

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Herbst 1959**



**W. KOHLHAMMER VERLAG**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

## **Preise für Verkehrsleistungen**

**Herbst 1959**



Jahrgang 1959 · Nr. 3

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen . . . . .	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Herbst 1959 . . . . .	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs . . . . .	7
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten . . . . .	7
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	8
Für Personen im Ausland . . . . .	9
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	11
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) . . . . .	11
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten . . . . .	12
II. Seeverkehr	
1. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	13
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien . . . . .	13
Index der Zeitcharterraten, Großbritannien . . . . .	13
Index der Seefrachtraten (Reise- und Zeitcharter), Niederlande . . . . .	13
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark . . . . .	13
Index der Seefrachtraten (Reise- und Zeitcharter), Norwegen . . . . .	13
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Schweden . . . . .	13
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien . . . . .	14
Sonstige Schiffahrtsindices . . . . .	15
2. Frachtraten der Trampschiffahrt	
a) im Überseeverkehr	
Bauxit . . . . .	17
Düngemittel . . . . .	17
Erdöl . . . . .	16
Erze . . . . .	17
Espartogras . . . . .	17
Getreide . . . . .	16
Grubenholz . . . . .	17
Kohle . . . . .	16
Kopra . . . . .	16
Schnittholz . . . . .	17
Schrott . . . . .	17
Schwefel . . . . .	17
Schwefelkies . . . . .	17
Zinkkonzentrat . . . . .	17
Zucker . . . . .	16
b) im Küstenverkehr	
Briketts . . . . .	18
Düngemittel . . . . .	19
Eisen und Stahl . . . . .	19
Getreide . . . . .	18
Gips . . . . .	19
Koks . . . . .	18
Papierholz . . . . .	19
Roheisen . . . . .	19
Salz . . . . .	18
Schnittholz . . . . .	19
Steinkohle . . . . .	18
Steine . . . . .	19

	Seite
3. Frachtsätze der Binnenschifffahrt	
Bims Kies . . . . .	21
Briketts . . . . .	21
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	22
Erze . . . . .	21
Getreide . . . . .	20
Kies . . . . .	21
Mehl . . . . .	20
Mineralöl . . . . .	21
Normalgüter der Güterklassen I bis VI . . . . .	22
Salz . . . . .	22
Schnittholz . . . . .	22
Steinkohle . . . . .	20
4. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge . . . . .	23
III. Luftverkehr	
A. Flugpreise im Personenverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen . . . . .	24
B. Luftfrachtraten im Güterverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . .	26
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . .	27

### 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	nrk = 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 = Bruttoregistertonne	
bzw. NRT = Nettoregistertonne	
t.d.w. = Tons deadweight (all told)	Maßeinheit der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
c.c. = cubic capacity	Gewichtsmäßige Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.
	die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Olladeräume 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 Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor
1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm	

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Dezember 1959

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

Während der Herbstmonate sind im Bundesgebiet nur geringfügige Änderungen bei den Verkehrstarifen auf Schiene und Straße eingetreten. Im September hat die Bundesbahn den einen Monat zuvor eingeführten Ausnahmetarif (6 B 16) für die Beförderung von Kohlen vom Saarland nach Südwestdeutschland durch die Aufnahme weiterer Bahnhöfe erweitert. Anfang Oktober wurde außerdem ein besonderer Ausnahmetarif (8 B 14) für den Transport von Eisen- und Stahlerzeugnissen in der gleichen Verkehrsrichtung wirksam. Ferner setzte die Bundesbahn schon Mitte August die Übersetzgebühren für Kraftfahrzeuge zwischen Großbrode und Gedsder um durchschnittlich 16 vH herauf und verwies in diesem Zusammenhang auf die Tarifierhebung in Dänemark (vom 1. Juli). Seit einigen Monaten fordert der Kohlebergbau eine Ermäßigung der Kohlefrachtsätze der Bahn um 9 vH, was auch Einfluß auf die entsprechenden Tarife der Binnenschifffahrt haben würde. Als Begründung wird auf die Lage am Kohlenmarkt und die nach Ansicht des Bergbaus günstige Kostenrelation für den Kohletransport hingewiesen. Dabei ist auch zu prüfen, wie gegebenenfalls der Güterfernverkehr mit Kraftwagen behandelt werden soll, da dieser die Kohle zu Regeltarifen befördert, die Bahn aber zu Ausnahmetarifen. Das Bundesverkehrsministerium und neuerdings auch der Bundestag sind jetzt mit der Frage befaßt. Zum ersten Male hat die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft vor einigen Monaten (Ende August) sich zu Fragen der Verkehrstarife geäußert. Die Verkehrsabteilung hat dem Ministerrat einen ersten Verordnungsentwurf eingebracht, nach dem Verkehrsdiskriminierungen bis zum Ende der ersten Stufe des Gemeinsamen Marktes (planmäßig bis 1. Januar 1962) gemäß § 79 des EWG-Vertrages verboten werden sollen. Bis zum Jahresende 1960 sollen die einzelnen Regierungen der EWG sämtliche Tarife und Preisabsprachen mitteilen, die nach dem Herkunfts- oder Bestimmungsland unterschiedliche Frachten für gleiche Verkehrsleistungen festlegen. Auch sollen für Transporte über 5 t und 50 km, sofern noch keine derartigen Bestimmungen existieren, Beförderungspapiere eingeführt werden.

