,75	4,06	2,85	
1958 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,75	5,06	2,75	4,06	2,85	
Febr.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85	
März	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85	
April	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85	
Mai	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85	
Juni	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,60	2,85	
Zeit	Mineralöl in Tankschiffen					Kies			Bims Kies <sup>7)</sup>		
	Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	nach Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal	nach Heilbronn <sup>7)</sup> über Küsten-Kanal und	nach Mannheim			nach Dortmund	Hannover	Braun- schweig	nach Dortmund	Hannover	Braun- schweig
	leer über Minden (Weser)	Wes.-Datt.-Kan.	über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.			Transportsatz			Übernahmesatz		
1949 JD		23,75 <sup>8)</sup>	20,50 <sup>9)</sup>	21,15	3,53	5,35	5,97	3,17			
1950 JD		23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>11)</sup>	6,46 <sup>11)</sup>	
1951 JD		23,99	19,72	21,22	2,55	4,63	5,18	3,58	6,12	6,80	
1952 JD		24,95	20,55	21,55	2,55	5,73	6,39	4,53	7,71	8,51	
1953 JD		24,95	20,55	21,55	2,62	5,83	6,51	4,54	7,78	8,60	
1954 JD		24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60	
1955 JD		25,29	20,12 <sup>10)</sup>	20,90 <sup>10)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17	
1956 JD	14,20	13,65	26,20	19,85	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 JD	14,20	13,65	27,30	19,85	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 Juli	14,20	13,65	27,30	19,85	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
Aug.	14,20	13,65	27,30	19,85	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
Sept.	14,20	13,65	27,30	19,85	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
Okt.	14,20	13,65	27,30	19,85	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
Nov.	14,20	13,65	27,30	19,85	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
Dez.	14,20	13,65	27,30	19,85	2,70	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 Jan.	14,20	13,65	27,30	19,85	3,04	5,79	6,51	4,00	6,70	7,32	
Febr.	15,20	14,60	29,20	21,25	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
März	15,20	14,60	29,20	21,25	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
April	15,20	14,60	29,20	21,25	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Mai	15,20	14,60	29,20	21,25	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Juni	15,20	14,60	29,20	21,25	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	

\* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwassertzuschlag.

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951, 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet. — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet. — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>8)</sup> Gültig vom 1. 4. 1949 bis 31. 10. 1951. — <sup>9)</sup> Gültig vom 1. 4. bis 31. 12. 1949. — <sup>10)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>11)</sup> März bis Dezember.

noch: Frachtraten\* der Binnenschifffahrt

RM/DM je 1 000 kg

Zeit	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>2)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. <sup>3)</sup>		
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>6)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn <sup>4)</sup>	Bremen		Partien		
	nach		nach		Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	nach		unter 50 t   50 t und mehr		
	Frankfurt/M. <sup>3)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr			Köln	Mannheim	Rhein-Ruhr-Hafen nach Mannheim		
Übernahmesatz						Transportsatz			Frachtsatz		
1949 JD	.	.	3,38	3,49 <sup>7)</sup>	3,33	4,71	12,42 <sup>8)</sup>	17,66 <sup>9)</sup>	.	.	
1950 JD	3,93 <sup>8)</sup>	5,34 <sup>9)</sup>	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 <sup>9)</sup>	5,35 <sup>9)</sup>	
1951 JD	4,04	5,59	3,13	3,31	3,16	4,64	11,39	15,04	6,63	6,50	
1952 JD	4,76	6,65	3,63	3,83	3,59	5,35	12,95	17,25	7,48	6,93	
1953 JD	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,48	6,93	
1954 JD	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,54	6,94	
1955 JD	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00	
1956 JD	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00	
1957 JD	4,43	6,32 <sup>9)</sup>	3,83 <sup>9)</sup>	4,03 <sup>9)</sup>	3,65	5,62 <sup>9)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00	
1957 Juli	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00	
Aug.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00	
Sept.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00	
Okt.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00	
Nov.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00	
Dez.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,06	17,55	8,00	7,00	
1958 Jan.	4,43	6,32	3,83	4,03	3,65	5,66	13,27	17,76	8,00	7,00	
Febr.	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40	
März	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40	
April	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40	
Mai	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40	
Juni	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40	
Zeit	Erzeugnisse der Eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien						Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter				
	unter 50 t   50 t und mehr		unter 50 t   50 t und mehr		unter 50 t   50 t und mehr		der Güterklassen:				
	Rhein-Ruhr-Hafen						I   II				
	Würzburg <sup>10)</sup>		nach Heilbronn <sup>11)</sup>		Karlsruhe		Partien:				
Frachtsatz						von Hamburg <sup>12)</sup> nach Berlin <sup>13)</sup>					
1949 JD	.	.	8,33 <sup>9)</sup>	7,90 <sup>9)</sup>	7,48 <sup>9)</sup>	7,05 <sup>9)</sup>	8,40	8,10	8,20	7,90	
1950 JD	.	.	9,56	9,07	8,58	8,09	8,73	8,43	8,53	8,23	
1951 JD	.	.	10,78	10,23	9,68	9,13	12,58	10,05	10,13	9,83	
1952 JD	.	.	10,78	10,23	9,68	9,13	13,10	12,28	12,28	11,98	
1953 JD	.	.	10,78	10,23	9,68	9,13	13,10	12,80	12,80	12,50	
1954 JD	.	.	10,81	10,20	9,73	9,13	13,10	12,80	12,80	12,50	
1955 JD	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50	
1956 JD	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50	
1957 JD	11,50	10,50	11,20 <sup>9)</sup>	10,20 <sup>9)</sup>	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70	
1957 Juli	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
Aug.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
Sept.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
Okt.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
Nov.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
Dez.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
1958 Jan.	11,50	10,50	11,20	10,20	10,10	9,10	14,63	14,33	14,48	14,18	
Febr.	12,95	11,80	12,60	11,45	11,35	10,25	14,63	14,33	14,48	14,18	
März	12,95	11,80	12,60	11,45	11,35	10,25	14,63	14,33	14,48	14,18	
April	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Mai	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Juni	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Zeit	Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter										
	der Güterklassen:										
	III		IV		V		VI				
	Partien:										
50 t		100 t		50 t		100 t		50 t		100 t	
von Hamburg <sup>12)</sup> nach Berlin <sup>13)</sup>											
1949 JD	8,00	7,70	7,80	7,50	7,60	7,30	7,40	7,10			
1950 JD	8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43			
1951 JD	9,93	9,63	9,72	9,42	9,52	9,22	9,32	9,02			
1952 JD	12,08	11,78	11,78	11,48	11,58	11,28	11,38	11,08			
1953 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60			
1954 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60			
1955 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60			
1956 JD	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60			
1957 JD	13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,09			
Juli	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Aug.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Sept.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Okt.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Nov.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Dez.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
1958 Jan.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Febr.	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
März	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
April	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Mai	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			
Juni	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70			

