

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Frühjahr 1959**



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Frühjahr 1959**



Jahrgang 1959 · Nr. 1

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen . . . . .	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Frühjahr 1959 . . . . .	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, Dänemark . . . . .	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	
Bauxit . . . . .	15
Düngemittel . . . . .	15
Erdöl . . . . .	14
Erze . . . . .	15
Espartogras . . . . .	15
Getreide . . . . .	14
Grubenholz . . . . .	15
Kohle . . . . .	14
Kopra . . . . .	14
Schnittholz . . . . .	15
Schrott . . . . .	15
Schwefel . . . . .	15
Schwefelkies . . . . .	15
Zinkkonzentrat . . . . .	15
Zucker . . . . .	14
b) im Küstenverkehr	
Briketts . . . . .	16
Düngemittel . . . . .	17
Eisen- und Stahl . . . . .	17
Getreide . . . . .	16
Gips . . . . .	17
Koks . . . . .	16
Papierholz . . . . .	17
Roheisen . . . . .	17
Salz . . . . .	16
Schnittholz . . . . .	17
Steinkohle . . . . .	16
Steine . . . . .	17

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

### Abkürzungen und Zeichenerklärungen

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif	n = Nominell
E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
HBf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
VBf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfrs = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = Dollar
Antw. = Antwerpen	r = berichtigte Zahlenangabe
Nordd. = Norddeutsche	p = vorläufige Zahlenangabe
BRT = Bruttoregistertonnage	Bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragene
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	Gesamtraumvermessung eines Schiffes einschließ-
	lich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesell-
	schaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebs-
	räume in Maßeinheiten von 100 Kubikfuß oder
	2,8315 cbm.
t. d. w. = Tons deadweight	Gewichtsmäßige Gesamtladefähigkeit oder Brutto-
(all toid)	tragfähigkeit in longtons oder metrischen Tonnen,
	die ein Schiff in vollbeladenem Zustand (einschließ-
	lich Betriebslasten) bis zur sog. Ladelinie zu tragen
	vermag.
c. c. = cubic capacity	die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt-
	oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückgut-
	räume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines
	Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder
	Kubikmeter.
1 lb = 453,59265 Gramm	— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden
1 qr = 480 lbs	. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden
1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm	... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeit-
1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm	punkt des Druckes noch
	nicht vor

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Juli 1959

## Die Verkehrspreise im In- und Ausland im Frühjahr 1959

Im Bundesgebiet sind im Frühjahr die Verkehrstarife auf Schiene und Straße ohne nennenswerte Veränderung geblieben. Anfang April hat die Hohe Behörde der Montan-Union die Bundesregierung aufgefordert, den Ausnahmetarif 6 B 77 der Bundesbahn, der einem Eisenwerk im Sauerland den Bezug rheinischer Braunkohle erleichtert, abzuschaffen.

Ende Februar hat die Hohe Behörde auch entschieden, daß ab Juli 1959 die Frachten- und Tarifbestimmungen im gewerblichen Kraftwagengüterverkehr von Kohle und Stahl in allen Ländern der Gemeinschaft veröffentlicht werden müssen. Vorläufig können die Regierungen jedoch Transporte von weniger als 5 t und bis zu 20 km von der Anwendung der Bestimmungen ausschließen. Die Bundesrepublik hat bisher als einziges Mitgliedsland diese Tarife in vollem Umfange veröffentlicht.

Am 1. April wurden bei der Deutschen Bundespost die Paketgebühren im Auslandsverkehr um 10 bis 30 vH angehoben. Nicht betroffen sind Luftpostsendungen. Die Erhöhung geht auf die vom Weltpostkongreß in Ottawa gefaßten Beschlüsse zurück, nach denen eine Reihe von Staaten ihre Postleistungen verteuert haben.

Aus ausländischen Staaten wurden folgende Tarifänderungen berichtet: Am 1. März wurden von der italienischen Staatsbahn höhere Sätze im Gütertarif eingeführt. Ende März folgte die belgische Eisenbahn mit einer Anhebung der Personentarife um 5 bis 15 vH. Mit Wirkung vom 1. April 1959 wurde auch der Internationale Eisenbahntarif (EGKS) für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen von bestimmten Bahnhöfen in der Bundesrepublik nach bestimmten belgischen Bahnhöfen neu herausgebracht. Er berücksichtigt die allgemeine Senkung der belgischen Frachtarife um 10 vH (Ende März 1959).

Von den argentinischen Staatsbahnen wurden mit Wirkung vom 15. März 1959 die Frachttarife erneut um 20 bis 40 vH heraufgesetzt. Als Begründung wird das hohe Defizit der Bahnen genannt.

Seit März hat das Verkehrsaufkommen der deutschen Binnenschifffahrt eine Zunahme erfahren. Auf dem Rhein wurden im Bergverkehr besonders flüssige Brennstoffe, Getreide und Erze mehr transportiert, im Talverkehr, hauptsächlich im Mittelrheingebiet, auch mehr Baumaterialien. Bei den im Bericht ausgewiesenen Frachttabellen sind die Sätze für die Getreidefahrt von Hamburg nach Düsseldorf am 15. 3. 1959 um 8,3 vH ermäßigt worden, desgleichen der Transportsatz für Exportkohle vom Ruhrgebiet nach Emden am 1. 4. 1959 um 11,6 vH. Zum gleichen Termin wurden die Frachtraten für Erz zwischen Emden und dem Ruhrgebiet um 0,65 DM je t gesenkt. Die genannten Frachtänderungen sind auf Antrag der jeweils zuständigen Frachenausschüsse vom Bundesverkehrsministerium genehmigt worden. Das Ministerium hat dem neuen vereinfachten und übersichtlicher gestalteten Schiffsabgabentarif für das westdeutsche Kanalgebiet (1. April) zugestimmt.

Das wichtigste Ereignis in der Küstenschifffahrt während der Berichtszeit ist die Aufgabe der erst im Dezember vorigen Jahres von den an der Nord-Ostseefahrt beteiligten Ländern eingeführten europäischen Festfrachttarifs = EUTRA-Raten. Im April haben die niederländischen Reeder unter dem Eindruck der schlechten Beschäftigungslage ihren Mitgliedern empfohlen, die Tarifsätze nicht mehr als bindend anzusehen. Der Verband Deutscher Küstenschiffer hat daraufhin ebenfalls beschlossen, seinen Mitgliedern

die Ratenbindung zu erlassen. Die EUTRA-Raten werden daher vom 15. April an nur noch als Richtsätze weitergeführt. Die neu eingeführten Festfrachten stießen gerade in diesem Frühjahr auf ungünstige Bedingungen, da infolge des milden Winters alle Schiffseinheiten voll verwendungsfähig blieben, die Kohlefahrt (polnische Kohle) durch die Einführung des Kohlezolls stark zurückging und die Charterer eine bewußte Zurückhaltung übten. Dementsprechend zeigen auch die Holzfrachten von Ostseehäfen nach Großbritannien trotz der saisonüblichen Geschäftsbelegung in den letzten Monaten eine fallende Tendenz.

Verglichen mit dem letzten Berichtsmonat im vorigen Heft — März 1959 — lagen die Seefrachten im Mai wieder auf einem leicht erhöhten Niveau. Der vom Bundesministerium für Verkehr veröffentlichte Deutsche Seefrachtenindex für die Trampschifffahrt zog mit 68,8 im Mai (Basis 2. Hj. 1954=100) gegenüber März (65,5) um 5,0 vH an. Im Verhältnis zum Mai vorigen Jahres ist ein Indexanstieg um 3,0 vH zu verzeichnen. Der britische Index der Trampschiffahrtsfrachten der Londoner Chamber of Shipping hat sich dagegen bis Mai 1959 um 0,8 vH abgeschwächt. Die übrigen europäischen Trampfrachtenindices lagen im Mai 1959 teilweise leicht über, teilweise unter den März-Werten:

Niederländischer Reisecharter-Index . . . . .	+ 12,5 vH
Dänischer Index der Trampschiffahrtsfrachten . .	— 2,6 vH
Schwedischer Reisecharter-Index . . . . .	— 1,8 vH
Italianischer Internation. Trampfrachtenindex . .	+ 11,0 vH
Norwegischer Reisecharter-Index . . . . .	— 2,4 vH

Im ganzen gesehen blieb also das sehr niedrige Raten-niveau bestehen. Für einige wichtige Güter und Fahrgebiete verdeutlicht die nachstehende Tabelle die Veränderung der Tagesraten:

	1958 Mai	1959 März	1959 Mai
	s je Igt		
Getreide von US-Golf nach			
Großbrit./Kont. . . . .	45.0	44.0	47.9
Zucker von Kuba nach Rotterdam . . . . .	59.0 <sup>2)</sup>	.	67.10
Kohle von Hampton-Roads nach			
Nordseehäfen . . . . .	24.11	22.5	22.0
Holz <sup>1)</sup> (Schnitt- und Bauholz) Obere			
Zone Finnland nach Großbritannien	243.0	222.0	187.6
Erz von Vitória (Bras.) nach			
Antw./Hbg. . . . .	.	36.0	37.3 <sup>2)</sup>
Phosphat von Casablanca nach			
Antw./Rttd./Hbg. . . . .	19.7	19.0	19.0

<sup>1)</sup> je Standard. — <sup>2)</sup> April.

Die Umsätze in der Trampfahrt haben von März auf Mai 1959 nach dem von W. G. Weston (London) berechneten „Activity Index“ leicht zugenommen. Höhere Umsätze wurden vor allem bei Getreide (mit stärkerer Beteiligung von Linien- und Tankertonnage), Zucker, Schrott, teilweise auch Holz, erzielt, während sie besonders bei Kohle sowie Chemikalien und Düngemittel rückläufig waren.

Der Anteil der Konsektivreisen an den Abschlüssen war ebenfalls geringer. Das Volumen der (mindestens 14 Monate) in Zeitcharter fahrenden Tonnage erhöhte sich nach dem „Activity Index“ um 4,8 vH. Ende Mai lag 182 500 BRT deutscher Schiffsraum auf.

Die Zeitcharterraten sind in der Berichtszeit (März auf Mai 1959) nach dem britischen Index um 5,8 vH gestie-

gen, nach dem niederländischen um 1,1 vH und nach dem norwegischen um 2,5 vH. Während des letzten Jahres hat sich der niederländische Zeitcharterindex um 5,2 vH ermäßigt. Vergleichszahlen für den britischen Index lagen (Mai 1958) nicht vor.

Mit 41,4 (Basis 2. Hj. 1954=100) erreichte der Deutsche Seefrachtenindex für Tanker im April den niedrigsten Stand seit seiner Berechnung. Der mit 47,4 im Mai wieder leicht verbesserte Stand (+ 4,9 vH gegenüber März) ist nach dem Kommentar des Bundesverkehrsministeriums nicht Ausdruck einer entsprechenden Geschäftsbelebung, sondern es wird vermutet, daß Ballastreisen, z. B. zum Persischen Golf, ohne vorherigen Abschluß zu einer erträglichen Rate, zu risikoreich geworden sind. Der britische Tankerindex (berechnet von Harley Mullion, London) ermäßigte sich im Vergleich zu März um 3,3 vH, der schwedische um 6,7 vH.

Als Hauptursache für die Raten-Baisse wird noch immer das Überangebot an Tankertonnage bezeichnet. Zwar waren Anfang Juni rund 7,4 Mill. tdw aufgelegt, doch verhindern die von den Werften ständig gelieferten Neubauten eine Beseitigung des Ungleichgewichts. Sehr beunruhigt wird der Tankermarkt auch durch die unter den sogenannten „billigen Flaggen“ fahrenden Schiffe. Wie schon weiter oben erwähnt, sucht die überschüssige Tonnage anderweitige Beschäftigung. Nach einer (allerdings nicht ganz aktuellen) Untersuchung der Londoner Firma W. G. Weston Ltd. sind von August 1958 bis Januar 1959 1,094 Mill. Tonnen Getreide von Nordamerika aus mit Tankern verschifft worden. Man schätzt, daß 35 vH davon auf US-Schiffe entfielen. Weston weist auch darauf hin, daß der Transport von Getreide durch Tanker ein für die Reeder sehr risikoreiches Geschäft ist, vor allem schon, da es etwa £ 10 000 kostet, ein Schiff von 18 000 tdw für den Getreidetransport herzurichten. Die vom Londoner Tankers Brokers Panel berechnete Durchschnittsrate (aus jeweils gültigen Tages- und Zeitcharterabschlüssen) wird erst im Juli bekanntgegeben.