Aus dem Ausland wurde wieder von einer ganzen Reihe durchgeführter oder in Kürze vorgesehener Tarifänderungen berichtet. So sind am 1. Oktober von den Schweizer Bundesbahnen die Personenbeförderungssätze um durchschnittlich 11,5 vH angehoben und gleichzeitig die Sozialtarife neu geregelt worden. Zum gleichen Termin sind auch die Tarife für Reisegepäck und Expressgut um 22 vH heraufgesetzt worden, in unterschiedlichem Ausmaß auch die Nebengebühren des Güterverkehrs. Andererseits sind Autoverladungen durch die Schweizer Alpenpässe vom 1. 11. 59 an um durchschnittlich 23 bis 39 vH billiger geworden. Eine Tarifierhebung im Personenverkehr um durchschnittlich 12,5 vH wurde am 1. November von der britischen Transportbehörde für die Staatsbahnen durchgeführt. Man hofft, daß sich dadurch die Bahneinnahmen um 10 bis 12 Mill. £ jährlich vergrößern. Gleichzeitig wurden differenzierte Tarifbestimmungen eingeführt, die eine Entlastung des Stoßverkehrs bewirken sollen. Ebenfalls am 1. November traten mit Zustimmung der Regierung einige neue belgische Bahn- und Posttarife in Kraft. Der Personenverkehr wurde bei der belgischen Staatsbahn um 2,5 vH teurer, während die Postverwaltung die Briefgebühren neu festgesetzt hat. Inlandsbriefe kosten nunmehr 3 bfrs, vorher 2,50 bfrs. Es wurden jedoch die sogenannten europäischen Tarifbegünstigungen beibehalten, wonach Briefe nach Holland, Luxemburg, Frankreich und Deutschland weiterhin zum Inlandstarif befördert werden. Für die übrigen Länder gilt ein neuer Auslandssatz von 6 bfrs (früher 5 bfrs).

Vom 1. Februar 1960 an sollen die Personen- und Gütertarife der österreichischen Bundesbahnen um 25 vH erhöht werden, die jugoslawischen Eisenbahngütertarife um 15 vH. In beiden Ländern sollen auch Tarifklassen zusammengelegt werden. Anzuführen ist noch, daß im Sep-

tember ein neuer direkter Eisenbahntarif Österreich/Triest/Ubersee (Adriatarif) in Kraft getreten ist, der Vereinfachungen und Ermäßigungen mit sich bringt. Gleichzeitig wurde die Güterwagen-Transitgebühr von und nach Triest von 2500 auf 1750 Lire je Waggon herabgesetzt. Am 1. Oktober trat ein neuer gemeinsamer Gütertarif der nordeuropäischen Länder (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland) in Kraft, der sich im Aufbau an den Tarif des europäischen Eisenbahnverbandes (UJC) anlehnt. Am 1. Oktober sind mit der Begründung, das Haushaltsdefizit ausgleichen und insbesondere Lohnerhöhungen auffangen zu müssen, die Tarife der argentinischen Bahnen angehoben worden: Die Personenfahrpreise verteuerten sich um 10 bis 15 vH, die Frachttarife um 35 vH. Eine beträchtliche Tarifkorrektur nach oben war bereits Anfang dieses Jahres vorgenommen worden. Wahrscheinlich stehen diese Maßnahmen auch mit der allgemeinen Inflationstendenz in diesem Land in Verbindung.

In Spanien wurden im Zusammenhang mit der von der Regierung Ende Juli verfügten Preiserhöhung für Kraftstoff die Transporttarife im gewerblichen Güterkraftverkehr ab 1. September heraufgesetzt. Ein durchschnittlicher Prozentsatz ist hier nicht bekannt. Gleichzeitig mit der Tarifierhebung der österreichischen Staatsbahnen am 1. 2. 1960 ist auch beabsichtigt, die Beförderungssteuer im Güterfernverkehr heraufzusetzen, was wahrscheinlich zu einer entsprechenden Anpassung der Transportsätze führen würde. In Frankreich steht die von der Staatsbahn betriebene Anhebung der Gütertransporttarife für Lastkraftwagen um 25 bis 30 vH in der Diskussion. Hiermit soll der zunehmenden Abwanderung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße, die mit der Tarifierhöhung bei der Bahn zu Anfang dieses Jahres eingesetzt hat, gesteuert werden. Der Antrag stützt sich auf ein im Jahre 1949 erlassenes Verkehrskoordinationsgesetz.