\* Die Frachtraten verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag.

<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. Oktober 1952 mit 0,052 DM, ab 1. November 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. Februar 1950 bis 24. Januar 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> Einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg. — <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 sowie der Ausnahmesatz auf 0,336 DM. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. Juni 1949 bis 14. Februar 1950. — <sup>8)</sup> Gültig vom 1. Mai 1949 bis 30. November 1950. — <sup>9)</sup> Gültig vom 1. August 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>10)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. Die Sätze betragen ab 15. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — <sup>11)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — <sup>12)</sup> Hamburg, Bightsgebiet A. — <sup>13)</sup> Berlin unterhalb.

### III. Luftverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach		1955/56 Winterhalbjahr <sup>1)</sup>		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr		1957 Sommerhalbjahr		1957/58 Winterhalbjahr		1958 Sommerhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	a)	95,00	76,00	104,00	76,00	104,00	76,00	104,00	80,00	109,00	80,00	109,00
		b)	171,00	137,00	188,00	137,00	188,00	137,00	188,00	144,00	197,00	144,00	197,00
		c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115,00
Deutschland	Berlin	a)	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00
		b)	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00
		c)	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—
	Bremen	a)	130,00	102,00	128,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00
		b)	234,00	184,00	231,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00
		d)	—	166,00	—	166,00	—	—	—	—	—	—	—
		f)	—	—	—	132,00	—	132,00	—	132,00	—	132,00	—
	Düsseldorf	a)	62,00	50,00	62,00	50,00	66,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00
		b)	112,00	90,00	112,00	90,00	119,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	112,00
		c)	—	62,00	—	62,00	—	—	—	62,00	—	—	—
		f)	—	—	—	—	—	—	—	70,00	—	—	70,00
	Hamburg	a)	130,00	102,00	128,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00
		b)	234,00	184,00	231,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00
		d)	—	166,00	—	166,00	—	—	f) 144,00	—	f) 144,00	—	f) 144,00
	Hannover	a)	86,00	69,00	86,00	69,00	92,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00
		b)	155,00	125,00	155,00	125,00	166,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	155,00
		f)	—	—	—	96,00	—	96,00	—	96,00	—	96,00	—
	München	a)	88,00	70,00	88,00	70,00	94,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00
		b)	159,00	126,00	159,00	126,00	170,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	159,00
		f)	—	—	—	98,00	—	98,00	—	98,00	—	98,00	—
	Nürnberg	a)	50,00	40,00	50,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00
		b)	90,00	72,00	90,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00
		f)	—	—	—	—	60,00	—	—	60,00	—	—	60,00
	Stuttgart	a)	50,00	40,00	50,00	40,00	48,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00
		b)	90,00	72,00	90,00	72,00	87,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00
		f)	—	—	—	56,00	—	56,00	—	56,00	—	56,00	—
Frankreich	Paris	a)	118,00	95,00	130,00	95,00	130,00	99,00	136,00	105,00	136,00	105,00	143,00
		b)	213,00	171,00	234,00	171,00	234,00	179,00	245,00	189,00	245,00	189,00	258,00
Griechenland	Athen	a)	680,00	544,00	708,00	514,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00
		b)	1224,00	980,00	1275,00	926,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00
		e)	—	—	—	—	—	718,00	—	—	—	—	—
Großbritannien	London	a)	205,00	172,00	225,00	172,00	225,00	176,00	237,00	185,00	237,00	185,00	245,00
		b)	369,00	310,00	405,00	310,00	405,00	317,00	427,00	333,00	427,00	333,00	441,00
		c)	—	—	—	—	—	—	—	260,00	—	—	260,00
Italien	Mailand	a)	195,00	156,00	214,00	156,00	214,00	156,00	214,00	156,00	225,00	164,00	225,00
		b)	351,00	281,00	386,00	281,00	386,00	281,00	386,00	281,00	405,00	296,00	405,00
		e)	—	244,00	—	—	—	—	—	—	—	265,00	—
	Rom	a)	285,00	228,00	314,00	228,00	314,00	228,00	314,00	228,00	330,00	240,00	330,00
		b)	513,00	411,00	566,00	411,00	566,00	411,00	566,00	411,00	594,00	432,00	594,00
		e)	—	—	—	—	—	—	—	—	(e) 369,00 <sup>2)</sup>	388,00	—
Jugoslawien	Belgrad	a)	350,00	280,00	385,00	280,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00
		b)	630,00	504,00	693,00	504,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00
		e)	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—
Niederlande	Amsterdam	a)	100,00	80,00	110,00	80,00	110,00	80,00	110,00	80,00	116,00	85,00	116,00
		b)	180,00	144,00	198,00	144,00	198,00	144,00	198,00	144,00	209,00	153,00	209,00
Norwegen	Oslo	a)	350,00	303,00	374,00	303,00	374,00	307,00	374,00	307,00	387,00	317,00	387,00
		b)	630,00	546,00	674,00	546,00	674,00	553,00	674,00	553,00	697,00	571,00	697,00
		c)	—	—	—	—	—	409,00 <sup>2)</sup>	—	409,00 <sup>2)</sup>	—	422,00 <sup>2)</sup>	—
Österreich	Wien	a)	182,00	146,00	200,00	146,00	200,00	146,00	210,00	153,00	210,00	153,00	210,00
		b)	328,00	263,00	360,00	263,00	360,00	263,00	378,00	276,00	378,00	276,00	378,00
Portugal	Lissabon	a)	470,00	376,00	517,00	382,00	517,00	382,00	543,00	402,00	543,00	402,00	543,00
		b)	846,00	677,00	931,00	688,00	931,00	688,00	978,00	724,00	978,00	724,00	978,00
Spanien	Barcelona	a)	299,00	239,00	329,00	239,00	329,00	239,00	329,00	239,00	346,00	252,00	346,00
		b)	539,00	441,00	593,00	431,00	593,00	431,00	623,00	454,00	623,00	454,00	623,00
	Madrid	a)	361,00	289,00	397,00	294,00	397,00	294,00	417,00	309,00	417,00	309,00	399,00
		b)	650,00	521,00	715,00	530,00	715,00	530,00	751,00	557,00	751,00	557,00	751,00
Schweden	Stockholm	a)	350,00	303,00	374,00	303,00	374,00	307,00	374,00	307,00	387,00	317,00	387,00
		b)	630,00	546,00	674,00	546,00	674,00	553,00	674,00	553,00	697,00	571,00	697,00
		e)	—	—	—	—	—	409,00 <sup>2)</sup>	—	(e) 409,00 <sup>2)</sup>	—	(e) 422,00 <sup>2)</sup>	—
Schweiz	Genf	a)	164,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	180,00	131,00	180,00
		b)	296,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	324,00	236,00	324,00
		c)	—	—	—	199,00	—	199,00	—	(c) 199,00	—	(c) 199,00	—
	Zürich	a)	115,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00
		b)	207,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00
		c)	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	—	—	140,00	—
Türkei	Istanbul	a)	740,00	592,00	814,00	592,00	814,00	592,00	830,00	608,00	830,00	608,00	830,00
		b)	1332,00	1066,00	1466,00	1066,00	1466,00	1066,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	1494,00