Auch die Frachtraten in der Linienfahrt haben sich nach dem vom Bundesverkehrsministerium berechneten Index weiter ermäßigt (März 119,1, Mai 118,7 auf Basis 2. Hj. 1954 = 100). Der Deutsche Seefrachtenindex für die Linienfahrt weist damit den niedrigsten Stand seit September 1956 auf. Im einzelnen wurden hauptsächlich folgende Ratenänderungen, überwiegend für Eisen- und Stahlerzeugnisse, in der Fachpresse veröffentlicht:

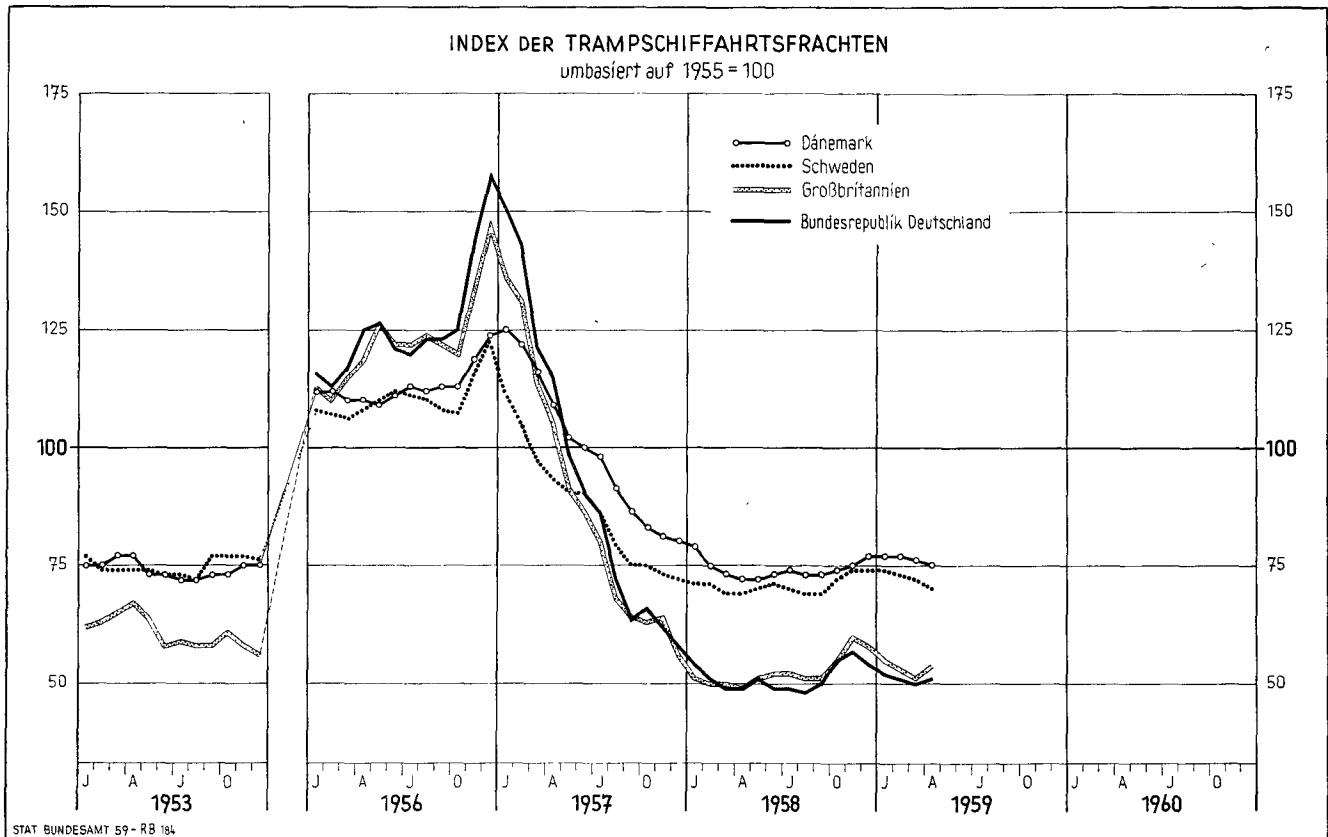
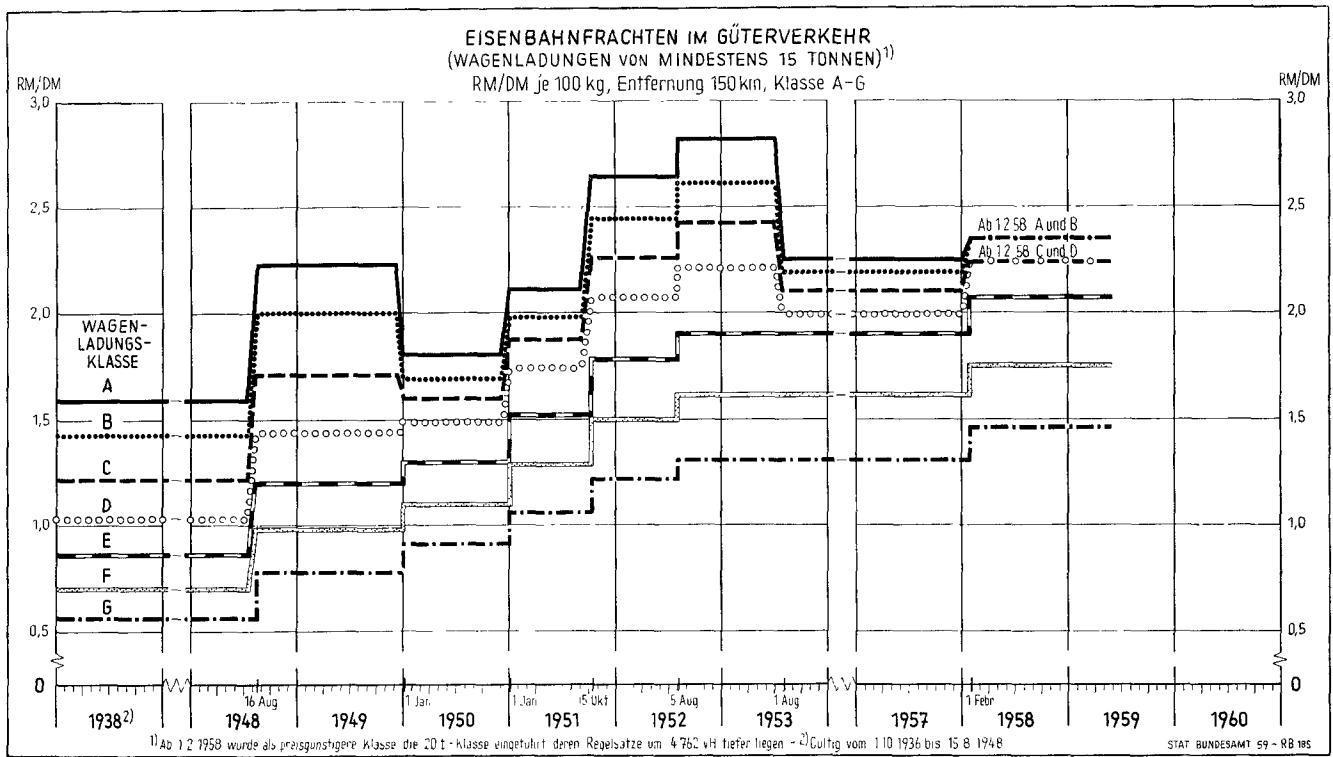
In der Cypern-Fahrt (Häfen Limassol und Famagusta) wurden für Verladungen von Antwerpen bei Stabeisen bis 12 m, Eisendraht, schwarzem und verzinktem Blech sowie Wellblech ab 1. April eine neue ermäßigte Rate (10 \$ per 1000 kg minus 32,5%) eingeführt, die zunächst bis 30. 6. 1959 befristet ist. Wegen der schwierigen Löschverhältnisse in Basrah wurde mit Wirkung vom 1. Juni 1959 für Transport mit Schiffen der Associated Continental Persian Gulf Lines (Persischer-Golf-Konferenz) eine Surcharge von 10 vH eingeführt. Andererseits hatte die gleiche Konferenz im April bei Verladungen nach Bandar Schahpur wegen der Verbesserung der Bedingungen in diesem Hafen die bislang erhobenen Surcharges fallen lassen. Von der European/South Pacific & Magellan Conference (Westküstenkonferenz) ist bekanntgegeben worden, daß sie mit Wirkung vom 6. April 1959 für Verschiffungen nach Chile die bisher 2 vH der Seefracht betragende Chilean Mercantile Marine Tax auf 3 vH angehoben hat. Die bisher in der Venezuela-Fahrt zur Bekämpfung der Outsider gewährte Vorzugsrate für Stabeisen, Blech usw.

von 9,50 \$ je metr. Tonne für Verladungen von Antwerpen nach La Guaira und Puerto Cabella und von 11,50 \$ von Antwerpen nach Maracaibo wird ab 1. Juli 1959 aufgegeben werden. Die neuen Raten lauten 10,50 \$ bzw. 12,50 \$. Mit Wirkung vom 1. Juli 1959 hat andererseits die Westindien-Konferenz für eine Reihe von Gutern Frachtverbilligungen eingeführt. Auch die Hafenzuschläge für die westindischen Häfen sind verändert worden. Schon im Februar ist für den Transport von einigen Eisen- und Stahlerzeugnissen von Antwerpen nach Port au Prince von den Konferenzen eine Sonderrate von 15 \$ je 1000 kg festgelegt worden; dazu kam 3 \$ je 1000 kg Hafengebühr. Zeitweilig war auch eine besonders günstige Rate von 8,50 \$ im Verkehr mit San Juan de Puerto Rico gewährt worden (Outsidergefahr). Anfang April meldete Antwerpen eine Senkung der Konferenzrate für Verladungen von Blechen (verzinkte Bleche, Flach- oder Wellbleche) in Bündeln oder Kästen in der Indienfahrt. Für Transporte von Westeuropa nach Bombay, Calcutta, Chittagong, Karachi und Madras wurde eine Rate von 120 \$ je lgt minus 9,5% Sofortrabatt bis Ende Juli 1959 eingeführt. Infolge der scharfen Konkurrenz der Nicht-Mitglieder-Linien sind die Fernost-Linienfrachten für Ladungen von Hongkong nach Straits-Settlement-Häfen ab 15. 3. 1959 für „offen“ erklärt und damit praktisch aufgehoben worden. Die Outsider hatten Angebote bis zu 20 vH unter den Konferenzraten gemacht.

Entsprechend den im Flugverkehr von der IATA-Konferenz in Paris im März gefaßten Beschlüssen sind für bestimmte Gebiete leichte Erhöhungen der Passagier- und Frachtraten wirksam geworden, wodurch sich auch entsprechende Veränderungen in den in diesem Bericht enthaltenen Tabellen ergeben. Über weitere Maßnahmen wurde im vorigen Heft berichtet.

Ein wichtiges Ereignis während der Berichtszeit war die Gründung einer europäischen Luftverkehrsgesellschaft „Airunion“, welche die nationalen Gesellschaften Lufthansa, Airfrance, Sabena und Alitalia umfassen soll. Die Airunion soll zunächst ein Rationalisierungs- und Quotenkartell werden. Im einzelnen wird ein gemeinsamer Flugplan ausgearbeitet und der Bodendienst rationalisiert. Die Flugzeugtypen sollen vereinheitlicht werden. Die Quoten sind auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Jahre 1962 abgestellt. Ein Hauptgrund für die sich nun anbahnende stärkere Zusammenarbeit der genannten Gesellschaften wird in der wachsenden Konkurrenz der großen amerikanischen Gesellschaften gesehen. Besonders auf der Nordatlantik-Route haben sich z. B. die Düsenflugzeuge der PAA gut eingeführt. Von der vor einem Jahr neu eingerichteten Economy-Klasse wurde so rege Gebrauch gemacht, daß die Gesellschaft die Touristenklasse auf diesen Strecken abgeschafft hat. Auch hat PAA erklärt, daß die Frachtkosten beträchtlich gesenkt werden könnten. Außerhalb des Airunion-Abkommens bleiben die KLM, die britischen Gesellschaften, die SAS und die Swissair; doch haben sich SAS und Swissair schon vor einiger Zeit zu gemeinsamer organisatorischer Arbeit vereinigt.

Im Binnenluftverkehr, der nicht den IATA-Vereinbarungen unterliegt, wurden Tarifänderungen für Frankreich und für Brasilien bekannt. Die französischen Luftfahrtgesellschaften haben für bestimmte Strecken zwischen dem französischen Mutterland und den Ländern der Franc-Zone am 1. April ihre Preise um durchschnittlich 10 vH angehoben. Am 10. April haben dagegen die brasilianischen Luftverkehrsunternehmen die Binnentarife bis zu 40 vH gesenkt, um eine bessere Auslastung der Maschinen zu gewährleisten.



### A. Fahrpreise im Personenverkehr

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

### b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

**c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zu D-Zug) in RM/DM<sup>4</sup>)**

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

<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> Für die Benützung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) sind zusätzlich zum Schnell- und Fernschnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. — <sup>5)</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 1,00 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 1959

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
<b>Belgien, Sätze in bfrs</b>								
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	—	—	—	—
<b>Einfache Fahrt</b>								
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>Hin- und Rückfahrt</b>								
<b>Dänemark, Sätze<sup>1)</sup> in dkr</b>								
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	—	—
<b>Einfache Fahrt</b>								
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>Hin- und Rückfahrt</b>								
<b>Frankreich, Sätze in ffrs</b>								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
ab 6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
ab 1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
<b>Einfache Fahrt</b>								
1950	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1951	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1952	650	520	2 556	2 046	6 306	5 046	12 556	10 046
ab 15. 5. 1953	812	650	3 190	2 556	7 870	6 306	15 670	12 556
ab 3. 6. 1956	920	660	3 580	2 560	8 820	6 300	17 580	12 560
ab 6. 1. 1958	1 100	700	4 300	2 780	10 600	6 860	21 100	13 660
ab 1. 1. 1959	1 240	840	4 900	3 280	12 100	8 080	24 100	16 080
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
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
<b>Einfache Fahrt</b>								
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>Hin- und Rückfahrt</b>								
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar</b>								
<b>für Personenzüge</b>								
<b>Einfache Fahrt</b>								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
ab 1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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	8 780	5 840
ab 1. 1. 1959	720	480	2 364	1 576	5 088	3 392	10 080	6 720
<b>für Schnellzüge — aller Art</b>								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 020	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	612	508	1 326	884	2 508	1 772	4 680	3 220
ab 1. 1. 1959	660	540	1 482	1 088	2 844	1 996	5 340	3 660
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
ab 1. 1. 1959	1 320	1 080	2 954	2 176	5 688	3 992	10 680	7 320
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs</b>								
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	—	—	—	—	—	—
<b>Einfache Fahrt</b>								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								

<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 Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Juni 1959