Auf die Gestaltung der effektiv zu zahlenden Frachtraten in der Binnenschifffahrt wirkten sich in den letzten Monaten — mehr als in den Niedrigwasser-Perioden der Vorjahre — die Kleinwasserzuschläge aus. Die Kleinwasserzuschläge werden nach einem bestimmten Verfahren erhoben, wenn der Pegelstand an den tariflichen Pegelmeßstellen, am Rhein z. B. Kaub und Köln, eine festgelegte Marke unterschreitet. Eine Begründung für die Kleinwasserzuschläge ergibt sich aus der Erschwernis der Strombefahrung und der verminderten Ladefähigkeit der Kähne. Von einem bestimmten Pegelstand ab gilt jeweils freie Vereinbarung. Für die wichtigeren Transportrelationen und Güter im Rheinverkehr betragen die aus den Pegelständen abgeleiteten Kleinwasserzuschläge im September dieses Jahres zwischen 0 und 60 vH, im Oktober zwischen 70 und 96 vH der Grundraten. Mit dem durch Regenfälle bedingten Wiederansteigen des Rheins in der letzten Zeit sind einige Kleinwasserzuschläge wieder ermäßigt worden, für Kohle sind sie meistens Anfang November wieder entfallen. Der Einfluß der Kleinwasserzuschläge auf die Tarifsätze in einigen ausgewählten Rheinverkehrsrelationen ist im langjährigen Überblick der jeweiligen Niedrigwasserperioden erstmals im vorliegenden Bericht auf Seite 23 enthalten. Nach einer in der Fachpresse veröffentlichten Übersicht hat der Tonnagezuwachs der internationalen Rheinflotte im Jahre 1958 mit 732 000 t einen Nachkriegshöchststand erreicht. Er überstieg damit nicht unbeträchtlich den Verkehrszuwachs. Insgesamt betrug die Tonnage im Jahre 1958 8,018 Mill. t (exkl. Schlepptonnage). Die Entwicklung im Jahre 1959 läßt den Schluß auf eine weitere Zunahme der Kapazität zu. Der schon bei der Beschreibung der Eisenbahnfrachten erwähnte Entwurf der EWG-Kommission zur Beseitigung von Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen betrifft auch die Binnenschifffahrtsfrachten.

Von der Donau-Schifffahrt wird bekannt, daß die Belgrader Donaukommission, der die UdSSR, die Tschechoslo-

wakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumanien und Bulgarien angehören, ab 1. Januar 1960 einen einheitlichen Transporttarif einführen wird. Österreich wird der Konvention voraussichtlich im Januar 1960 als Vollmitglied beitreten, während es bisher nur als Beobachter teilnahm.

Ähnlich der Entwicklung in der Hochseeschifffahrt wurde auch aus der Küstenschifffahrt während der Berichtszeit ein verstärkter Transportbedarf mit steigenden Raten gemeldet. In der Nord-Ostseefahrt erhöhte sich die Tonnage-Nachfrage mehr als saisonal üblich, so daß teilweise erstmals seit über zwei Jahren das Angebot geringer ist. Dies wurde z. B. in der Kohlefahrt von deutschen Nordseehäfen nach Skandinavien, in schwächerem Ausmaß auch im Holztransport beobachtet. Die für die letzten Wochen genannten Raten liegen verschiedentlich über den alten Eutra-Richtsätzen. Eine Geschäftsbelebung hat sich auch in der Europafahrt (bes. Mittelmeerrfahrt) ergeben.

Trotz der Anzeichen einer Verbesserung der Situation für die Schiffer sind die Gespräche über eine internationale Marktbeeinflussung weiter vorangekommen. Von den deutschen und holländischen Reedervereinigungen verlautet, daß der geplante „Auflege-Pool“ etwa 13 vH der Küstenfahrzeuge umfassen soll. Man denkt hierbei hauptsächlich an die kleineren Einheiten (unter 500 BRT); jedoch soll auch bei den Trampschiffen der Europafahrt (bis zu 2500 BRT) Interesse an einer derartigen Aktion bestehen. Eine Marktbeeinflussung wird von den Vertretern der Schifffahrt damit begründet, daß die Küstenschiffer im Gegensatz zu den Hochseereedereien meist nur verhältnismäßig kleine Kapitalrücklagen hätten und daher ein länger anhaltender Ratenverfall zur Existenzbedrohung werden könne.