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

<sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — <sup>2)</sup> Nur vom 1. April bis 31. Oktober zugelassen. — 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		1955/56 Winterhalbjahr		1956 Sommerhalbjahr		1956/57 Winterhalbjahr		1957 Sommerhalbjahr		1957/58 Winterhalbjahr		1958 Sommerhalbjahr	
		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1188,00 2139,00	812,00 1462,00
Südafr. Union	Johannesburg	a) 2176,00 b) 3917,00	1647,00 2965,00	2388,00 4299,00	1647,00 2965,00	2447,00 4405,00	1706,00 3071,00	2447,00 4405,00	1706,00 3071,00	2447,00 4405,00	1706,00 3071,00	2635,00 4743,00	1788,00 3219,00
<b>Asien</b>													
Aden	Aden	a) 1565,00 b) 2817,00	1259,00 2267,00	1717,00 3091,00	1259,00 2267,00	1800,00 3240,00	1318,00 2373,00	1800,00 3240,00	1318,00 2373,00	1800,00 3240,00	1318,00 2373,00	1929,00 3473,00	1388,00 2499,00
Staat Singapur	Singapur	a) 2564,00 b) 4616,00	2047,00 3685,00	2823,00 5082,00	2047,00 3685,00	3105,00 5589,00	2164,00 3896,00	3105,00 5589,00	2164,00 3896,00	3105,00 5589,00	2164,00 3896,00	3329,00 5993,00	2270,00 4026,00
Birma	Rangun	a) 2505,00 b) 4509,00	2000,00 3600,00	2658,00 4785,00	2000,00 3600,00	2905,00 5229,00	2094,00 3770,00	2905,00 5229,00	2094,00 3770,00	2905,00 5229,00	2094,00 3770,00	3117,00 5611,00	2200,00 3960,00
Ceylon	Colombo	a) 2200,00 b) 3960,00	1647,00 2965,00	2317,00 4171,00	1647,00 2965,00	2317,00 4171,00	1647,00 2965,00	2482,00 4468,00	1729,00 3113,00	2482,00 4468,00	1729,00 3113,00	2482,00 4468,00	1729,00 3113,00
Indien	Bombay	a) 1964,00 b) 3536,00	1447,00 2605,00	2070,00 3726,00	1447,00 2605,00	2070,00 3726,00	1447,00 2605,00	2223,00 4002,00	1529,00 2753,00	2223,00 4002,00	1529,00 2753,00	2223,00 4002,00	1529,00 2753,00
	Kalkutta	a) 2188,00 b) 3939,00	1647,00 2965,00	2305,00 4140,00	1647,00 2965,00	2305,00 4140,00	1647,00 2965,00	2470,00 4446,00	1729,00 3113,00	2470,00 4446,00	1729,00 3113,00	2470,00 4446,00	1729,00 3113,00
Irak	Bagdad	a) 1282,00 b) 2308,00	965,00 1737,00	1423,00 2562,00	965,00 1737,00	1435,00 2583,00	977,00 1759,00	1435,00 2583,00	977,00 1759,00	1435,00 2583,00	977,00 1759,00	1470,00 2646,00	1000,00 1800,00
Iran	Abadan	a) 1341,00 b) 2414,00	1047,00 1885,00	1482,00 2668,00	1047,00 1885,00	1529,00 2753,00	1094,00 1970,00	1529,00 2753,00	1094,00 1970,00	1529,00 2753,00	1094,00 1970,00	1565,00 2817,00	1118,00 2013,00
	Teheran	a) 1470,00 b) 2646,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00	1623,00 2922,00	1118,00 2013,00	1659,00 2987,00	1141,00 2054,00
Japan	Tokio	a) 3340,00 b) 6012,00	2670,00 4806,00	3681,00 6626,00	2670,00 4806,00	4058,00 7305,00	2799,00 5039,00	4058,00 7305,00	2799,00 5039,00	4058,00 7305,00	2799,00 5039,00	4305,00 7749,00	2917,00 5258,00