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>				
Niederlande, Sätze in hfl												
Einfache Fahrt												
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—				
ab 1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—				
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...				
Hin- und Rückfahrt												
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—				
ab 1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—				
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...				
Norwegen, Sätze in nkr												
Einfache Fahrt												
1950—30. 4. 1952	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
ab 1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
ab 1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
ab 1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
Österreich <sup>1)</sup> , Sätze in S												
Einfache Fahrt												
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00				
ab 1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
ab 1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	270,00	180,00				
ab 1. 9. 1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	441,00	294,00				
ab 1. 1. 1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	552,00	368,00				
Schweden, Sätze in skr												
Einfache Fahrt												
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
ab 1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
ab 1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
ab 1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
ab 1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
ab 1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
ab 1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
Schnellzugzuschlag												
1950	1. Klasse <sup>2)</sup>		2. Klasse <sup>2)</sup>									
ab 1. 5. 1951	4,50		3,00									
ab 1. 4. 1952	6,00		4,00									
ab 1. 6. 1953	6,00		4,00									
ab 1. 1. 1957	4,50		3,00									
ab 1. 1. 1957	4,50		3,00									
Schweiz, Sätze in sfrs												
Einfache Fahrt												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
ab 1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
Hin- und Rückfahrt												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
ab 1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	
Portugal, Sätze in Escudos												
Einfache Fahrt												
1952	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
1953	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
1954	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
ab 15. 11. 1955	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
ab 15. 8. 1957	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt												
1952	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
1953	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
1954	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
ab 15. 11. 1955	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
ab 15. 8. 1957	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—
Spanien, Sätze in Pesetas												
Einfache Fahrt												
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95	203,10
ab 21. 5. 1954	...	17,95	11,20	...	71,55	44,70	...	178,80	111,70	...	357,50	223,40
ab 1. 10. 1956	24,75	18,05	11,25	98,80	71,50	44,70	246,90	176,60	112,00	493,75	359,15	224,45
ab 1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80	303,00
ab 1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00	304,00
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90	406,20
ab 21. 5. 1954	...	35,90	22,40	...	143,10	89,40	...	357,60	223,40	...	715,00	446,80
ab 1. 10. 1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20	224,00	987,50	718,30	448,90
ab 1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	606,00
ab 1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	608,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km												
Einfache Fahrt												
ab 1. 1. 1950	1. Klasse		2. Klasse <sup>2)</sup>		1. Klasse		Hin- und Rückfahrt		2. Klasse <sup>2)</sup>			
ab 1. 5. 1952	4,07		2,44		8,14				4,88			
ab 15. 9. 1957	2,63		1,75		5,25				3,50			
	3,00		2,00		6,00				4,00			

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: Mitte Juni 1959

in DM<sup>1)</sup>

Fahrtroute von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland	304	67,96	55,65	135,92	111,30
London—Hoek van Holland	191	13,59	9,80	27,18	19,60
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	298	24,12	12,06	48,24	24,12
Passau Hbf—Wien West					
insgesamt	<b>1 560</b>	<b>193,17</b>	<b>136,51</b>	<b>344,34</b>	<b>245,02</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	15,75	10,42	31,50	20,84
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	390	55,13	43,58	102,76	84,30
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	759	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,24	24,12
insgesamt	<b>1 574</b>	<b>182,50</b>	<b>125,06</b>	<b>315,50</b>	<b>219,26</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,18	72,24
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
insgesamt	<b>1 085</b>	<b>119,09</b>	<b>80,12</b>	<b>212,68</b>	<b>143,24</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,20	16,86	50,40	33,72
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	177	21,92	13,66	37,43	25,46
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	720	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	365	30,00	20,10	51,69	34,70
insgesamt	<b>1 503</b>	<b>161,62</b>	<b>107,62</b>	<b>269,52</b>	<b>181,88</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,18	72,24
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,30
insgesamt	<b>1 261</b>	<b>159,06</b>	<b>106,77</b>	<b>294,12</b>	<b>197,54</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,81	9,25	25,62	18,50
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	116	17,03	12,26	25,40	18,29
insgesamt	<b>897</b>	<b>100,84</b>	<b>69,51</b>	<b>164,52</b>	<b>113,79</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	156	19,14	11,80	32,62	21,92
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	598	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,64	24,81	51,86	37,17
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
insgesamt	<b>1 791</b>	<b>181,22</b>	<b>115,89</b>	<b>310,86</b>	<b>198,65</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	253	25,72	17,29	44,42	29,94
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,00	3,00	12,00	6,00
insgesamt	<b>1 455</b>	<b>161,22</b>	<b>107,29</b>	<b>229,92</b>	<b>152,94</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	365	30,00	20,10	51,69	34,70
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	17,94	8,97	35,88	17,94
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	40,00	28,43	80,00	56,86
insgesamt	<b>2 367</b>	<b>220,44</b>	<b>146,50</b>	<b>344,07</b>	<b>228,50</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	17,38	11,58	34,76	23,16
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	95,93	74,80	137,32	121,14
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,64	24,81	51,86	37,17
Chiasso—Mailand	51	4,15	2,31	7,07	3,94
insgesamt	<b>2 240</b>	<b>259,10</b>	<b>185,50</b>	<b>405,01</b>	<b>289,41</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg Mitte See	624	70,73	47,15	121,34	80,89
Hälsingborg Mitte See—Großenbrode Mitte See	301/283	23,84	19,43	49,67	33,48
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	742	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	21,92	13,66	37,43	25,46
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,20	16,86	50,40	33,72
insgesamt	<b>2 076</b>	<b>234,19</b>	<b>156,10</b>	<b>391,84</b>	<b>263,55</b>

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht in „Der Transportdienst“ Jg. 32, Heft 23 vom 3. Juni 1959) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,962 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

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

#### 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	1,50	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24
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
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46
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>3)</sup>	1,30 <sup>4)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49

<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 1 000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette tier. Öle sonst. pflz. import. u. tier. Öle	Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefel- kies	Schwefel- kies- abbrände	Stein- kohle	Steinkohlen- Briketts Koks		Roh- braun- kohlen
von	Hambg.- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Megg	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf		Gelsen- kirchen Hbf	Liblar
nach	Frank- furt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mann- heim (588 km)	Frank- furt (Main) (507 km)	Hanno- ver (162 km)	Dort- mund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld- Süd (129 km)	Hildes- heim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)   (346 km)		(435 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 <sup>a)</sup>	17 S 1 <sup>b)</sup>	16 B 1 <sup>b)</sup>	24 S 5 <sup>b)</sup>	B c)	24 S 5 <sup>b)</sup>	A b)	7 B 35 <sup>c)</sup>	7 B 21 <sup>c)</sup>	7 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>	6 B 14 <sup>c)</sup>
1938 JD .....	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	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	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	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	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	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	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	20,20
1957 JD .....	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	57,74 <sup>3)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1958 Okt. ....	50,90 <sup>4)</sup>	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1958 Nov. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1958 Dez. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1959 Jan. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1959 Febr. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1959 März ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1959 April ....	43,30 <sup>4)</sup>	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1959 Mai ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10
1959 Juni ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	22,10

Ware	Braun- kohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/ Dieselöl	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefel- säure	Dünge- kalk	Thomas- mehl	Stickstoff- düngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baum- wolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum- Langen- dreer	Hamburg	Wies- baden	Köln	Duisburg	Regens- burg	Dort- mund	Ludwigs- hafen	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildes- heim (311 km)	Hagen (62 km)	Frank- furt (Main) (342 km)	Osna- brück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (510 km)	Back- nang (614 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 2 <sup>c)</sup>	C c)	14 B 23 <sup>c)</sup>	4 B 6 <sup>b)</sup>	G c)	C c)	11 B 1 <sup>b)</sup>		23 S 3 <sup>b)</sup>		21 S 2 <sup>c)</sup>	A c)
1938 JD .....	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 JD .....	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 JD .....	26,73	15,31	58,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	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	37,33	27,31
1954 JD .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 JD .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 JD .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 JD .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1958 Okt. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1958 Nov. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1958 Dez. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1959 Jan. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1959 Febr. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1959 März ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1959 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	39,80	25,30
1959 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	39,80	25,30
1959 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	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Gruben- holz	Schnitt- holz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halb- zeug <sup>11)</sup>	Stahl- schrott	Stab- form- stahl <sup>12)</sup>	Rohren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>		
von	Passau Hbf		Regens- burg	Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen		
nach	Herford (690 km)	Mannheim- Sondhofen (504 km)	Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)   (66 km)		(342 km)	Braun- schweig (274 km)	Hamburg (387 km)   (365 km)		Bremen (254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21 <sup>c)</sup>	1 B 22 <sup>c)</sup>	1 B 34 <sup>c)</sup>	1 B 1 <sup>c)</sup>	F <sup>8)</sup> b)	D <sup>9)</sup> b)	F/IV <sup>10)</sup> c)	F/III <sup>10)</sup> c)	F/IV <sup>10)</sup> c)	D/I <sup>10)</sup> c)	D c)	D/I <sup>10)</sup> c)	
1938 JD .....	20,20	10,50	.	10,40	25,60 <sup>6)</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>7)</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>5)</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	30,78	5,10	8,30	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <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
1958 Okt. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1958 Nov. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1958 Dez. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 Jan. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 Febr. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 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
1959 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
1959 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
1959 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

\*) Die genauen Änderungsdaten sind der Tabelle I. B. 1 zu entnehmen.

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 bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. Februar 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> JD 1958. — <sup>4)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommerarif, für die Monate Oktober bis März ein Winterarif eingeführt. Das fracht-  
pflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beizugebene Eis. — <sup>5)</sup> Durchschnitt April bis Dezember 1952. — <sup>6)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>7)</sup> Durchschnitt  
August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar  
1958 für Montangüter. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. —  
e) Privat-Kesselwagen.

## 1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien											Tanker Index <sup>5)</sup> (£)	
	Deutscher Seefrachtenindex <sup>1)</sup>			Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>2)</sup>									Zeitcharter			
	Linien-	Tramp-	Tanker-	Reisecharter						Motor-						
				insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Erz	Düngemittel	Holz	Esparto	insgesamt	ölgeladene Schiffe <sup>4)</sup>			
2. Hj. 1954 = 100			1952 = 100											Scale <sup>3)</sup> = 100		
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 JD	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</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	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	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	229,5
1957 JD	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	143,4	143,4
1958 JD	122,3	67,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	68,2	71,5	68,8	55,5	55,2	56,0	46,9	46,9
1958 Jan.	127,9	71,5	41,9	64,9	58,5	77,8	53,0	71,1	—	72,6	74,5	—	—	61,1	33,7	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	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	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	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	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	41,5
Juli	120,6	65,2	50,0	66,6	64,1	82,8	52,1	74,9	58,9	72,3	68,6	60,1	61,8	58,4	58,2	58,2
Aug.	120,6	63,8	53,1	65,0	59,9	88,1	59,5	66,7	58,2	66,5	66,6	55,1	56,0	54,2	52,3	52,3
Sept.	120,3	65,5	56,5	65,7	64,0	90,5	50,6	67,3	—	67,6	63,8	—	—	52,7	49,4	49,4
Okt.	120,7	71,9	57,3	70,4	70,4	81,8	60,4	70,4	87,0	70,2	66,6	54,2	50,9	57,5	53,4	53,4
Nov.	120,4	75,0	59,2	76,4	76,3	105,7	59,6	70,0	80,6	80,4	67,2	59,6	58,4	60,8	50,1	50,1
Dez.	120,4	71,8	60,6	74,6	74,7	104,5	57,7	73,1	74,4	—	66,3	55,8	54,7	56,9	50,5	50,5
1959 Jan.	120,0	68,0	57,5	70,3	72,1	79,2	53,8	71,3	—	79,3	66,8	53,1	49,9	56,3	49,4	49,4
Febr.	119,6	67,5	52,2 <sup>r</sup>	68,2	64,0	81,9	61,9	69,6	55,9	77,8	68,5	50,6	48,5	52,7	46,3	46,3
März	119,1	65,5	45,2	65,1	65,3	78,4	47,6	71,1	55,9	72,7	69,0	53,6	50,6	56,6	39,2	39,2
April	118,8	67,5	41,4	68,6	68,4	82,6	53,0	67,7	—	78,5	67,0	52,8	51,9	53,6	34,3	34,3
Mai	118,7	68,8	47,4	64,6	66,0	—	57,0	—	—	70,1	69,3	56,7	59,5	53,9	37,9	37,9

Zeit	Niederlande <sup>6)</sup>							Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>7)</sup>	Dänemark	Norwegen <sup>6)</sup>				Schweden <sup>13)</sup>					
	Reise-						insgesamt			Reise-	Zeit-								
	Charter																		
	davon:																		
insgesamt	Getreide	britischen	Kohle aus		niederländischen	Erz	Sonstige	insgesamt	Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-					
			amerikanischen Häfen	aus-															
1924/38 = 100															1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale <sup>2)</sup> / USMC <sup>12)</sup> = 100	1948 = 100	
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>8)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115					
1954 JD	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	78 <sup>8)</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	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92					
1956 JD	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	113	152,7	198,8	223,5 <sup>10)</sup>	162,5	170	166					
1957 JD	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112					
1958 JD	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53					
1958 Jan.	252,4	214,3	—	237,1	233,5	319,4	290,8	79	83,2	68,7	43,9	39,0	110	48					
Febr.	244,7	206,8	—	221,7	—	291,1	285,9	75	81,9	62,6	55,9	46,3	110	59					
März	240,8	214,7	—	212,6	191,2	270,0	274,6	73	76,1	64,4	49,3	45,7	107	58					
April	243,2	225,1	—	232,3	288,3	291,0	352,6	72	74,8	65,4	39,0	41,2	106	49					
Mai	236,9	236,1	—	226,5	224,9	291,2	228,6	72	77,4	65,4	42,1	42,3	108	48					
Juni	242,9	240,6	—	225,4	226,0	287,4	277,7	73	76,6	65,7	46,3	41,7	109	49					
Juli	236,1	211,5	—	226,1	212,5	355,8	276,3	74	76,6	63,8	59,1	53,0	108	56					
Aug.	233,8	210,4	—	227,9	—	246,6	277,4	73	75,4	64,3	65,2	51,2	107	60					
Sept.	226,9	215,5	—	220,4	230,0	267,4	270,0	73	75,1	59,2	59,2	51,3	106	55					
Okt.	240,2	237,7	—	237,0	—	243,5	274,0	74	79,1	62,0	66,6	50,3	111	55					
Nov.	281,7	267,3	—	258,7	—	336,5	316,4	75	80,4	64,0	58,0	50,8	114	54					
Dez.	267,7	232,1	—	250,2	—	329,9	298,1	77	79,6	57,8	65,9 <sup>11)</sup>	51,1	114	50					
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50					
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49					
März	213,0 <sup>r</sup>	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45					
April	241,6	214,9	—	206,1	222,9	292,8	284,4	75	78,5	61,4	47,2	37,3	108	44					
Mai	239,5	237,6	—	195,6	—	297,4	246,7	74	76,9	62,7	53,9	40,2	109	42					

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — <sup>2)</sup> Berechnet aus Frachtabschlüssen in Korrekturwerten des London Market Tanker-Nominal Freight Scale Nr. 2, gültig ab 1. Juli 1954 (als Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958) und des Schedule of Maximum Freight Rates for voyages of British Tankers des British Ministry of Transport (MOT), gültig ab 1. Januar 1946. — <sup>3)</sup> Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — <sup>4)</sup> Schiffe von 8000 t dw und mehr. — <sup>5)</sup> Berechnet von: Harley Mullion & Co. Ltd., London. — <sup>6)</sup> Berechnet von: Joh. den Braber, Rotterdam. — <sup>7)</sup> Berechnet vom: Statistische Departement. — <sup>8)</sup> Umbasierte Jahresdurchschnitte 1950—1954 des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — <sup>9)</sup> Berechnet von: Norwegian Shipping News. — <sup>10)</sup> Vor 1957 nach MOT. — <sup>11)</sup> Ab 15. Dezember 1958 nach Scale Nr. 3. — <sup>12)</sup> USMC; Ab Februar 1946. — <sup>13)</sup> Berechnet von: Kammers Kollegium.