Am internationalen Trampschiffahrtsmarkt war zwischen Juli und Oktober 1959 eine fühlbare Nachfragebelebung mit besonders in den letzten Wochen teilweise sprunghaft anziehenden Raten zu beobachten. Diese Markttendenz ergab sich vor allem infolge der saisonalen Verkehrszunahme in der Getreidefahrt, daneben auch in der Zucker-, Schrott- und Kohlefahrt. Wegen der erheblichen Tonnagereserven, die durch das Anwachsen der Weltflotte, beim Getreide auch durch das Konkurrenzangebot der Tanker vorhanden sind, zweifeln Marktkommentatoren, u. a. Weston, London, an der Dauerhaftigkeit der gegenwärtigen Ratentendenz.

Die im Bericht enthaltenen Seefrachtenindices für die Trampfahrt wiesen von Juli auf Oktober 1959 ausnahmslos nach oben: Deutschland + 19 vH, Großbritannien + 15 vH, Niederlande + 11 vH, Dänemark + 3 vH, Norwegen + 7 vH, Schweden + 11 vH, Italien + 10 vH.

Die einzelnen Gruppen des britischen Index haben sich wie folgt entwickelt: Getreide + 24 vH, Zucker + 11 vH, Kohle + 25 vH, Erz + 1 vH, Holz + 6 vH.

Der „Activity-Index“ weist von Juli auf Oktober 1959 um 65 vH höhere Umsätze in der Trampfahrt auf. Er lag damit im Oktober um 22 vH über dem Niveau von Oktober 1958.

Die Entwicklung der Tagesraten einiger ausgewählter Güter und Fahrgebiete ist aus der nachstehenden Übersicht zu erkennen.

	1958	1959	
	Nov.	Sept.	Nov.
	s je lgt		
Getreide von US-Golf			
nach Großbrit./Kont. . . . .	51.11	47.4	58.0
Zucker von Queensland			
nach Großbrit. . . . .	112.6	110.0	.
Kohle von Hampton-Roads			
nach Rotterdam . . . . .	25.6	20.6	30.7
Holz <sup>1)</sup> (Schnitt- und Bauholz), Obere			
Zone Finnland nach Großbritannien	198.2 <sup>2)</sup>	184.8	.
Erz von Vitória (Bras.)			
nach Antw./Rttd./Hbg. . . . .	42.0	40.0	49.0
Phosphat von Casablanca			
nach Antw./Rttd. . . . .	20.0	19.0 <sup>3)</sup>	23.0

<sup>1)</sup> Je Standard. — <sup>2)</sup> Oktober. — <sup>3)</sup> August.

Nach einer Verlautbarung von W. G. Weston, London, lagen am 1. November 1959 11 Einheiten deutscher Tramp-tonnage mit 59 700 BRT (95 600 tdw) und 57 britische Tramp-schiffe mit 373 500 BRT (554 800 tdw) für vier Wochen und länger auf.

Wegen der großen Bedeutung der Tanker in der Getreide-fahrt berechnet W. G. Weston, London, seit Ende September 1958 einen sogenannten „Grain-Tanker-Index“ als Rentabili-tatziffer für die in der Getreidefahrt beschäftigten Tanker, der in diesem Heft (S. 15) erstmals mitveröffentlicht wird. Sobald dieser Index den Stand von 120 überschreitet, wird es für die Tankreeder bei dem jeweiligen Ratenniveau ren-tabel, in die Getreidefahrt hinüberzuwechseln (zusätzliche Kosten bzw. Ersparnisse sind in der Kennziffer berücksichtigt). Der Getreide-Tanker-Index weist zur Zeit (letzter Berechnungsstand Oktober 1959) einen Wert von 195 aus. Weiter-hin ist zu erwähnen, daß der von Dr. Vito Dante Flore (Ita-lien) berechnete „Internationale Trampfrachtenindex“ im Juni 1959 nach anderen Gesichtspunkten gegliedert worden ist. Er unterscheidet jetzt primär nach Hauptfahrgebieten, sodann nach einzelnen Relationen und Gütern. Die Güterarten wur-den zusammengefaßt und die Fahrgebiete erweitert. Die Neuberechnung dieses Index bedingt eine neue Darstellung auch im Rahmen des vorliegenden Berichts (vgl. S. 14).

Die Zeitcharterraten sind nach den vorhandenen Indices durchweg gestiegen. Von Juli auf Oktober 1959 zog der britische Index um 12 vH, der norwegische um 16 vH an. Der niederländische Index, der im letzten Bericht bereits bis August vorlag, erhöhte sich seither um 6 vH. Nach dem Zeit-charter-Volume-Index hat sich der Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage von Juli auf Ok-tober 1959 um 48 vH vergrößert.