Libanon	Beirut	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1188,00 2139,00	812,00 1462,00
Philippinen	Manila	a) 3058,00 b) 5505,00	2447,00 4405,00	3364,00 6056,00	2447,00 4405,00	3705,00 6609,00	2564,00 4616,00	3705,00 6609,00	2564,00 4616,00	3705,00 6609,00	2564,00 4616,00	3964,00 7136,00	2694,00 4850,00
Syrien	Damaskus	a) 1012,00 b) 1822,00	753,00 1356,00	1118,00 2013,00	753,00 1356,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1153,00 2076,00	788,00 1419,00	1188,00 2139,00	812,00 1462,00
Thailand	Bangkok	a) 2529,00 b) 4553,00	2023,00 3642,00	2788,00 5019,00	2023,00 3642,00	3070,00 5526,00	2129,00 3833,00	3070,00 5526,00	2129,00 3833,00	3070,00 5526,00	2129,00 3833,00	3282,00 5908,00	2235,00 4023,00
<b>Australien und Ozeanien</b>													
Australien	Sydney	a) 3493,00 b) 6288,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00	3846,00 6923,00	2799,00 5039,00	4034,00 7262,00	2940,00 5292,00	4034,00 7262,00	2940,00 5292,00
<b>Amerika</b>													
Argentinien	Buenos Aires	a) 3054,00 b) 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3272,00 5890,00	2361,00 4250,00	3272,00 5890,00	2361,00 4250,00	3369,00 6065,00	2428,00 4371,00
Brasilien	Rio de Janeiro	a) 2915,00 b) 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —	2915,00 5247,00	— —	3125,00 5625,00	2235,00 4023,00	3125,00 5625,00	2235,00 4023,00	3222,00 5800,00	2302,00 4144,00
Chile	Santiago	a) 3272,00 b) 5890,00	— —	3272,00 5890,00	— —	3272,00 5890,00	— —	3503,00 6306,00	2533,00 4560,00	3503,00 6306,00	2533,00 4560,00	3612,00 6502,00	2625,00 4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a) 2289,00 b) 4121,00 g) 3785,00 h) —	1882,00 3388,00 3051,00 —	2457,00 4433,00 — —	1882,00 3388,00 — —	2457,00 4433,00 4213,00 —	1882,00 3388,00 3219,00 —	2331,00 4196,00 — 2980,00	1882,00 3388,00 — 2980,00	2331,00 4196,00 — 2980,00	1882,00 3388,00 — 2980,00	2415,00 4347,00 — —	1882,00 3388,00 — —
Uruguay	Montevideo	a) 3054,00 b) 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3054,00 5498,00	— —	3272,00 5890,00	2361,00 4250,00	3272,00 5890,00	2361,00 4250,00	3369,00 6065,00	2428,00 4371,00
Venezuela	Caracas	a) 2247,00 b) 4045,00 g) 3709,00 h) —	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 —	2289,00 4121,00 — 2927,00	1853,00 3336,00 — 2927,00	2289,00 4121,00 — 2927,00	1853,00 3336,00 — 2927,00	2373,00 4272,00 — —	1853,00 3336,00 — —
Vereinigte Staaten	New York	a) 1841,00 b) 3314,00 g) 2977,00 h) —	1379,00 2483,00 2074,00 —	2009,00 3617,00 — —	1379,00 2483,00 — —	2009,00 3617,00 3405,00 —	1379,00 2483,00 2313,00 —	1841,00 3314,00 — 2074,00	1379,00 2483,00 — 2074,00	1841,00 3314,00 — 2074,00	1379,00 2483,00 — 2074,00	1988,00 3579,00 — —	1481,00 <sup>2)</sup> 2672,00 <sup>2)</sup> — —