Zeit	Italien														
	Internationaler Trampfrachtenindex <sup>1)</sup>														
	Allgemeiner Index	darunter:													
		Getreide			Zucker		Kohle				Eisenerz	Pyrit	Phosphat		
		North. Range	La Plata	Australien nach UK/Kont.	Kuba	Queensland	U.S. Atlantik North. Range	Rotterdam nach Italien	Danzig	Cardiff	Bona	Huelva	Casa-blanca nach Nordeuropa	Sfax/Susa	Ok-Wk/UK
		1938 = 100													
1950 JD .....	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 JD .....	315	369	336	262	475	331	176	189	359	198	396	403	390	290	399
1955 JD .....	466	531	420	382	712	457	274	293	478	221	560	516	526	414	495
1956 JD .....	537	651	630	521	879	631	353	365	577	329	625	614	595	477	541
1957 JD .....	417	447	422	299	721	323	249	255	511	199	601	570	443	320	624r
1958 JD .....	247r	264	242	203	356	285	125	158	295	164	392r	—	315r	231	331
1958 Jan. ....	244	300	240	198	403	226	127	141	—	—	—	—	331	238	—
Febr. ....	252	240	224	183	423	—	126	146	231	—	419	—	—	232	—
März ....	236	264	219	178	415	—	120	155	263	175	—	—	324	238	—
April ....	223	245	227	172	423	213	125	142	276	157	—	—	—	226	—
Mai ....	241	301	235	194	423	285	131	160	281	162	—	—	—	226	—
Juni ....	216	254	219	194	—	283	126	158	284	160	—	—	—	229	—
Juli ....	244	245	244	191	229	279	132	151	415	160	378	—	290	229	—
Aug. ....	226r	222	250	200	235	279	120	147	—	162	352r	—	290	226	—
Sept. ....	230	261	250	206	235	283	117	147	—	166	—	—	310	226	326
Okt. ....	243	286	250	232	—	335	119	181	276	166	—	—	324	229	326
Nov. ....	265	319	276	232	414	331	127	165	—	164	419	—	324	239	342
Dez. ....	231	228	268	251	—	338	126	199	287	169	—	—	331	238	—
1959 Jan. ....	250	—	236	255	409	272	119	161	259	152	—	—	324	233	359
Febr. ....	236	207	268	—	396	334	116	153	272	169	—	—	—	226	—
März ....	219	247	172	198	371	—	116	151	260	177	—	—	283	226	—
April ....	238	288	271	224	342	—	111	172	268	179	—	—	317	233	—
Mai ....	243	—	271	228	278	305	110	171	—	162	373	—	303	233	—

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

Zeit	Großbritannien													c) Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>5)</sup>			
	a) Activity Index <sup>2)</sup> <sup>3)</sup>										b) Zeit charter Volume Index <sup>2)</sup> <sup>4)</sup>	AFRA-Rate	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohölfahrt in s per 2240 lbs				
	insgesamt	davon:											Karib. See	US-Golf	Pers. Golf		
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/Düngemittel	Sonstige	Kon-sektiv.							
Januar—Juni 1954 = 100														Scale <sup>6)</sup> = 100	nach London		
1954 JD .....	100,0 <sup>a)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,0 <sup>a)</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	54.9r	76.5		
1957 JD .....	268.2	57.5	14.5	39.1	6.4	23.1	17.7	11.1	14.1	88.1	83.7	139.23	45.3	53.6	89.5		
1958 JD .....	107.8	55.8	8.5	13.0	4.0	7.3	2.8	6.1	7.0	5.8	76.6	121.03	39.4	46.6	65.7		
1958 Jan. ....	117.1	51.5	7.5	17.5	5.1	11.0	2.6	11.6	8.6	3.7	92.6	124.6	40.6	47.11	67.6		
Febr. ....	86.7	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	124.1	40.4	47.8	67.3		
April ....	92.7	41.6	7.1	10.5	4.2	5.3	3.7	3.5	5.4	13.4	54.0						
Mai ....	92.2	34.1	14.9	19.1	2.9	6.4	1.1	5.1	5.0	7.5	31.9	121.5	39.6	46.8	66.0		
Juni ....	98.2	38.4	9.3	16.3	3.4	5.6	2.9	8.1	8.8	5.8	64.7						
Juli ....	85.6	38.3	6.6	14.4	3.9	6.2	1.5	8.0	4.4	4.0	71.3	121.5	39.6	46.8	66.0		
Aug. ....	89.3	42.5	5.3	11.3	4.1	6.3	1.4	7.5	6.3	5.8	94.5						
Sept. ....	104.7	61.7	11.1	8.3	3.6	7.0	3.6	3.6	5.8	2.1	98.8	113.9	37.0	43.9	62.3		
Okt. ....	147.7	99.0	10.8	10.3	4.3	8.7	1.6	5.2	6.1	4.5	109.9						
Nov. ....	161.0	116.2	6.0	13.6	4.6	7.0	3.0	3.2	8.3	2.9	104.2	122.0	17.5	7.2	12.1		
Dez. ....	126.2	69.4	8.2	13.5	4.5	8.3	7.1	3.9	7.9	8.2	82.9						
1959 Jan. ....	133.3	76.7	4.5	14.0	4.7	7.4	7.5	5.9	5.4	7.3	116.0	111.6	36.3	42.10	61.5		
Febr. ....	130.8	71.5	9.5	11.9	6.2	6.8	6.8	5.4	4.3	11.2	109.7						
März ....	125.8	68.7	5.3	11.1	2.8	6.7	4.8	7.2	7.3	12.1	127.0	122.0	17.5	7.2	12.1		
April ....	141.5	74.7	8.8	8.7	3.4	6.9	8.7	5.6	7.2	17.5	102.0						
Mai ....	129.2	74.0	7.6	7.9	4.2	7.7	9.0	5.1	7.4	9.8	133.1						

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Berechnet von: Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht in: Informazioni maritime 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 Frachteinahmen aller bekanntgewordener Reisechartern mit 4000 t dw und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — <sup>4)</sup> Berechnet aus dem im Berichtszeitraum festgestellten Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage, bezogen auf den entsprechenden Tonnageumfang im Basiszeitraum. — <sup>5)</sup> Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich). — <sup>6)</sup> Scale Nr. 2 und 3 siehe Seite 12, Anmerkung 2.

## 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

## a) im Überseeverkehr

Zeit von nach		Getreide												
		US-Golf			St. Lawrence			North. Range		Nord-Pazifik		La Plata		
		UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	Japan <sup>1)</sup>	UK/ Kont.	Rtttd.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	West- italien
		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	.	.	13.10	.	25.9	.	25.3	25.2	.	
1950 JD	.	.	.	38.6	5,72	5,24	.	9,58	69.5	.	48.8	46.1	.	
1954 JD	59.5	7,59	12,21	51.3	6,00	6,92	54.11	7,11	81.9	12,58	82.3	79.2	76.9	
1955 JD	91.1	10,61	16,61	77.7	8,51	8,78	79.11	9,43	122.6	16,20	110.4	96.5	93.2	
1956 JD	114.0	14,02	21,92	90.6	10,90	10,61	99.5	11,76	152.9	18,17	155.2	145.11	138.11	
1957 JD	78.6	9,50	16,43	63.0	6,29	5,72	68.3	8,23	95.1	10,53	116.0	91.11	96.3	
1958 JD	46.0	4,95	8,37	40.8	4,15	4,85	40.4	4,40	61.6	7,06	56.8	51.3	54.7	
1958 Juli	47.6	4,79	7,98	38.0	3,58	.	38.0	.	57.6	.	55.0	50.2	55.8	
Aug.	45.0	4,27	8,30	36.11	4,00	.	37.5	.	53.3	5,50	55.0	48.4	52.8	
Sept.	43.6	4,56	8,15	35.4	4,17	.	36.0	4,38	50.4	5,73	54.4	54.2	55.6	
Okt.	50.7	5,64	8,65	40.9	4,25	.	43.3	4,65	58.6	7,10	63.6	58.6	60.3	
Nov.	51.11	6,05	8,86	46.0	4,70	5,15	45.0	5,25	71.5	8,22	67.3	62.4	63.6	
Dez.	50.0	5,33	8,27	50.0	.	5,50	45.0	5,25	75.0	8,25	66.9	56.1	56.4	
1959 Jan.	49.1	5,07	7,78	49.7	4,00	.	42.7	4,75	70.3	7,50	65.3	55.9	56.4	
Febr.	43.3	4,74	7,25	42.9	3,88	4,13	38.5	4,75	63.8	.	61.5	47.10r	52.6r	
März	44.0	4,26	7,25	37.6	.	.	38.0	.	64.9	7,00	60.8r	47.2r	51.9r	
April	50.0	4,48	8,02	40.9	3,84	3,96	38.0	.	65.0	.	63.4	57.8r	59.11r	
Mai	47.9	4,66	8,13	40.0	3,75	4,13	38.0	.	51.10	.	68.10	61.4p	61.4p	

Zeit von nach	Getreide						Zucker				Kopra	Kohle	
	West-	Ost-	Full	Nord-	Süd-	Schwarz-	Kuba		San	Mauri-	Queens-	Philipp-	Hampton
	Australien	Australien	Range	china	Afrika	meer			Domingo	tius	land	pinen	Roads
	UK/Kont.	UK/Kont.		Antw./ Rtttd./ Hbg.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	UK	Rtttd.		UK		Antw./ Hbg.	Nordd. Häfen
	s je 2240 lbs										\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 JD	32.3	.	33.9	29.9	.	10.8	16.0	16.6	.	.	.	.	.
1950 JD	69.10	76.5	70.10	94.11	.	36.5	60.1	67.7	53.10	55.7	84.3	.	.
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	38.3
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	60.4
1956 JD	171.1	176.3	173.0	199.2	124.4	.	141.3	133.8	124.10	135.1	214.8	0,41	78.0
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	53.1
1958 JD	63.3	73.1	67.7	61.5	48.8	48.10n	66.2	60.11	56.7	58.7	103.7	0,15	25.8
1958 Juli	57.6	.	.	52.3	47,1	50.0n	.	.	.	55.6	.	.	24.8
Aug.	57.6	.	.	53.0	46.6	50.0n	.	.	.	55.5	96.3	0,14	25.5
Sept.	57.11	66.8	62.4	.	47.9	50.0n	58.6	.	.	57.5	95.5	0,14	25.0
Okt.	74.3	81.1	76.0	72.6	51.7	46.1n	67.6	.	57.6	60.3	112.6	0,17	25.1
Nov.	75.3	82.6	77.10	73.4	52.2	45.0n	67.6	.	57.6	64.2	112.6	0,16	27.4
Dez.	77.0	.	.	68.9	.	45.0n	.	.	.	.	115.0	.	27.1
1959 Jan.	78.2	87.6	83.9	.	48.9	45.0n	.	.	57.6	65.0	.	.	24.10
Febr.	.	.	.	.	49.10	.	.	.	57.6	60.0	114.5	.	24.0
März	71.3	81.0	74.9	65.0 <sup>1)</sup>	47.3	.	63.6	.	58.0	60.0	.	.	22.5
April	69.3	79.3	75.2	63.6 <sup>1)</sup>	42.6	.	.	62.6 <sup>2)</sup>	59.9	.	105.0	.	.
Mai	70.1	80.0	74.10	62.0	.	.	62.6	67.10 <sup>2)</sup>	.	.	.	.	22.0

Zeit von nach	Kohle						Erdöl (dirty)						
	Hampton Roads			Wales		Rotter-	Danzig/ Stettin	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf	
	Rotter-	West-	Japan	West-	Rotter-	Westitalien		UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen
	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		italien	dam								
1938 JD	.	.	.	7.6 <sup>3)</sup>	4.1	5.9	.	.	13.7	.	.	.	24.10
1950 JD	.	.	.	23.8	13.6	22.4	31.4	44.7 <sup>4)</sup>	.	49.10 <sup>4)</sup>	.	84.2 <sup>4)</sup>	.
1954 JD	36.0	5,67	10,28	23.5	14.7	20.4	27.2	25.10 <sup>4)</sup>	.	31.1 <sup>4)</sup>	.	44.3 <sup>4)</sup>	.
1955 JD	59.2	8,77	14,42	33.5	18.2	27.6	42.6	37.2 <sup>4)</sup>	.	36.4 <sup>4)</sup>	.	69.4 <sup>4)</sup>	.
1956 JD	77.2	11,52	19,90	37.11	21.4	33.1	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0
1957 JD	51.11	7,90	15,71	35.2	14.7	29.5	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1
1958 JD	24.2	3,97	7,60	23.11	13.0	16.2	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2
1958 Juli	23.10	4,05	8,59	.	12.3	.	22.0	16.3	17.5	.	.	35.0	36.4
Aug.	23.9	3,77	7,88	21.0	.	.	22.0	.	.	.	.	31.7	32.1
Sept.	23.2	3,17	7,05	22.8	13.0	.	22.6	16.5	17.7	.	.	30.3	31.4
Okt.	24.7	3,81	7,00	25.0	.	.	22.6	16.8	17.10	.	.	34.0r	35.7
Nov.	25.6	4,21	4,21	25.0	.	.	22.6	17.1	18.3	20.0	20.11	32.6r	33.9
Dez.	26.7	4,12	7,21	.	15.0	16.8	23.5r	18.1	19.4	24.0	25.2	30.6r	31.7
1959 Jan.	23.7	3,79	7,38	.	.	.	24.8	16.8	17.8	.	.	30.5	31.3
Febr.	23.2	3,72	7,25	31.6	12.0	.	23.0	16.0	17.0	.	.	29.1	30.1
März	20.11	3,68r	7,30	.	.	.	24.0	16.4	18.0	.	24.6	22.10	23.7
April	20.6	3,58	7,41	.	.	16.5	.	11.5	12.11	.	.	22.4	22.4
Mai	20.6	3,53	7,69	22.3	12.0	.	21.3	16.3	17.3	.	.	.	26.11

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — <sup>1)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>2)</sup> Umgerechnet von US-\$ je 2240 lbs. — <sup>3)</sup> Nach Marseille. — <sup>4)</sup> 1950 bis 1955 nach UK/Kont. berechnet nach MOT.