Ein anhaltender Bedarf, vor allem an prompter Tanker-tonnage, wirkte sich in den vergangenen Monaten auch auf das Niveau der Tankerfrachtraten aus. Die Tagesraten stiegen nach dem Deutschen Seefrachtenindex für die Tan-kerfahrt von Juli auf Oktober 1959 um 15 vH an. Der britis-che Index erhöhte sich um + 19 vH, der norwegische auf Basis Scale um 3 vH und der schwedische um 18 vH. Die In-dices liegen allerdings meist noch um 5 bis 17 vH unter dem Stand vom Oktober des letzten Jahres. Verschiedentlich wur-den aufgelegte Tanker (vor allem norwegische) wieder in Fahrt gesetzt. Die Aufliegetonnage der Welttankerflotte be-trägt jedoch immer noch 7,9 Mill. tdw (November 1959). Wie bei den Ratenerhöhungen in den anderen Fahrbereichen ist man indessen auch bei den Tankern skeptisch, ob die durch eine jahreszeitliche Belebung eingeleitete Erholung der Ra-ten auf einen langfristig wirksamen Umschwung hindeutet. Es darf nicht übersehen werden, daß noch immer über 750 000 tdw Tankertonnage im Getreidetransport eingesetzt wird, deren Rückkehr auf den Tankermarkt Auswirkungen haben müßte.

Die Durchschnittsfrachtraten (im Mittel kurz- und lang-fristiger Abschlüsse, einschließlich der Transportkosten der Hausflotten der Ölgesellschaften) sind im 3. Quartal gegen-über dem Vorquartal noch gesunken. Die AFRA-Rate G. P. (General Purpose Vessel) senkte sich auf 108,1 (— 1 vH), die Rate L. V. (Large Vessel) ermäßigte sich auf 95,2 (— 1 vH) — Scale = 100.

In den beiden Hauptrelationen ergaben sich im 3. Quartal 1959 folgende Unterschiede zu den Tagesnotierungen: Kari-bische See — UK, durchschnittliche Tagesrate 15,1 s je lgt, AFRA-Rate G. P. 35.2 s, L. V. 30.11 s je lgt; Persischer Golf — UK, Tagesrate 26.4 s je lgt, AFRA-Rate G. P. 59.8 s, L. V. 53.4 s je lgt.

Die Berechnungsunterschiede zwischen der GP- und der LV-Rate sind ausführlich im vorigen Bericht erläutert wor-den.

In der Linienfahrt ist das Ratenniveau nach dem hier-für berechneten Deutschen Seefrachtenindex zwischen Juli und Oktober 1959 um 1 vH angestiegen, wobei die stärkste Bewegung in den Monat Oktober fiel. Wenngleich die Raten-anhebung naturgemäß schwächer ausfiel als in dem Bereich der Trampfahrt, so wird doch in dieser Entwicklung auch

hier eine Geschäftsbelegung erkennbar. Der Index liegt zur Zeit nur noch unerheblich (2 vH) unter dem Niveau des Vorjahres.

Aus den Fachveröffentlichungen wurden u. a. nachstehend angeführte einzelne Ratenänderungen bekannt:

Am 1. 12. 1959 hat die Continental-USA Gulf Westbound Freight Conference die Raten im ausgehenden Verkehr um 10 vH angehoben. Eisen und Stahl, Automobile (in Lumpsumfracht), Radioapparate und eine Reihe weiterer Artikel sind hiervon ausgenommen, teilweise auch nur vorläufig. Der Konferenz gehören von deutscher Seite u. a. die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd an. Zum 1. Januar 1960 sollen die Konferenzraten für allgemeine Schiffsfracht im Verkehr zwischen USA, Belgien, Holland und der Bundesrepublik Deutschland nach einer Ankündigung der nordatlantischen Frachtkonferenz und der nordatlantisch-französischen Atlantik-Konferenz um ebenfalls 10 vH angehoben werden. Als Begründung werden steigende Kosten genannt. Vom gleichen Termin an sollen auch die Frachtraten auf der Antwerpen/Hamburg Range nach Wilmington, Charleston, Savannah und Jacksonville um den gleichen Prozentsatz angehoben werden. Ab 1. Februar 1960 sollen außerdem die Konferenzraten der in der „Outward Continental North Pacific Freight Conference“ zusammengeschlossenen Reedereien (u. a. auch wieder Hapag und Norddeutscher Lloyd) im Verkehr vom Kontinent und Skandinavien nach dem Nordpazifik um ebenfalls 10 vH heraufgehen.

Aus der Fernostfahrt wird berichtet, daß der traditionelle Outsider, die Hamburger Rickmers Linie, am 1. September 1959 mit den drei Fernostkonferenzen (Far Eastern Freight Conference, Japan Outward Freight Conference und Philipines/Europe Freight Conference) ein Abkommen getroffen hat, mit dem sie sich für Transporte nach den Häfen von Malaya, Singapur, Thailand, Hongkong und Japan auf die Konferenzraten festlegt. Ein unabhängiger Dienst wird damit nur noch nach China und Nordkorea aufrechterhalten.