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. — h) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen.  
<sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — <sup>2)</sup> Economy-Klasse: Einfacher Flug DM 1 219,00, Hin- und Rückflug DM 2 195,00.

# noch: III. Luftverkehr

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

### Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg

von Frankfurt (Main) nach		1955		1955/56		1956		1956/57		1957		1957/58		1958	
		Sommerhalbjahr		Winterhalbjahr		Sommerhalbjahr <sup>1)</sup>		Winterhalbjahr <sup>2)</sup>		Sommerhalbjahr		Winterhalbjahr <sup>3)</sup>		Sommerhalbjahr <sup>3)</sup>	
		unter 45	über 45	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	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63
Danemark	Kopenhagen	1,93	1,45	1,93	1,45	1,93	1,45	2,02	1,51	2,02	1,51	2,02	1,51	2,14	1,60
Deutschland	Berlin	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	1,02 <sup>1)</sup>	0,76 <sup>1)</sup>	1,02	0,76	1,02	0,76	1,07 <sup>1)</sup>	0,80 <sup>1)</sup>
	Bremen	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,25 <sup>1)</sup>	0,94 <sup>1)</sup>	1,25	0,94	1,25	0,94	1,32 <sup>1)</sup>	0,99 <sup>1)</sup>
	Düsseldorf	0,52	0,39	0,52	0,39	0,52	0,39	0,54 <sup>1)</sup>	0,41 <sup>1)</sup>	0,54	0,41	0,54	0,41	0,57 <sup>1)</sup>	0,43 <sup>1)</sup>
	Hamburg	1,19	0,89	1,19	0,89	1,19	0,89	1,25 <sup>1)</sup>	0,94 <sup>1)</sup>	1,25	0,94	1,25	0,94	1,32 <sup>1)</sup>	0,99 <sup>1)</sup>
	München	0,74	0,56	0,74	0,56	0,74	0,56	0,78 <sup>1)</sup>	0,59 <sup>1)</sup>	0,78	0,59	0,78	0,59	0,82 <sup>1)</sup>	0,62 <sup>1)</sup>
	Stuttgart	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,42 <sup>1)</sup>	0,32 <sup>1)</sup>	0,42	0,32	0,42	0,32	0,45 <sup>1)</sup>	0,33 <sup>1)</sup>
Finnland	Helsinki	3,64	2,73	3,64	2,73	3,64	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	3,91	2,94	3,91	2,94
Frankreich	Paris	0,97	0,73	0,97	0,73	0,97	0,73	1,05	0,80	1,05	0,80	1,05	0,80	1,10	0,84
Großbritannien	London	1,47	1,11	1,47	1,11	1,47	1,11	1,60	1,18	1,60	1,18	1,60	1,18	1,68	1,26
Italien	Rom	2,00	1,50	2,00	1,50	2,00	1,50	2,10	1,60	2,10	1,60	2,10	1,60	2,23	1,68
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,88	0,67
Norwegen	Oslo	2,65	1,99	2,65	1,99	2,86	2,14	3,02	2,27	3,02	2,27	3,02	2,27	3,15	2,39
Österreich	Wien	1,31	0,98	1,31	0,98	1,31	0,98	1,39	1,05	1,39	1,05	1,39	1,05	1,47	1,03
Portugal	Lissabon	3,57	2,68	3,57	2,68	3,57	2,68	3,78	2,81	3,78	2,81	3,78	2,81	3,95	2,93
Spanien	Madrid	2,84	2,13	2,84	2,13	2,84	2,13	3,02	2,27	3,02	2,27	3,02	2,27	3,15	2,35
Schweden	Stockholm	2,66	2,00	2,66	2,00	2,86	2,14	3,02	2,27	3,02	2,27	3,02	2,27	3,15	2,39
Schweiz	Zürich	0,86	0,64	0,86	0,64	0,93	0,70	0,93	0,70	0,93	0,70	0,93	0,70	1,01	0,76
Türkei	Istanbul	5,10	3,82	5,10	3,82	5,10	3,82	5,38	4,03	5,38	4,03	5,38	4,03	5,63	4,24
<b>Afrika</b>															
Ägypten	Kairo	5,68	4,26	5,68	4,26	5,93	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,68	8,01	10,68	8,01	11,22	8,42	11,76	8,82	11,76	8,82	11,76	8,82	11,76	8,82
Ghana	Accra	9,90	7,43	9,90	7,43	10,44	7,83	11,00	8,23	11,00	8,23	11,00	8,23	11,00	8,23
Marokko	Casablanca	3,20	2,40	3,20	2,40	3,20	2,40	3,28	2,44	3,28	2,44	3,49	2,65	3,15	2,35