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

Zeit von nach	Grubenholz					Schnitt- und Bauholz										
	Untere Zone Finnland	Lenin- grad	Untere Zone Schweden	Westküste	Ost- Kanada <sup>1)</sup>	Obere Zone Finnland	Untere	Obere Zone Schweden	Untere	Archan- gelsk <sup>1)</sup>	Nord- Pazifik					
												UK				
												s je Fathom				
s je Standard												\$ je 2240lbs				
1938 JD .....	120.1	133.9	88.3	.	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	190.5	70.7					
1950 JD .....	138.3	139.2	132.4	.	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	232.2	88.2					
1954 JD .....	211.11	222.6	174.3	.	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	306.0	144.6					
1955 JD .....	217.1	210.10	.	.	320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	344.7	.					
1956 JD .....	183.6	174.5	160.11	156.11	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4	.	97.6					
1957 JD .....	127.1	119.9	126.4	119.4	187.2	202.2	180.5	200.5	181.6	223.0	76.2					
1958 Juli .....	142.6	.	144.6	145.0	.	197.6	184.2	.	182.6	.	70.0					
Aug. ....	.	125.0	127.6	122.4	.	190.5	175.8	207.6	173.4	215.0	73.2					
Sept. ....	.	.	122.6	.	180.0	181.11	180.0	.	167.6	220.0	75.0					
Okt. ....	.	.	133.9	.	.	198.2	178.11	.	177.6	.	77.6					
Nov. ....	.	.	140.0	.	.	.	191.8	201.11	200.3	.	89.7					
Dez. ....	140.0	.	.	.	.	225.0	197.2	.	198.9	222.6	95.0					
1959 Jan. ....	140.0	.	.	129.0	.	.	200.0	.	191.8	216.3	83.8					
Febr. ....	140.0	.	.	.	.	.	206.3	.	213.9	220.0	81.3					
März ....	140.0	125.0	122.6	121.6	165.0r <sup>1)</sup>	222.0	185.0	.	178.6r	220.0	80.8					
April ....	137.0	125.0	133.3	120.0	.	190.0	178.2	190.0	173.9	225.0	82.6					
Mai .....	.	.	.	.	172.6	187.6	171.3	175.0	172.6	220.0	75.3					

Zeit von nach	Zinkkonzentrat Port Pirie (Südastral)	Erze								Schwefelkies (Pyrit)	
		Almeria	Bona	La Goulette	Takoradi	Vitória (Bras.)	Marmagosa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay	Vassiliko Bay
	s je 2240 lbs										
1938 JD .....	75.6	.	.	.	.	.	.	6.9	.	29.2	29.10
1950 JD .....	93.6	.	25.1	24.9	47.10	54.3	60.7	17.9	19.7 <sup>3)</sup>	36.5	35.6
1954 JD .....	127.11	33.2	35.8	36.6	.	72.9	91.0	18.8	25.11	46.0	46.5
1955 JD .....	185.4	41.0	43.0	41.6	95.0	107.8	122.8	29.11	38.7	58.9	57.4
1956 JD .....	131.6	33.1	34.11	35.9	67.6	77.10	77.6	30.2	39.8	44.9	45.8
1957 JD .....	69.3	21.8	21.2	19.6r	48.9	39.4	43.3	25.2	36.7	26.9	25.10
1958 Juli .....	.	22.3	.	.	.	.	.	17.4	18.9	.	26.0
Aug. ....	.	.	19.0	19.0	50.0	.	39.0	.	17.0	.	26.0
Sept. ....	.	.	19.0	18.6	.	.	.	.	.	25.3	.
Okt. ....	.	.	.	.	45.0	40.11	39.9	.	.	26.0	.
Nov. ....	.	26.0	.	.	.	42.0	.	.	21.2	.	26.8
Dez. ....	.	.	.	19.0	.	40.6	48.1	.	22.0	30.3	28.0
1959 Jan. ....	92.6	20.0	.	20.3	.	.	46.6	.	.	27.6	.
Febr. ....	92.6	20.0	.	.	.	36.0	44.6	.	15.9	25.9	.
März ....	.	.	.	.	42.0	36.0	.	.	.	.	.
April ....	.	.	.	.	.	37.3	49.0	.	17.6	27.0	25.0
Mai .....	81.3	.	.	.	.	.	.	.	17.6	.	.

Zeit von nach	Schwefelkies (Pyrit)			Bauxit	Schrott <sup>4)</sup>	Espartogras	Düngemittel				Schwefel		
	Huelva			Itea	Northern Range	Algerien	(Phosphat)		(Kali)		US-Golf		
	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./ Rtttd./Amst.	UK	Casablanca	Sfax	Antwerpen	Hamburg	UK		
							Antw./Rtttd.	Antw./ Rtttd./Hbg.	Nordchina	Japan			
s je 2240 lbs												\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs
1938 JD .....	.	.	8.3	.	.	.	.	.	.	.	40.11		
1950 JD .....	26.9	25.8	24.3	.	.	.	23.0	24.2	.	.	51.0		
1954 JD .....	39.11	29.3	27.10	37.2	8.54	87.4	27.2	29.5	104.10	10.49	86.3		
1955 JD .....	50.6	40.9	37.0	52.5	12.97	115.8	35.8	37.2	108.0	14.15	112.9		
1956 JD .....	56.2	43.7	41.9	59.7	17.70	126.1	39.9	44.0	145.7	20.67	98.5		
1957 JD .....	46.7	35.5	31.8	50.6	12.28	110.9	27.6	32.0	109.9	16.47	49.6		
1958 JD .....	36.3	22.9	23.2	31.9	6.07	80.11	19.8	20.6	61.10	8.45	.		
1958 Juli .....	37.3	.	23.6	.	5.84	81.6	19.4	20.9	59.8	8.37	55.0		
Aug. ....	.	21.0	.	.	.	77.6	19.1	20.0	62.10	.	52.6		
Sept. ....	34.6	.	.	30.6	.	81.3	19.3	.	.	.	46.9		
Okt. ....	36.0	.	22.3	.	.	78.2	19.3	20.0	62.0	.	.		
Nov. ....	35.11	23.0	22.8	31.6	.	79.7	20.0	21.0	64.0	.	.		
Dez. ....	.	.	.	31.6	.	79.5	20.0	20.6	62.6	7.50	50.0		
1959 Jan. ....	31.0	.	31.3	31.0	.	82.4	19.6	20.6	.	7.50	50.6		
Febr. ....	.	.	23.0r	.	.	78.8	.	20.0	.	.	.		
März ....	.	22.6	22.3	.	.	79.1	19.0	21.0	50.0	.	.		
April ....	32.6	.	23.0	31.6	.	80.0	19.0	21.0	56.5	.	47.6		
Mai .....	.	.	.	31.0	5.35	80.6	19.0	.	54.0	.	47.6		

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — <sup>1)</sup> Ab 1955 große Ladungen über 1000 Fathoms bzw. Standards. — <sup>2)</sup> Abbrände — <sup>3)</sup> Nach Rotterdam. — <sup>4)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten



noch : 2. Frachtraten der Trampschifffahrt  
b) im Küstenverkehr

Zeit von  nach	Getreide				Salz				Steinkohle		
	Stockholm	Seeland (dän.)	Elbe		Rheinberg/ Ossenberg	Lübeck		Wismar/ Stralsund	Ostküste Groß- britannien <sup>1)</sup>	Stettin	
	Elbe	Seeland (dän.)	nördl. Halmst./ Götenburg		Kopenhagen	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	Oskarshamn			Varberg/ Malmö	südl. Malmö/ Oskarshamn
	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg			s je 2240 lbs	skr je 1000 kg	
1950 JD .....	14,06	.	.	.	.	17,00	11,34	9,50	12,6	.	.
1954 JD .....	19,50	6,50	.	.	16,46	16,45r	18,00	10,03	16,6	11,38	13,31
1955 JD .....	25,00	8,16	11,87	15,38	18,00	18,21	16,00	11,64	22,2	19,88	15,38
1956 JD .....	26,63	8,01	11,56	12,83	.	20,33	17,94	14,20	20,6	17,39	17,59
1957 JD .....	24,50	7,16	7,77	9,53	20,75	17,88	14,28	12,75	17,0	13,88	14,40
1958 JD .....	19,00	6,63r	7,66	8,46	16,40	18,25	14,86	9,67	11,9	12,06	12,30
1958 Juli .....	.	6,00	8,75	8,75	.	.	.	.	.	11,00	.
Aug. ....	.	.	.	.	16,00	.	.	.	.	12,00	11,50
Sept. ....	.	6,00	7,50	8,00	17,00	.	16,50	.	.	12,88	.
Okt. ....	.	.	7,00	8,00	.	.	.	.	.	13,63	.
Nov. ....	.	.	7,63	8,30	.	.	15,00	11,00r	.	14,50	14,00
Dez. ....	.	7,00	8,13	8,63	16,00	.	.	.	.	.	15,00
1959 Jan. ....	19,50	7,00	8,69	9,25	18,50	.	18,00	.	.	.	.
Febr. ....	.	7,00	8,78	9,50	.	.	.	.	15,9	.	.
März. ....	20,33	7,00	8,00	9,23	18,50	.	16,00	.	.	.	.
April. ....	19,00	.	7,25	8,31	17,00	.	.	.	.	.	.
Mai. ....	19,00	.	.	7,05	17,00	.	.	.	.	.	.

Zeit von  nach	Steinkohle				Koks						
	Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin			Hamburg					Lübeck	Rttd./Hbg.
	Schweden nördl.v.Stockh.	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>2)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Häfen	Ostseehäfen	Venersee	nördl. Varberg/ Strömstad	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vasa
	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1950 JD .....	15,25	14,50	9,00 <sup>4)</sup>	.	13,90	15,50	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 JD .....	16,95	18,50	.	.	15,65	13,83	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 JD .....	18,17	21,00	.	.	17,84	18,63	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 JD .....	14,13	21,50	.	.	18,75	21,13	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 JD .....	13,23	13,76	9,30	8,43	12,66	15,60	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 JD .....	12,25	.	.	.	14,00	17,15	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1958 Juli .....	12,25	.	11,56	9,75	.	.	.	17,0	.	.	.
Aug. ....	13,25	14,75	11,13	9,13	.	.	.	17,2	24,6	17,0	19,6
Sept. ....	13,00	.	9,72	8,25	.	.	12,50	15,6	22,0	16,0	.
Okt. ....	12,88	.	8,98	8,37	.	.	.	15,3	.	.	20,0
Nov. ....	18,00	16,29 <sup>3)</sup>	8,85	8,37	.	.	.	14,5	.	.	23,0
Dez. ....	.	.	9,15	8,29	.	17,15	.	.	.	.	23,8
1959 Jan. ....	.	18,75	9,00	8,56	.	17,15	16,00	21,3	.	17,6	24,6
Febr. ....	.	.	8,86	8,67	.	17,15	.	15,11	.	17,2	.
März. ....	17,00	.	8,58	8,05	.	.	.	14,3	.	17,6	.
April. ....	12,06	.	8,15	8,75	.	.	.	13,11	17,0	14,6	17,6
Mai. ....	.	.	8,00	8,08	.	.	12,00	13,6	18,0	14,0	.

Zeit von  nach	noch: Koks					Briketts				
	Emden/Weser					Wismar/Stralsund				
	Venersee	nördl. Varberg/ Strömstad	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm/ Mälarsee	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	Dänemark. Ostk. Jütland u. Inseln <sup>5)</sup>	Kotka/ Björneborg
	skr je 1000 kg					dkr je 1000 kg				
1950 JD .....	14,92	.	14,29	14,75	14,74	.	.	.	.	.
1954 JD .....	18,84	13,95	15,25	13,86	15,57	17,26	14,96	14,80	18,25	23,6
1955 JD .....	19,60	21,89	19,04	18,66	20,34	21,00	16,56	18,35	20,25	26,8
1956 JD .....	20,78	21,37	19,42	20,22	19,56	18,42	17,67	18,85	17,29	32,6
1957 JD .....	14,78	15,33	14,19	17,83	14,77	14,50	14,11	.	14,29	29,1
1958 JD .....	15,11	15,21	13,23	14,16	13,04	16,88	13,48	13,00	18,56	17,10
1958 Juli .....	13,38	.	13,17	12,50	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	18,75	.	13,33	.	13,58	.	.	13,00	16,00	.
Sept. ....	15,00	14,25	12,38	.	12,50	.	.	.	.	.
Okt. ....	.	.	12,25	13,00	12,13	16,75	12,50	13,00	15,25	.
Nov. ....	13,00	.	12,81	14,83	14,56	17,00	.	13,00	14,32	15,8
Dez. ....	19,50	20,60	19,36	16,04	.	.	14,50	.	15,70	20,0
1959 Jan. ....	.	.	15,00	.	.	.	.	15,50	15,50	.
Febr. ....	.	12,75	.	.	.	.	.	.	.	.
März. ....	.	.	.	18,00	.	.	.	.	.	.
April. ....	14,50	.	11,31	.	13,25	.	.	.	.	.
Mai. ....	13,50	.	12,00	.	13,10	.	.	.	14,00	.