Mit Wirkung vom 1. September haben die in der Continent/Colombo-Schiffahrtskonferenz vereinigten Reedereien die Frachtraten um einen nicht näher bekannten Satz angehoben. Als Begründung wurde auf die schlechten Hafenverhältnisse in Colombo hingewiesen.

Eine Ratenerhöhung um 10 vH ab 1. Januar 1960 kündigte die West Coast of Italy/Sicilia and Adriatic Ports North-Atlantic-Range Conference an.

Vom Personenverkehr der Schiffahrtslinien wurde bekannt, daß eine polnische Linie im Verkehr zwischen Hamburg/Bremen und polnischen Häfen ab 1. November 1959 die

Passageraten gesenkt hat. Am 1. September hatte eine holländische Linie in der Süd-Afrika Fahrt für bestimmte begrenzte Termine die Fahrpreise der 1. Klasse auf die Sätze der Touristenklasse ermäßigt.

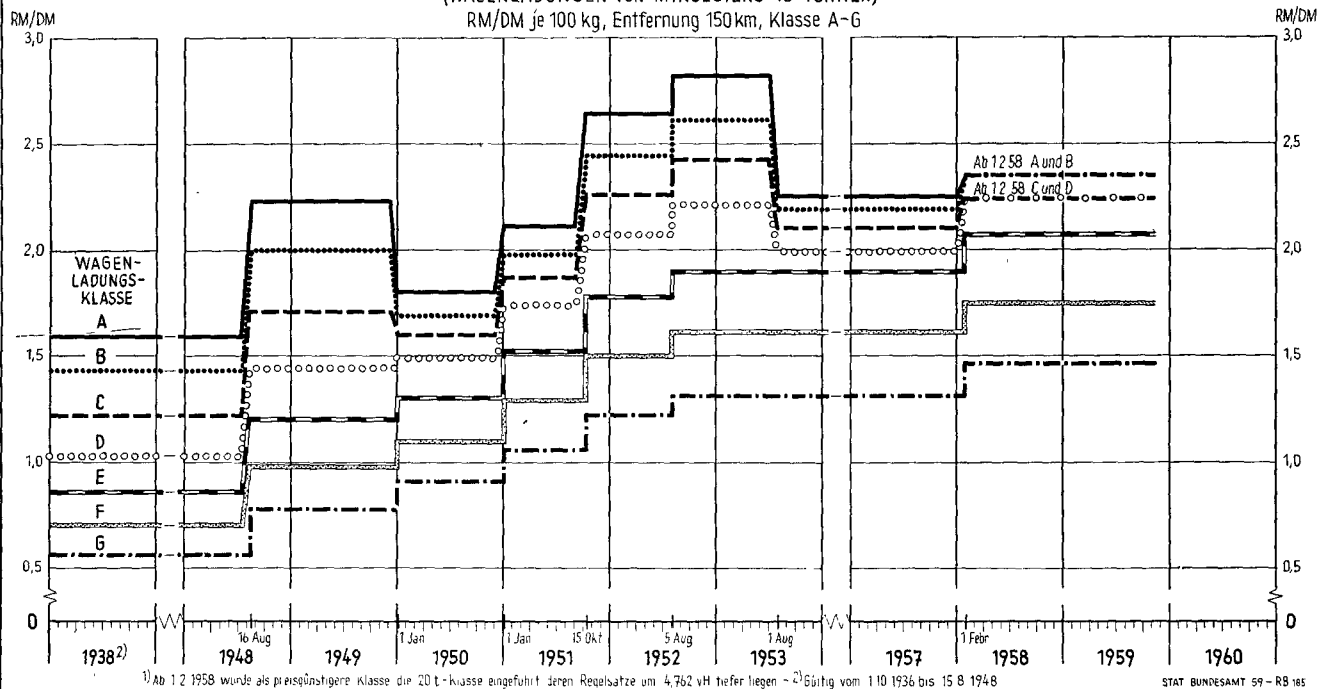
Im Oktober fand in Honolulu eine Konferenz der IATA-Mitglieder statt, auf der Flugpreisermäßigungen und andere Neuregelungen beschlossen wurden. Ab 1. April 1960 haben danach die Fluggesellschaften die Möglichkeit, auf ihren Linien in Europa und Nahost im Verkehr mit bestimmten Urlaubsorten während der Ferienzeit Preisermäßigungen zwischen 15 und 25 vH (teilweise noch mehr) gegenüber dem gegenwärtigen Niveau zu gewähren. Damit wurde besonders den Wünschen des britischen Europa-Dienstes entsprochen.