Südafrik. Union	Johannesburg	13,58	10,18	13,58	10,18	14,26	10,70	14,99	11,24	14,99	11,26	14,99	11,26	15,79	11,84
<b>Asien</b>															
Birma	Rangun	15,90	11,25	15,90	11,25	15,73	11,80	16,55	12,39	16,55	12,39	16,55	12,39	17,35	13,02
Ceylon	Colombo	13,58	10,18	13,58	10,18	14,26	10,70	14,99	11,24	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26
Hongkong	Victoria	19,31	14,48	19,31	14,48	20,24	15,18	21,29	15,96	21,29	15,96	21,29	15,96	23,44	17,60
Indien	Bombay	12,25	9,19	12,25	9,19	12,89	9,67	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16
	Kalkutta	13,78	10,04	13,78	10,04	14,06	10,55	14,78	11,00	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09
Indonesien	Djakarta	17,35	13,01	17,35	13,01	18,23	13,68	19,19	14,36	19,19	14,36	19,19	14,36	20,16	15,12
Irak	Basra	7,65	5,74	7,65	5,74	8,04	6,03	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34
Iran	Teheran	8,82	6,62	8,82	6,62	9,27	6,95	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31
Israel	Tel Aviv	5,68	4,26	5,68	4,26	5,93	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Japan	Tokio	23,52	17,64	23,52	17,64	24,70	18,53	25,96	19,45	25,96	19,45	25,96	19,45	27,26	20,45
Libanon	Beirut	5,68	4,26	5,68	4,26	5,93	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Pakistan	Karachi	11,22	8,42	11,22	8,42	11,76	8,82	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28
Syrien	Damaskus	5,68	4,26	5,68	4,26	5,93	4,48	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Thailand	Bangkok	16,17	12,13	16,17	12,13	17,00	12,75	17,85	13,40	17,85	13,40	17,85	13,40	18,77	14,07
<b>Australien und Ozeanien</b>															
Australien	Sydney	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	22,20	16,65	24,40	18,35
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	28,14	21,13
<b>Amerika</b>															
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,65	19,53	14,65	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	21,59 <sup>2)</sup>	16,21 <sup>2)</sup>
Brasilien	La Paz	21,38	16,06	21,38	16,06	21,38	16,06	22,05	16,59	22,05	16,59	22,05	16,59	22,76	17,09
	Rio de Janeiro	17,10	12,82	17,10	12,82	17,94	13,45	17,94	13,45	17,94	13,45	17,94	13,45	19,74	14,83
Chile	Santiago	20,08	15,06	20,08	15,06	21,05	15,79	21,05	15,79	21,05	15,79	21,05	15,79	22,13 <sup>2)</sup>	16,63 <sup>2)</sup>
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78	11,68	8,78	11,68	8,78	12,31	9,24
	Toronto	11,54	8,66	11,54	8,66	11,54	8,66	12,14	9,11	12,14	9,11	12,14	9,11	12,77	9,62
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93	15,88	11,93	15,88	11,93	16,55	12,43
Kuba	Havana	13,15	9,90	13,15	9,90	13,15	9,90	13,73	10,37	13,73	10,37	13,73	10,37	14,53	11,00
Mexiko	Mexiko City	14,41	11,01	14,48	11,09	14,48	11,03	15,08	11,55	15,08	11,55	15,08	11,55	15,83	12,22
Peru	Lima	19,53	14,67	19,53	14,67	19,53	14,67	20,20	15,20	20,20	15,20	20,20	15,20	20,92	15,71
Uruguay	Montevideo	19,53	14,65	19,53	14,65	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	20,50	15,38	21,59 <sup>2)</sup>	16,21 <sup>2)</sup>
Venezuela	Barcelona	15,08	11,34	15,08	11,34	15,08	11,34	15,79	11,89	15,79	11,89	15,79	11,89	16,55	12,43
Verenigte Staaten	New York	11,47	8,60	11,47	8,60	11,47	8,60	12,05	9,07	12,05	9,07	12,05	9,07	12,68	9,53