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Ausschließl. Firth of Forth. — <sup>2)</sup> Einschließl. Frederikshavn, Isefjord, ausschließl. Bornholm. — <sup>3)</sup> Umgerechnet von s je 2240 lbs. — <sup>4)</sup> Nach Itzehoe (Störkanal). — <sup>5)</sup> Nicht nördl. von Aarhus, einschl. Bornholm.

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

Zeit von  nach		Papierholz	Schnittholz							
		Kotka/Gamla/ Karleby	Kotka	nordlich Stock- holm/Harnos. <sup>1)</sup>	Venersee	Kotka	Hamina	Venersee	nördl. Helsing- borg / Halmstad	nördl. Karlskr. Oskarshamn
		Lübeck/ Flensburg	Kopenhagen	Belgien	Antwerpen	Brüssel	Antwerpen	Weser	Flensburg/ Lübeck	Hamburg
		DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard					DM je Standard	
1950 JD										
1954 JD	88,43	175,00	153,9	151,8	177,6	162,6	154,2	91,75		72,00
1955 JD	95,63	187,50	245,0	235,0	244,10	203,7	185,0	74,16	52,80	83,50
1956 JD	93,11	191,67	235,7	212,5	242,2	220,0	204,4	86,36	64,71	88,90
1957 JD	93,00	171,67	199,10	180,0	210,0	198,2	198,9	81,13	65,56	89,00
1958 JD	56,63	148,00	174,11	150,0	166,8	170,0	175,1	72,84	60,25	75,63
1958 Juli	55,00	145,00			174,3	175,0	179,2	70,75	65,00	
Aug.	55,00	145,00	173,9		175,0		177,6	74,00	60,00	65,00
Sept.		155,00		150,0	161,8			75,00	61,00	
Okt.			162,6		165,10		162,6	75,00	60,83	
Nov.			166,3		169,11		181,3	65,00	60,00	
Dez.							187,6			
1959 Jan.		185,00	180,0		180,0					
Febr.					180,0				64,75	
März		150,00	180,0		180,0	190,0	180,0		72,58	
April		146,25	155,0	155,0			161,3	72,50	56,67	82,50
Mai		145,00	160,0		162,0		170,0	78,82		85,25

Zeit von  nach		noch · Schnittholz						Eisen und Stahl				
		nördl. Oskarshamn/ Stockholm		nördl. Stockholm/ Härnösand		Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
		Hamburg	Niederrhein/ Ruhrgebiet	Hamburg	Weser	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark	Trälleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>2)</sup>	
		DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 JD	70,00	100,00				126,00		23,6	14,25	15,38	9,75	
1954 JD	93,87	120,00	83,35	81,66	86,63	92,57	22,9	26,8		17,90	9,16	
1955 JD	87,65	149,80	105,65	99,11	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70	10,50	
1956 JD	88,20	136,25	102,96	100,68	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17	
1957 JD	90,15	120,38	95,73	90,70	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,00	
1958 JD	80,80	88,00	84,29	77,17	72,80	89,22r	14,11	17,9	12,35	13,35	7,67	
1958 Juli	60,00	88,00	79,00	78,33	62,00	87,00		18,3	10,50			
Aug.			83,00		70,00			17,9	13,00	12,38		
Sept.	91,00		90,00	78,50		87,50		16,6	10,50			
Okt.	108,00		85,00	78,50	90,00	88,33	14,3	16,0	11,50	14,00		
Nov.				80,00				18,2	12,30	12,58	7,25	
Dez.							17,0	19,1	15,00	14,67	8,50	
1959 Jan.						90,75		19,8	15,33r	15,13	8,50	
Febr.						96,00	18,0	20,0	16,25r	15,25	8,00	
März		100,00						20,0		15,33	9,00	
April	91,00	103,00			80,38	84,83		20,2	12,00		9,90	
Mai	72,00		80,00		66,00	88,50		16,0	12,75			

Zeit von  nach		Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips	
		Niederrh./Ruhrg.  Strömstad/ Malmö <sup>2)</sup>	Kali		Phosphat		Lysekil		nördl. Karlskr. Oskarshamn	Bornholm	Hildesheim	
			Deutsche Nordseehäfen		Belg./Niederl.  Wismar/ Stralsund			Schleswig- Holstein	Hamburg	Schleswig- Holstein	Elbe	Kopenhagen
			Ostk. Jütland und Inseln <sup>3)</sup>	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>4)</sup>		Häf. i. Limfjorden u. a. Skagerrak <sup>5)</sup>						
1950 JD				18,42	24,00		8,00	8,25				
1954 JD	18,15	20,38	20,08	23,40	22,7	9,50	8,10	9,90				
1955 JD	20,50	24,33	23,11		27,1	8,50	9,19	8,33				
1956 JD	20,94	23,87	25,74	29,85	25,11	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75		
1957 JD	16,50	17,84	20,66	27,75	20,8	8,80	9,92	9,73	9,00	19,17		
1958 JD	15,61	17,50	18,81	23,00	16,0	8,43r	8,93	8,82	7,67	18,37		
1958 Juli		17,00					9,50		8,50			
Aug.	15,00	17,00	19,50			8,50	10,50		6,50			
Sept.	13,00		17,00			9,00		7,63	8,50	18,00		
Okt.		17,00	19,00				9,63		8,50			
Nov.		17,00	19,00			8,50	8,83	7,50	7,67			
Dez.	19,00	20,00	21,00	24,00		9,50r	9,19		7,00			
1959 Jan.		20,00	22,00	24,00		9,25	8,50		7,00	18,00		
Febr.		20,00	22,00	24,00			8,00	6,83	7,50	18,20 <sup>6)</sup>		
März	17,00	20,00	22,00	24,00		7,50	8,63	6,50	7,15			
April		18,00	19,88	23,13					7,13	17,63		
Mai	13,50	16,50	18,50		16,6	8,10	8,25	6,50				

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Einschl. Gefle—Antwerpen. — <sup>2)</sup> Ausschließlich Venersee. — <sup>3)</sup> Nicht nördlich von Aarhus, ausschließlich Isefjord und Bornholm. — <sup>4)</sup> Einschließlich Frederikshavn, Esbjerg Isefjord und Bornholm. — <sup>5)</sup> Ausschließlich Aalborg, Norresundby. — <sup>6)</sup> Umgerechnet von dKr je 1000 kg.

## Frachtraten \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von nach	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>		Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>1)</sup>	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Getreide		Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
	Hamburg						Brot-	Futter-						
	Dusseldorf		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>				Köln	
Transportsatz														
1950 JD					9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56			8,36	7,76
1954 JD					9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75			9,04	8,44
1955 JD					9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75			9,04	8,44
1956 JD	15,61 <sup>2)</sup>	14,90 <sup>2)</sup>	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	15,03 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>		9,04	8,44
1957 JD	15,61	14,90	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,64	15,03 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>		9,04	8,44
1958 JD	16,24	15,34	9,79	10,78	9,03	15,22	14,52	17,28 <sup>5)</sup>	16,58 <sup>5)</sup>			10,28	9,58	
1958 Juli	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Aug.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Sept.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Okt.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Nov.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Dez.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
1959 Jan.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Febr.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
März	15,61	14,68	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	
Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38			9,67	

Zeit von nach	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Ruhrgebiet		
	Emden				Hamburg			Zechengruppe		
	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin			I	II	III
Transportsatz										
1950 JD	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>6)</sup>	3,98	4,35	4,77
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>5)</sup>	14,53 <sup>5)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 JD	14,72	14,02	16,97 <sup>5)</sup>	16,27 <sup>5)</sup>	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1958 Juli	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	8,60	7,28	7,96	8,72
Aug.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Sept.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Okt.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Nov.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Dez.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
1959 Jan.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
Febr.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
März	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72
April	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Mai	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Juni	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92

Zeit von nach	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)		
	Ruhrgebiet			Ruhrgebiet			Ruhrgebiet		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
	Zechengruppe			Zechengruppe			Zechengruppe		
	Emden			Emden			Emden		
Transportsatz									
1950 JD	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77
1954 JD	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 JD	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70
1956 JD	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 JD	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 JD	5,36	5,68	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 Juli	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Aug.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Sept.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Okt.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99
Nov.	5,42	5,93	6,52	4,44	4,94	5,36	6,70	7,30	7,99
Dez.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99
1959 Jan.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99
Febr.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99
März	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99
April	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
Mai	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
Juni	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34

\* 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> 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>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Taifahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <sup>6)</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

DM je 1000 kg

Zeit von  nach		Bunkerkohle	Ortskohle			Steinkohle				
		Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen				
		Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt(M. <sup>1)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	
Transportsatz						Gesamttransportsatz				
1950 JD .....	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10	
1954 JD .....	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1955 JD .....	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1956 JD .....	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1957 JD .....	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	
1958 JD .....	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1958 Juli .....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
Aug. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
Sept. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
Okt. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
Nov. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
Dez. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1959 Jan. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
Febr. ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
März ....	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
April ....	7,88	10,02	8,83	17,87	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 von  nach		Braunkohlenbriketts					Erze				
		Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl
		Frankfurt(M. <sup>1)</sup>	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>		
Gesamttransportsatz						Transportsatz		Übernahmesatz			
1950 JD .....	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 <sup>5)</sup>	
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 .....	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85	
1958 JD .....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,55	2,85	
1958 Juli .....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,62	2,85	
Aug. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85	
Sept. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85	
Okt. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85	
Nov. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85	
Dez. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85	
1959 Jan. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85	
Febr. ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85	
März ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85	
April ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	5,49	3,07	4,63	2,85	
Mai ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	5,49	3,07	4,63	2,85	
Juni ....	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,63	2,85	

Zeit von  nach		Mineralöl in Tankschiffen				Kies			Bims Kies <sup>8)</sup>		
		Bremen				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
		Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal	Heilbronn <sup>7)</sup> über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
		leer über Minden (Weser)	über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.			Transportsatz			Übernahmesatz		
1950 JD .....	.	.	23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>10)</sup>	6,46 <sup>10)</sup>
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>8)</sup>	20,90 <sup>8)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 JD .....	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 JD .....	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 JD .....	14,89 <sup>9)</sup>		27,71 <sup>9)</sup>	21,57 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1958 Juli .....	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug. ....	15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept. ....	15,20		29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt. ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,25 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov. ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,25 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez. ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,25 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1959 Jan. ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,75 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr. ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,75 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,75 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,75 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,75 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni ....	15,20 <sup>9)</sup>		27,75 <sup>9)</sup>	21,95 <sup>9)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

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

<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 Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — <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 Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <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 Loschzeit  $\frac{1}{2}$  +  $\frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>8)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>9)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Untervehrhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — <sup>10)</sup> März bis Dezember.

noch: Frachtraten \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von  nach		Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. <sup>1)</sup>	
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>6)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen		Partien	
		Frankfurt/M. <sup>2)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duib.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim	unter 50 t   50 t und mehr	
										Rhein-Ruhr-Häfen	
		Übernahmesatz					Transportsatz			Mannheim	
										Frachtsatz	
1950	JD	3,93 <sup>3)</sup>	5,34 <sup>3)</sup>	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 <sup>7)</sup>	5,35 <sup>7)</sup>
1954	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>5)</sup>	3,83 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00
1958	JD	4,92	7,10	4,26	4,46	4,17	6,23 <sup>5)</sup>	15,03	19,82	9,47	8,28
1958	Juli	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
	Aug.	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
	Sept.	4,96	7,17	4,40	4,60	4,22	6,39	15,19	20,01	9,60	8,40
	Okt.	4,96	7,17	4,26	4,46	4,22	6,25	15,19	20,01	9,60	8,40
	Nov.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
	Dez.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
1959	Jan.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
	Febr.	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
	März	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
	April	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
	Mai	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
	Juni	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40

Zeit von  nach		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-Häfen						I		II			
		Würzburg <sup>6)</sup>		Heilbronn <sup>6)</sup>		Karlsruhe		Partien:					
		50 t		100 t		50 t		100 t		50 t		100 t	
		Frachtsatz						von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>					
1950	JD	.	.	8,33 <sup>7)</sup>	7,90 <sup>7)</sup>	7,48 <sup>7)</sup>	7,05 <sup>7)</sup>	8,73	8,43	8,53	8,23		
1954	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>8)</sup>	10,20 <sup>8)</sup>	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70		
1958	JD	13,02	11,92	12,67 <sup>8)</sup>	11,70 <sup>8)</sup>	11,43	10,30	14,63	14,33	14,48	14,18		
1958	Juli	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	Aug.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	Sept.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	Okt.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	Nov.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	Dez.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
1959	Jan.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	Febr.	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	März	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18		
	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:		Partien:		Partien:		Partien:		
	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	
von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>									
1950	JD	8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43
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
1958	JD	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
1958	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
1959	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 Bims Kies 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 Bims Kies 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 Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V. Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. August 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>8)</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>9)</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>10)</sup> Hamburg, Bugsiggebiet A. — <sup>11)</sup> Berlin unterhalb.