Im Überseeverkehr kam man indessen den britischen Anträgen auf eine Ausweitung des Economy-Dienstes nicht entgegen. Damit bleibt die Economy Klasse auch weiterhin lediglich auf den Nordatlantik-Verkehr beschränkt. Die betroffene britische Gesellschaft wird möglicherweise auf den Kabotage-Routen selbständig vorgehen. Die Frachtraten erfordern für einige Flugstrecken und eine Reihe von Spezialgütern gleichfalls einige Veränderungen. So wird zwischen New York und Montreal einerseits und allen europäischen Plätzen westlich von und einschließlich Stockholm andererseits in beiden Richtungen für Sendungen mit einem Gesamtgewicht von 500 kg an ab 1. April 1960 auf die allgemeinen Frachtraten (unter 45 kg) eine Ermäßigung von 35 vH eingeführt werden. Die neuen Raten dürfen mit den allgemeinen Raten des Verkehrs nach a) Amerika, b) Europa, Afrika, Nahost und c) Fernost kombiniert werden. Mit dieser Regelung kam man insbesondere den Forderungen der Skandinavischen Fluggesellschaft nach. Ferner sind die Spezialraten u. a. für Leder und Lederwaren, Textilien, Automobile, optische Geräte, Landwirtschaftsmaschinen, Präzisionsinstrumente, Radio- und Fernsehempfänger sowie elektrische Haushaltsgeräte ermäßigt worden. Es handelt sich dabei um Tarifsenkungen um 30 bis 40 vH. Eine weitere Neuregelung betrifft den Verkehr Amerika-Fernost (und umgekehrt), für den ab 1. April 1960 alle bisherigen Spezialfrachtraten entfallen sollen. An ihre Stelle sollen niedrigere Raten für fünf Gewichtsgruppen treten.

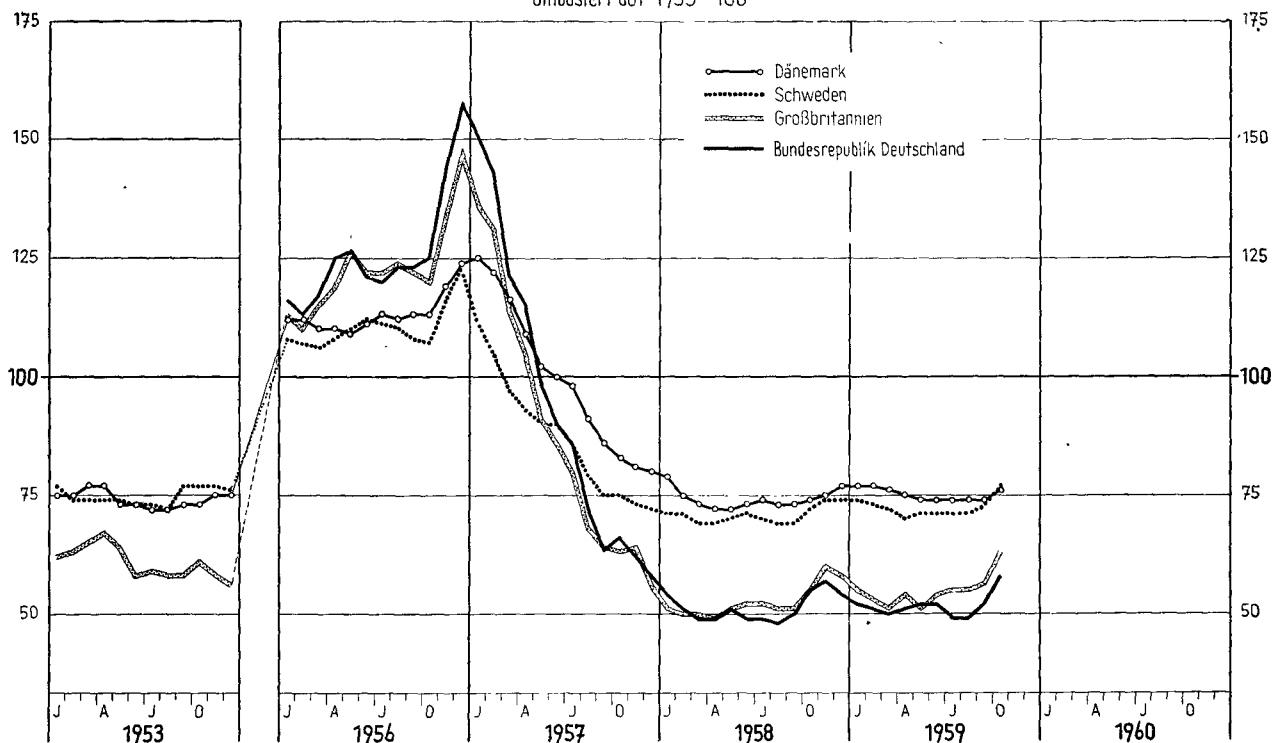
Nach einer Presseverlautbarung hat die sowjetische Luftverkehrsgesellschaft ab 1. November im Inlandsverkehr die Flugpreise für Düsen- und Turboprop-Flugzeuge um 20 bis 25 vH herabgesetzt.