Anmerkung: Die Luftfrachttarife sind nach den veröffentlichten Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association) zusammengestellt. Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — <sup>1)</sup> Preise gelten bis 31. Dezember 1956. — <sup>2)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). <sup>3)</sup> Preise ab 1. Januar 1957. — <sup>4)</sup> DM-Preise, umgerechnet und mitgeteilt von Pan American Airways und Königlich-Niederländischer Luftverkehrsgesellschaft. — <sup>5)</sup> Preise gelten bis 28. Februar 1958. — <sup>6)</sup> Preise ab 1. März 1958. — <sup>7)</sup> Preise ab 1. April 1958.



**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 <sup>1)</sup>	Bestimmungsort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d					
			Juli 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	April 1958
von Frankfurt (Main) nach . . . . .								
Antibiotica . . . . .	a) Bagdad . . . . .	100	—	4,62	4,62	4,62	4,70	4,70
	a) Damaskus . . . . .	100	—	3,53	3,53	3,53	3,65	3,65
	a) Istanbul . . . . .	100	3,07	3,09	3,09	3,09	—	—
	a) Teheran . . . . .	100	—	5,45	5,45	5,45	5,59	5,59
Bekleidung, auch halbfertige . . . . .	d) Boston/N.Y. . . . .	45	4,54	4,54	4,54	4,54	4,62	4,62
	c) Göteborg . . . . .	100	—	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47
	d) New York . . . . .	45	4,54	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm . . . . .	100	—	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68
	c) Teheran . . . . .	250	—	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83
Tuche am Meter, auch zugeschnitten . . . . .	c) Göteborg . . . . .	250	—	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47
	a) New York . . . . .	45	4,88	4,88	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm . . . . .	100	—	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68
	c) Teheran . . . . .	250	—	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83
Unterwäsche . . . . .	Brüssel . . . . .	250	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
Holz, Kunstwaren . . . . .	Casablanca . . . . .	100	—	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	Algier . . . . .	45	—	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York . . . . .	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, elektr. Büro- und Geschäftsmaschinen . . . . .	Brüssel . . . . .	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York . . . . .	45	—	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro- . . . . .	Amsterdam . . . . .	100	0,40	0,40	0,40	0,40	—	—
Maschinen, ausgenommen Motoren, Turbinen, Geschäfts-, Büro- und Elektromaschinen . . . . .	a) Brüssel . . . . .	100	—	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
	Algier . . . . .	100	—	—	—	—	1,51	1,51
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen . . . . .	c) Amsterdam . . . . .	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	Bagdad . . . . .	45	—	—	c) 4,41	4,62	4,87	4,87
	Baranquilla . . . . .	45	—	—	—	8,48	8,48	8,48
	Bogota . . . . .	45	—	—	—	9,53	9,53	9,53
	Caracas . . . . .	45	—	—	—	8,57	8,57	8,57
	Curacao . . . . .	45	—	—	—	7,94	7,94	7,94
	Houston . . . . .	45	—	—	—	—	6,59	6,72
	Mexiko City . . . . .	45	—	—	—	7,69	7,69	7,69
	New York . . . . .	45	—	—	5,09	5,09	5,09	5,09
	Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktuben	Beirut . . . . .	100	—	—	3,40	3,40	3,40
c) Brüssel . . . . .		250	—	—	3,40	0,46	—	—
—		100	—	0,48	—	—	0,46	0,46
Casablanca . . . . .		100	—	—	—	—	1,93	1,93
c) Teheran . . . . .		250	5,04	5,04	5,04	5,04	—	—
—		100	—	—	—	—	5,29	5,29
c) Tunis . . . . .	100	—	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	
Photographische Artikel und Projektions- geräte ohne Zubehör . . . . .	Algier . . . . .	45	—	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Mexiko City . . . . .	45	—	8,36	8,36	7,85	7,85	7,85
	New York . . . . .	45	a) 5,09	a) 5,09	a) 5,09	5,25	5,25	5,25
Instrumente, Apparate und Zubehör Wissenschaftliche und Labor- . . . . .	c) London . . . . .	100	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	—	45	—	—	—	—	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör . . . . .	c) Mailand . . . . .	100	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83
	b) New York . . . . .	45	—	5,55	5,09	5,25	5,25	5,25
Uhren . . . . .	c) London . . . . .	45	0,89	0,89	0,89	0,89	—	—
	New York . . . . .	45	6,22	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01
Silber in Barren, auch halbfertige Produkte . . . . .	London . . . . .	1000	0,74	0,74	0,74	0,74	—	—
Kugellager . . . . .	London . . . . .	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren . . . . .	d) London . . . . .	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York . . . . .	45	—	—	5,09	5,09	5,09	5,09
Chemikalien und pharmazeutische Produkte . . . . .	c) Brüssel . . . . .	250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	a) New York . . . . .	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	b) New York . . . . .	100	6,89	6,89	—	—	—	—