# III. Luftverkehr

## A. Flugpreise im Personenverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach			Jahresdurchschnitt										1. Mai 1959	
			1954		1955		1956		1957		1958		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	a)	95,00	74,00	95,00	75,00	102,00	76,00	106,00	77,00	109,00	80,00	109,00	80,00
		b)	171,00	133,00	171,00	136,00	184,00	137,00	190,00	139,00	197,00	144,00	197,00	144,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115,00 <sup>2)</sup>	—	115,00
Deutschland	Berlin	a)	111,00 <sup>1)</sup>	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	90,00 <sup>r</sup>	111,00	93,00
		b)	200,00 <sup>1)</sup>	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	164,00 <sup>r</sup>	200,00	168,00
		c)	—	130,00 <sup>2)</sup>	—	130,00	—	130,00	—	130,00	—	132,00 <sup>r</sup>	—	136,00
	Bremen	a)	130,00 <sup>1)</sup>	102,00	130,00	102,00	131,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b)	234,00 <sup>1)</sup>	184,00	234,00	184,00	235,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d)	—	—	—	—	—	132,00 <sup>2)</sup>	—	132,00	—	132,00	—	132,00
		e)	—	166,00 <sup>2)</sup>	—	166,00	—	166,00	—	—	—	—	—	—
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	a)	62,00 <sup>1)</sup>	50,00	62,00	50,00	63,00	50,00	66,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00
		b)	112,00 <sup>1)</sup>	90,00	112,00	90,00	114,00	90,00	119,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00
		c)	—	—	—	62,00 <sup>2)</sup>	—	62,00	—	62,00	—	62,00 <sup>2)</sup>	—	70,00
		d)	—	—	—	—	—	—	—	70,00 <sup>2)</sup>	—	70,00	—	70,00
	Hamburg	a)	130,00 <sup>1)</sup>	102,00	130,00	102,00	131,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b)	234,00 <sup>1)</sup>	184,00	234,00	184,00	235,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		e)	—	166,00	—	166,00	—	166,00	—	d) 144,00 <sup>2)</sup>	—	d) 144,00	—	d) 144,00
	Hannover	a)	86,00 <sup>1)</sup>	69,00	86,00	69,00	88,00	69,00	92,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00
		b)	155,00 <sup>1)</sup>	125,00	155,00	125,00	158,00	125,00	166,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00
		c)	—	—	—	—	—	96,00 <sup>2)</sup>	—	96,00	—	96,00	—	96,00
		d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	München	a)	88,00 <sup>1)</sup>	70,00	88,00	70,00	90,00	70,00	94,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00
		b)	159,00 <sup>1)</sup>	126,00	159,00	126,00	162,00	126,00	170,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00
		c)	—	—	—	—	—	98,00 <sup>2)</sup>	—	98,00	—	98,00	—	98,00
		d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Nürnberg	a)	50,00 <sup>1)</sup>	40,00	50,00	40,00	51,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b)	90,00 <sup>1)</sup>	72,00	90,00	72,00	92,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00
		c)	—	—	—	—	—	60,00 <sup>2)</sup>	—	60,00	—	60,00	—	60,00
		d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stuttgart	a)	50,00 <sup>1)</sup>	40,00	50,00	40,00	51,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b)	90,00 <sup>1)</sup>	72,00	90,00	72,00	92,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00
		c)	—	—	—	—	—	56,00 <sup>2)</sup>	—	56,00	—	56,00	—	56,00
		d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	Paris	a)	118,00	95,00	118,00	95,00	127,00	96,00	134,00	103,00	141,00	109,00	143,00	110,00
		b)	213,00	171,00	213,00	171,00	229,00	173,00	241,00	186,00	255,00	196,00	258,00	198,00
Griechenland	Athen	a)	637,00	511,00	652,00	522,00	701,00	527,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00
		b)	1146,00	919,00	1175,00	940,00	1262,00	949,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00
		f)	—	—	—	—	—	718,00 <sup>1)</sup>	—	718,00 <sup>2)</sup>	—	—	—	—
Großbritannien	London	a)	204,00	166,00	205,00	170,00	220,00	173,00	233,00	182,00	243,00	188,00	245,00	189,00
		b)	366,00	299,00	369,00	306,00	396,00	312,00	420,00	329,00	438,00	339,00	441,00	341,00
		cf)	—	—	—	—	—	—	—	249,00 <sup>4)</sup>	—	260,00 <sup>4)</sup>	—	260,00 <sup>4)</sup>
Italien	Mailand	a)	190,00	156,00	195,00	156,00	209,00	156,00	217,00	158,00	225,00	164,00	225,00	164,00
		b)	341,00	281,00	351,00	281,00	377,00	281,00	391,00	285,00	405,00	296,00	405,00	296,00
		f)	—	—	—	224,00	—	245,00	—	255,00	—	265,00	—	247,00
	Rom	a)	299,00	228,00	289,00	228,00	307,00	228,00	318,00	231,00	330,00	240,00	330,00	240,00
		b)	539,00	411,00	520,00	411,00	553,00	411,00	573,00	416,00	594,00	432,00	594,00	432,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	e) 369,00 <sup>4)</sup>	—	388,00 <sup>4)</sup>	—	360,00 <sup>4)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	a)	381,00 <sup>1)</sup>	304,00 <sup>2)</sup>	350,00 <sup>2)</sup>	286,00	384,00	285,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00
		b)	686,00 <sup>1)</sup>	548,00 <sup>2)</sup>	630,00 <sup>2)</sup>	515,00	691,00	514,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00
		f)	—	472,00 <sup>1)</sup>	—	434,00 <sup>1)</sup>	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00
Niederlande	Amsterdam	a)	103,00	85,00	101,00	80,00	108,00	80,00	112,00	81,00	116,00	85,00	116,00	85,00
		b)	186,00	152,00	182,00	144,00	194,00	144,00	201,00	146,00	209,00	153,00	209,00	153,00
Norwegen	Oslo	a)	337,00 <sup>2)</sup>	303,00 <sup>2)</sup>	347,00	303,00	368,00	304,00	377,00	310,00	387,00	322,00	394,00	328,00
		b)	607,00 <sup>2)</sup>	546,00 <sup>2)</sup>	624,00	546,00	663,00	548,00	680,00	558,00	697,00	579,00	710,00	591,00
		cf)	—	—	—	—	—	409,00 <sup>4)</sup>	—	411,00 <sup>4)</sup>	—	—	—	—
Österreich	Wien	a)	180,00	146,00	182,00	146,00	196,00	146,00	207,00	151,00	210,00	153,00	210,00	153,00
		b)	324,00	263,00	328,00	263,00	352,00	263,00	372,00	272,00	378,00	276,00	378,00	276,00
Portugal	Lissabon	a)	472,00	376,00	471,00	376,00	505,00	381,00	534,00	395,00	543,00	402,00	543,00	402,00
		b)	850,00	677,00	847,00	677,00	910,00	685,00	962,00	712,00	978,00	724,00	978,00	724,00
Spanien	Barcelona	a)	314,00 <sup>2)</sup>	232,00	299,00 <sup>2)</sup>	235,00	322,00	239,00	333,00	242,00	346,00	252,00	346,00	252,00
		b)	565,00 <sup>2)</sup>	418,00	539,00 <sup>2)</sup>	431,00	580,00	434,00	601,00	437,00	623,00	454,00	623,00	454,00
	Madrid	a)	378,00	286,00	365,00	289,00	388,00	293,00	410,00	304,00	417,00	309,00	417,00	309,00
		b)	681,00	515,00	658,00	521,00	699,00	528,00	739,00	548,00	751,00	557,00	751,00	557,00
Schweden	Stockholm	a)	332,00	300,00	347,00	303,00	368,00	304,00	377,00	310,00	387,00	322,00	394,00	328,00
		b)	599,00	540,00	624,00	546,00	663,00	548,00	680,00	558,00	697,00	579,00	710,00	591,00
		f)	—	—	—	—	—	409,00 <sup>4)</sup>	—	e) 411,00 <sup>4)</sup>	—	—	—	—
Schweiz	Genf	a)	150,00	130,00	162,00	131,00	176,00	131,00	180,00	131,00	176,00	131,00	174,00	131,00
		b)	271,00	234,00	292,00	236,00	317,00	236,00	324,00	236,00	317,00	236,00	314,00	236,00
		cf)	—	—	—	—	—	199,00	—	199,00	—	199,00	—	199,00
	Zürich	a)	115,00 <sup>1)</sup>	92,00 <sup>2)</sup>	115,00	92,00	123,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00
		b)	207,00 <sup>1)</sup>	166,00 <sup>2)</sup>	207,00	166,00	222,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00
		cf)	—	140,00 <sup>1)</sup>	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	140,00
Türkei	Istanbul	a)	741,00	592,00	740,00	592,00	796,00	592,00	825,00	603,00	830,00	608,00	830,00	608,00
		b)	1334,00	1066,00	1333,00	1066,00	1433,00	1066,00	1485,00	1085,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00

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

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

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach			Jahresdurchschnitt										1. Mai 1959	
			1954		1955		1956		1957		1958		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Afrika														
Ägypten	Kairo	a)	1003,00	753,00	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00
Südafrik. Union	Johannesburg	a)	2161,00	1647,00	2176,00	1647,00	2350,00	1662,00	2447,00	1706,00	2588,00	1768,00	2635,00	1788,00
		b)	3890,00	2965,00	3917,00	2965,00	4230,00	2992,00	4405,00	3071,00	4659,00	3182,00	4743,00	3219,00
Asien														
Aden	Aden	a)	.	.	1564,00 <sup>b)</sup>	1259,00 <sup>b)</sup>	1700,00	1274,00	1800,00	1318,00	1897,00	1371,00	1929,00	1388,00
		b)	.	.	2816,00 <sup>b)</sup>	2267,00 <sup>b)</sup>	3060,00	2294,00	3240,00	2373,00	3415,00	2468,00	3473,00	2499,00
Birma	Rangun	a)	2505,00 <sup>b)</sup>	2000,00 <sup>b)</sup>	2505,00	2000,00	2682,00	2024,00	2905,00	2094,00	3064,00	2174,00	3234,00	2282,00
		b)	4509,00 <sup>b)</sup>	3600,00 <sup>b)</sup>	4509,00	3600,00	4827,00	3643,00	5229,00	3770,00	5516,00	3913,00	5822,00	4108,00
Ceylon	Colombo	a)	2200,00 <sup>b)</sup>	1647,00 <sup>b)</sup>	2200,00	1647,00	2288,00	1647,00	2441,00	1709,00	2482,00	1729,00	2599,00	1812,00
		b)	3960,00 <sup>b)</sup>	2965,00 <sup>b)</sup>	3960,00	2965,00	4118,00	2965,00	4394,00	3076,00	4468,00	3113,00	4679,00	3262,00
Indien	Bombay	a)	1964,00 <sup>b)</sup>	1447,00 <sup>b)</sup>	1964,00	1447,00	2044,00	1447,00	2185,00	1509,00	2223,00	1529,00	2341,00	1612,00
		b)	3536,00 <sup>b)</sup>	2605,00 <sup>b)</sup>	3536,00	2605,00	3679,00	2605,00	3933,00	2716,00	4002,00	2753,00	4214,00	2902,00
	Kalkutta	a)	2188,00 <sup>b)</sup>	1647,00 <sup>b)</sup>	2188,00	1647,00	2276,00	1647,00	2429,00	1709,00	2470,00	1729,00	2588,00	1812,00
		b)	3939,00 <sup>b)</sup>	2965,00 <sup>b)</sup>	3939,00	2965,00	4090,00	2965,00	4370,00	3076,00	4446,00	3113,00	4659,00	3262,00
Irak	Bagdad	a)	1282,00 <sup>b)</sup>	965,00 <sup>b)</sup>	1282,00	965,00	1391,00	988,00	1435,00	977,00	1461,00	994,00	1470,00	1000,00
		b)	2308,00 <sup>b)</sup>	1737,00 <sup>b)</sup>	2308,00	1737,00	2504,00	1743,00	2583,00	1759,00	2630,00	1790,00	2646,00	1800,00
Iran	Abadan	a)	1341,00 <sup>b)</sup>	1047,00 <sup>b)</sup>	1341,00	1047,00	1459,00	1059,00	1529,00	1094,00	1556,00	1112,00	1565,00	1118,00
		b)	2414,00 <sup>b)</sup>	1885,00 <sup>b)</sup>	2414,00	1885,00	2626,00	1906,00	2753,00	1970,00	2801,00	2002,00	2817,00	2013,00
	Teheran	a)	1461,00	1108,00	1470,00	1118,00	1585,00	1118,00	1623,00	1118,00	1650,00	1135,00	1659,00	1141,00
		b)	2630,00	1995,00	2646,00	2013,00	2853,00	2013,00	2922,00	2013,00	2971,00	2044,00	2987,00	2054,00
Japan	Tokio	a)	3263,00	2670,00 <sup>b)</sup>	3340,00	2670,00	3690,00	2702,00	4058,00	2799,00	4243,00	2888,00	4459,00	3023,00
		b)	5874,00	4806,00 <sup>b)</sup>	6012,00	4806,00	6642,00	4864,00	7305,00	5039,00	7638,00	5203,00	8025,00	5442,00
Libanon	Beirut	a)	1003,00	753,00	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1355,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1452,00 <sup>c)</sup>	2139,00	1462,00
Philippinen	Manila	a)	3058,00 <sup>b)</sup>	2447,00 <sup>b)</sup>	3058,00	2447,00	3373,00	2476,00	3705,00	2564,00	3899,00	2662,00	4093,00	2788,00
		b)	5505,00 <sup>b)</sup>	4405,00 <sup>b)</sup>	5505,00	4405,00	6072,00	4458,00	6689,00	4616,00	7019,00	4792,00	7368,00	5019,00
Singapur und Malaya	Singapur	a)	2564,00 <sup>b)</sup>	2047,00 <sup>b)</sup>	2564,00	2047,00	2829,00	2076,00	3105,00	2164,00	3273,00	2244,00 <sup>c)</sup>	3458,00	2352,00
		b)	4616,00 <sup>b)</sup>	3685,00 <sup>b)</sup>	4616,00	3685,00	5092,00	3738,00	5589,00	3896,00	5892,00	4024,00 <sup>c)</sup>	6225,00	4234,00
Syrien	Damaskus	a)	1012,00 <sup>b)</sup>	753,00 <sup>b)</sup>	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1822,00 <sup>b)</sup>	1356,00 <sup>b)</sup>	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00
Thailand	Bangkok	a)	2529,00 <sup>b)</sup>	2023,00 <sup>b)</sup>	2529,00	2023,00	2794,00	2050,00	3070,00	2129,00	3229,00	2209,00	3399,00	2317,00
		b)	4553,00 <sup>b)</sup>	3642,00 <sup>b)</sup>	4553,00	3642,00	5029,00	3690,00	5526,00	3833,00	5813,00	3976,00	6119,00	4171,00
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	a)	3493,00 <sup>b)</sup>	2799,00 <sup>b)</sup>	3493,00	2799,00	3758,00	2799,00	3893,00	2834,00	4034,00	2940,00	4340,00	3093,00
		b)	6288,00 <sup>b)</sup>	5039,00 <sup>b)</sup>	6288,00	5039,00	6764,00	5039,00	7008,00	5102,00	7262,00	5292,00	7812,00	5568,00
Amerika														
Argentinien	Buenos Aires	a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>b)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>b)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
Brasilien	Rio de Janeiro	a)	2873,00	—	2905,00	—	2915,00	—	3073,00	2235,00 <sup>b)</sup>	3198,00	2285,00	3222,00	2302,00
		b)	5172,00	—	5228,00	—	5247,00	—	5531,00	4023,00 <sup>b)</sup>	5756,00	4114,00	5800,00	4144,00
Chile	Santiago	a)	3150,00	—	3181,00	—	3272,00	—	3470,00	2533,00 <sup>b)</sup>	3585,00	2602,00	3612,00	2625,00
		b)	5670,00	—	5725,00	—	5890,00	—	6202,00	4560,00 <sup>b)</sup>	6453,00	4684,00	6502,00	4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a)	2266,00 <sup>b)</sup>	1882,00 <sup>b)</sup>	2289,00	1882,00	2415,00	1882,00	2363,00	1882,00	2394,00	1882,00	2415,00	1882,00
		b)	4079,00 <sup>b)</sup>	3387,00 <sup>b)</sup>	4121,00	3386,00	4355,00	3388,00	4255,00	3388,00	4309,00	3388,00	4347,00	3388,00
		c)	3785,00 <sup>b)</sup>	3051,00 <sup>b)</sup>	3785,00	3051,00	3999,00	3135,00	4213,00 <sup>b)</sup>	3219,00 <sup>b)</sup>	—	d) 2980,00 <sup>b)</sup>	—	—
		a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>b)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
	Montevideo	b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>b)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
		a)	2203,00 <sup>b)</sup>	1853,00 <sup>b)</sup>	2247,00	1853,00	2373,00	1853,00	2321,00	1853,00	2352,00	1853,00	2373,00	1853,00
	Caracas	b)	3966,00 <sup>b)</sup>	3336,00 <sup>b)</sup>	4045,00	3336,00	4272,00	3336,00	4178,00	3336,00	4234,00	3336,00	4272,00	3336,00
		c)	3709,00 <sup>b)</sup>	2998,00 <sup>b)</sup>	3709,00	2998,00	3923,00	3082,00	4137,00 <sup>b)</sup>	3166,00 <sup>b)</sup>	—	d) 2927,00 <sup>b)</sup>	—	—
Vereinigte Staaten	New York	a)	1834,00	1362,00	1841,00	1379,00	1967,00	1379,00	1883,00	1379,00	1951,00	1458,00 <sup>b)</sup>	2025,00 <sup>b)</sup>	1521,00 <sup>b)</sup>
		b)	3302,00	2452,00	3314,00	2483,00	3541,00	2483,00	3390,00	2483,00	3513,00	2625,00 <sup>b)</sup>	3645,00 <sup>b)</sup>	2738,00 <sup>b)</sup>
		c)	2944,00	2074,00	2977,00 <sup>b)</sup>	2134,00	3405,00 <sup>b)</sup>	2313,00	—	d) 2074,00 <sup>b)</sup>	—	d) 2074,00 <sup>b)</sup>	—	—

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Flugpreisen der International Air Transport Association. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.  
a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug. Geltungsdauer auf Nordatlantikrouten jeweils vom 1. November bis zum 31. März. — d) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen.  
1) April bis Dezember. — 2) II. Halbjahr. — 3) 4. Quartal. — 4) 1. Quartal. — 5) April 1957 bis März 1958. — 6) Preise in der Economy-Klasse ab April 1958: Einfacher Flug DM 1219,00, Hin- und Rückflug DM 2195,00. — 7) Preise in der Economy-Klasse ab April 1959: Einfacher Flug DM 1256,00, Hin- und Rückflug DM 2229,00. — Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. April 1959 für den einfachen Flug in der I. und De Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. DM 63,00 in der Touristen- und Economy-Klasse erhoben. — 8) Januar bis September. — 9) Gültig ab Oktober 1956.

# noch: III. Luftverkehr

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

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

von Frankfurt (Main)  nach		Jahresdurchschnitt										1. Juni 1959	
		1954		1955		1956		1957		1958		unter 45	über
		unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über		
		45	45	45	45	45	45	45	45	45	45		
Kilogramm													
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	0,80	0,62	0,80	0,63	0,80	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,46	1,93	1,47	1,93	1,47	2,02	1,51	2,12	1,59	2,23	1,68
Deutschland	Berlin	0,97	0,75	0,97	0,76	0,97	0,76	1,02	0,76	1,06	0,79	1,10	0,80
	Bremen	1,21	0,91	1,22	0,92	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,35	1,00
	Düsseldorf	0,54	0,41	0,55	0,42	0,55	0,42	0,54	0,41	0,57	0,43	0,60	0,45
	Hamburg	1,21	0,91	1,22	0,92	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,35	1,00
	München	0,76	0,59	0,76	0,59	0,76	0,59	0,78	0,59	0,81	0,62	0,85	0,65
	Stuttgart	0,41	0,29	0,42	0,29	0,42	0,29	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45	0,35
Finnland	Helsinki	3,65	2,73	3,65	2,73	3,65	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	4,12	3,11
Frankreich	Paris	0,97	0,75	0,97	0,76	0,97	0,76	1,05	0,80	1,08	0,83	1,09	0,84
Großbritannien	London	1,47	1,12	1,47	1,13	1,47	1,13	1,60	1,18	1,67	1,25	1,68	1,26
Italien	Rom	2,02	1,51	2,02	1,51	2,02	1,51	2,10	1,60	2,21	1,67	2,23	1,68
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,62	0,80	0,63	0,80	0,63	0,84	0,63	0,87	0,66	0,88	0,67
Norwegen	Oslo	2,63	2,00	2,65	2,02	2,81	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,32	2,48
Österreich	Wien	1,30	1,00	1,30	1,01	1,30	1,01	1,39	1,05	1,46	1,08	1,47	1,09
Portugal	Lissabon	3,57	2,69	3,57	2,69	3,57	2,69	3,78	2,81	3,92	2,95	3,95	2,98
Spanien	Madrid	2,85	2,14	2,86	2,14	2,86	2,14	3,02	2,27	3,13	2,34	3,15	2,35
Schweden	Stockholm	2,68	2,01	2,69	2,02	2,82	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,32	2,52
Schweiz	Zürich	0,86	0,65	0,88	0,67	0,95	0,70	0,97	0,71	1,00	0,75	1,01	0,76
Türkei	Istanbul	5,03	3,76	5,12	3,82	5,12	3,82	5,38	4,03	5,59	4,21	5,63	4,24
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,57	7,92	10,71	8,02	11,12	8,34	11,76	8,82	11,76	8,82	12,35	9,28
Ghana	Accra	9,79	7,34	9,91	7,43	10,32	7,75	11,00	8,23	11,00	8,23	11,59	8,69
Marokko	Casablanca	3,22	2,39	3,22	2,39	3,23	2,43	3,31	2,47	3,29	2,46	3,32	2,48
Südafrik. Union	Johannesburg	13,43	10,07	13,61	10,21	14,11	10,58	14,99	11,26	15,66	11,75	16,59	12,43
<b>Asien</b>													
Birma	Rangun	14,82	11,12	14,99	11,26	15,56	11,67	16,55	12,39	17,21	12,92	17,85	13,40
Ceylon	Colombo	13,43	10,07	13,61	10,21	14,11	10,58	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26
Hongkong	Victoria	19,09	14,31	19,32	14,49	20,01	15,03	21,29	15,96	23,08	17,33	23,73	17,81
Indien	Bombay	12,12	9,08	12,26	9,20	12,74	9,54	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16
	Kalkutta	13,23	9,91	13,40	10,04	13,90	10,42	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09
Indonesien	Djakarta	17,14	12,86	17,35	13,02	18,01	13,52	19,19	14,36	20,00	14,99	20,96	15,71
Irak	Basra	7,56	5,68	7,64	5,75	7,96	5,97	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34
Iran	Teheran	8,72	6,55	8,82	6,64	9,17	6,89	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31
Israel	Tel Aviv	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Japan	Tokio	23,24	17,43	23,52	17,64	24,40	18,30	25,96	19,45	27,04	20,29	27,85	20,87
Libanon	Beirut	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Pakistan	Karachi	11,11	8,34	11,26	8,44	11,63	8,73	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28
Syrien	Damaskus	5,63	4,22	5,71	4,28	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Thailand	Bangkok	15,97	11,99	16,17	12,14	16,80	12,61	17,85	13,40	18,62	13,96	18,77	14,07
<b>Australien und Ozeanien</b>													
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	22,22	16,66	22,22	16,67	22,22	16,67	22,22	16,67	24,11	18,07	25,70	19,28
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	25,87	19,40	25,87	19,40	25,87	19,40	25,87	19,40	27,76	20,84	29,36	22,01
<b>Amerika</b>													
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,66	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,39	16,80
Bolivien	La Paz	21,38	16,08	21,38	16,09	21,38	16,09	22,05	16,59	22,65	17,01	22,76	17,09
Brasilien	Rio de Janeiro	17,09	12,84	17,09	12,85	17,72	13,32	19,29	14,49	19,74	14,83	20,54	15,79
Chile	Santiago	20,08	15,08	20,08	15,08	20,80	15,61	21,04	16,79	21,86	16,42	22,93	17,22
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78	12,20	9,16	12,98	9,74
	Toronto	11,57	8,72	11,55	8,66	11,55	8,69	12,14	9,11	12,66	9,53	13,44	10,12
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93	16,44	12,35	16,55	12,43
Kuba	Havana	13,13	9,88	13,15	9,91	13,15	9,91	13,73	10,37	14,40	10,90	15,12	11,34
Mexiko	Mexiko City	14,44	10,99	14,43	11,03	14,49	11,09	15,08	11,55	15,71	12,11	16,51	12,73
Peru	Lima	19,53	14,69	19,53	14,70	19,53	14,70	20,20	15,20	20,80	15,62	20,92	15,71
Uruguay	Montevideo	19,53	14,66	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,39	16,80
Venezuela	Barcelona	14,89	11,19	15,08	11,34	15,08	11,34	15,79	11,89	16,42	12,34	16,55	12,43
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,61	11,47	8,61	11,47	8,61	12,05	9,07	12,58	9,46	13,36	10,04

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 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 Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — <sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20) — <sup>2)</sup> Ost route (über Indien).



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

Raten in DM je kg\*

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

# noch: III. Luftverkehr

noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

Raten in DM je kg\*

Warenart	Versandort	Mindest- gewicht in kg	Stand					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Nov. 1958	Juni 1959
nach Frankfurt (Main) von .....								
Bekleidung, auch halbfertige .....	c) Amsterdam .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	d) Brüssel .....	500	0,38	0,38	—	—	—	—
	d) Brüssel .....	100	—	—	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Glasgow .....	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow .....	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	e) Mailand .....	45	0,88	0,88	—	—	—	—
	c) New York .....	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,66	4,62
	c) Stockholm .....	100	1,51	—	—	—	—	—
Garne und Zwirne .....	d) Brüssel .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	c) Manchester .....	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester .....	500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York .....	45	4,83	4,54	4,62	4,62	4,66	4,62
Tuche am Meter, auch zugeschnitten .....	d) Brüssel .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	Dublin .....	45	—	1,18 <sup>1)</sup>	1,18 <sup>1)</sup>	1,18	1,18	1,18
	c) Glasgow .....	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow .....	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	New York .....	45	4,91	4,54	4,62	4,62	4,66	4,62
	Paris .....	100	—	—	0,50	0,50	0,50	0,50
Därme .....	Beirut/Damaskus .....	100	2,56	2,56	2,56	2,81	2,81	2,81 <sup>2)</sup>
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
	Istanbul .....	250	2,06	2,06	—	—	—	2,35
	Kairo .....	100	2,23	2,23	2,23	2,35	2,35	2,35
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	Oran .....	100	—	—	—	—	1,60	1,60
	Teheran .....	250	3,36	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....	Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	f) 9,41	9,41	9,41
Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,39	2,39	2,52	2,52	2,52
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien ....	Montreal .....	45	—	—	5,54	5,46	5,46	4,20
	b) New York .....	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	3,82
Kosmetische Artikel, Seifen .....	b) New York .....	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,08
Geschäfts- und Büromaschinen .....	Bergen .....	100	—	—	—	1,89	1,89	1,89
	Glasgow .....	45	—	1,22	1,22	—	—	1,18
	—	100	1,05	1,05	1,05	—	—	—
	b) New York .....	45	5,59	5,09	5,09	5,33	5,38	5,33 <sup>3)</sup>
	Oslo .....	100	1,43	1,47	—	—	—	—
	Stockholm .....	100	1,51	1,55	—	—	—	—
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand .....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand .....	250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand .....	500	0,67	0,67	—	—	—	—
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>4)</sup> .....	New York/Boston	45	5,12 <sup>5)</sup>	5,08	5,08	5,08	5,12	5,08
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	—	—	—	1,47	1,47	1,47
	Lissabon .....	100	—	—	1,55	1,55	—	—
	Lissabon .....	250	—	1,22 <sup>6)</sup>	1,22	1,22	—	—
	Oslo .....	100	1,47	1,47	—	—	—	—
	Oslo .....	250	1,26	1,26	—	—	—	—
	Tanger .....	45	—	—	—	1,72	1,72	1,72
	—	—	—	—	—	—	—	—
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle ....	Karachi .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
	a) Paris .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
Karakulfelle .....	Johannesburg ...	250	4,70	4,70	4,70	4,96	4,96	4,96
Fuchsfelle .....	d) Mailand .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88

Anmerkungen: \*) Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11, — per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110, — per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55, — per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22, — per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5, — per Brutto-Kilo. — f) Der Verloader kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet. — g) Ab 1. September 1958 Mindestgewicht 45 kg. — <sup>1)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>2)</sup> Nur ab Damaskus. Rate ab Beirut: DM 2,06 je kg, Mind.-Gew. 45 kg, ab März 1959. — <sup>3)</sup> Einschließlich Schreibmaschinen. Rate für Additions- und Rechenmaschinen DM 3,70 je kg, Mind.-Gew. 45 kg, ab Mai 1959. — <sup>4)</sup> Ausschließlich Geschäfts- und Büromaschinen. — <sup>5)</sup> Elektrische Geräte a. n. g., ausgenommen Maschinen. — <sup>6)</sup> Krabben, Krebse, Hummer.