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

Raten in DM je kg\*

Warenart <sup>1)</sup>	Versandort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d					
			Juli 1953	Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	April 1958
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	—	—	—	0,46	0,46	0,46
	c) Glasgow . . . . .	100	1,39	1,39	1,39	1,39	—	—
	c) Glasgow . . . . .	250	1,22	1,26	1,26	1,26	—	—
	e) Mailand . . . . .	45	—	0,88	0,88	—	—	—
	c) New York . . . . .	45	4,54	4,54	4,54	4,62	4,62	4,66
	c) Stockholm . . . . .	100	1,55	1,51	—	—	—	—
Garne und Zwirne . . . . .	d) Brüssel . . . . .	100	—	0,42	0,42	—	—	—
	c) Manchester . . . . .	100	—	—	0,97	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester . . . . .	500	—	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York . . . . .	45	4,83	4,83	4,54	4,62	4,62	4,66
Tuche am Meter, auch zugeschnitten . . . . .	d) Brüssel . . . . .	100	—	0,42	0,42	—	—	—
	Dublin . . . . .	45	—	—	1,18 <sup>2)</sup>	1,18 <sup>2)</sup>	1,18	1,18
	c) Glasgow . . . . .	100	—	1,39	1,39	1,39	—	—
	c) Glasgow . . . . .	250	—	1,26	1,26	1,26	—	—
	c) London . . . . .	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester . . . . .	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	New York . . . . .	45	4,91	4,91	4,54	4,62	4,62	4,66
	Paris . . . . .	100	—	—	—	0,50	0,50	0,50
Därme . . . . .	Beirut/Damaskus . . . . .	100	2,56	2,56	2,56	2,56	2,81	2,81
	Delhi . . . . .	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul . . . . .	250	2,06	2,06	2,06	—	—	—
	Kairo . . . . .	100	2,23	2,23	2,23	2,23	2,35	2,35
	Kalkutta . . . . .	100	4,20	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi . . . . .	100	3,78	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	Kuweit . . . . .	100	—	3,57	3,57	—	—	—
	Teheran . . . . .	250	—	3,36	3,36	3,02	3,02	3,02
Gold, verfeinert oder unverfeinert . . . . .	Johannisburg . . . . .	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	f) 9,41	9,41
Drogen . . . . .	Bombay . . . . .	250	—	3,49	3,49	—	—	—
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien . . . . .	c) Kopenhagen . . . . .	100	1,13	1,13	1,13	—	—	—
	b) New York . . . . .	45	5,08	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12
Kosmetische Artikel, Seifen . . . . .	b) New York . . . . .	45	5,08	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12
Geschäfts- und Büromaschinen . . . . .	Bergen . . . . .	100	—	—	—	—	1,89	1,89
	Glasgow . . . . .	45	—	—	—	1,22	—	—
	— . . . . .	100	—	1,05	1,05	1,05	—	—
	b) New York . . . . .	45	5,54	5,59	5,09	5,09	5,33	5,38
	Oslo . . . . .	100	1,47	1,43	1,47	—	—	—
	Stockholm . . . . .	100	1,55	1,51	1,55	—	—	—
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör . . . . .	d) Mailand . . . . .	100	—	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand . . . . .	250	—	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand . . . . .	500	—	0,67	0,67	—	—	—
Radio-, Fernsehapparate und Kombinationen . . . . .	Stockholm . . . . .	100	1,55	1,51	1,55	—	—	—
Fische und Fischwaren . . . . .	Amsterdam . . . . .	100	0,46	0,46	0,46	—	—	—
	Belgrad . . . . .	100	—	—	—	—	1,47	1,47
	Lissabon . . . . .	100	—	—	—	1,55	1,55	1,55
	Lissabon . . . . .	250	—	—	1,22 <sup>3)</sup>	1,22	1,22	1,22
	Oslo . . . . .	100	1,47	1,47	1,47	—	—	—
	Oslo . . . . .	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle . . . . .	Karachi . . . . .	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	a) Paris . . . . .	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Karakulfelle . . . . .	Johannesburg . . . . .	250	4,70	4,70	4,70	4,70	4,96	4,96
Fuchsfelle . . . . .	d) Mailand . . . . .	100	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88

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

<sup>1)</sup> Infolge mehrfacher Änderung der Wareneinschließung ist bei Verwendung der Raten umstehende Erläuterung zu beachten. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Krabben, Krebse, Hummer.

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

## 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	Lammhäute	Lammhäute

## IV. Relation Frankfurt—Algier:

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

## V. Relation Frankfurt—London:

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

## VI. Relation Frankfurt—Mexico City:

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