Am Luftchartermarkt ist saisongemäß die Nachfrage für Personenflüge zurückgegangen; das Frachtgeschäft blieb weiter lebhaft.

# EISENBAHNFRACHTEN IM GÜTERVERKEHR (WAGENLADUNGEN VON MINDESTENS 15 TONNEN)<sup>1)</sup> RM/DM je 100 kg, Entfernung 150 km, Klasse A-6



## INDEX DER TRAMPSCHIFFFAHRTSFRACHTEN umbasiert auf 1955 = 100





# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet \*)

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

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

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) in RM/DM<sup>4)</sup>

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

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft  
in DM

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

\*) Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

<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 Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) sind zuzüglich zum Schnell- und  
Fernschnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. — <sup>5)</sup> Bei der Einbettklasse  
ist zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab  
3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der 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: Dezember 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	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</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	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<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	—	—
ab 1. 8. 1959	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</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	—	—
ab 1. 8. 1959	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in frs</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>Hin- und Rückfahrt</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	13 860
ab 1. 1. 1959	1 240	840	4 900	3 280	12 100	8 080	24 100	16 080
<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>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	840	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge</b>								
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	8 760	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	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
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	10 892	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>Hin- und Rückfahrt</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	—	—	—	—	—	—

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

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Dezember 1959

Jahr und Stichtag der Neufestsatzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>				
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	78,50	51,00				
ab 1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
ab 1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
ab 1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
ab 1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
ab 1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
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				
ab 1. 9. 1959	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				
ab 1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—				
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				
ab 1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—				
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	178,60	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
ab 1. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	243,00	939,00	688,00	426,00
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
ab 1. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00	852,00
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			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		
ab 15. 9. 1957	3,00			2,00			6,00			4,00		
Hin- und Rückfahrt												
ab 1. 10. 1959	1—200	201—300	über 300	1—200	201—300	über 300	1—200	201—300	über 300	1—200	201—300	über 300
	Meilen			Meilen			Meilen			Meilen		
ab 1. 10. 1959	3,373	3,15	3,00	2,25	2,10	2,00	6,75	6,30	6,00	4,50	4,20	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 Dezember 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					
London—Hoek van Holland	304	68,09	55,84	136,18	111,68
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,57	9,79	27,14	19,58
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	136,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,24	24,12
<b>insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>193,28</b>	<b>136,69</b>	<b>344,56</b>	<b>245,38</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	15,67	10,37	31,34	20,74
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	63,59	44,35	117,35	85,09
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	136,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,24	24,12
<b>insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>190,88</b>	<b>125,78</b>	<b>329,93</b>	<b>219,95</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	53,06	35,43	106,12	70,86
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
<b>insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>118,06</b>	<b>79,43</b>	<b>210,62</b>	<b>141,86</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,20	16,86	50,40	33,72
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,92	13,94	37,63	26,12
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	34,10	22,53	51,16	34,10
<b>insgesamt</b>	<b>1 503</b>	<b>165,72</b>	<b>110,33</b>	<b>269,19</b>	<b>181,94</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	53,06	35,43	106,12	70,86
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,30
<b>insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>158,03</b>	<b>106,08</b>	<b>292,06</b>	<b>196,16</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,79	9,23	25,58	18,46
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,92	14,31	29,78	21,27
<b>insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>103,71</b>	<b>71,54</b>	<b>168,86</b>	<b>116,73</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,07	12,01	32,59	22,51
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,33	26,88	56,09	40,23
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
<b>insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>183,84</b>	<b>118,17</b>	<b>315,06</b>	<b>202,30</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	29,11	19,49	43,67	29,23
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
<b>insgesamt</b>	<b>1 458</b>	<b>164,61</b>	<b>109,49</b>	<b>229,17</b>	<b>152,23</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	34,10	22,53	51,16	34,10
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	170,50	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
<b>insgesamt</b>	<b>2 370</b>	<b>224,54</b>	<b>148,93</b>	<b>343,54</b>	<b>227,90</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	17,29	11,52	34,58	23,04
Kornsjø (Grenze)—Travemünde Hafen	767	99,35	77,05	156,93	120,84
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,33	26,88	56,09	40,23
Chiasso—Mailand	51	4,15	2,31	7,07	3,94
<b>insgesamt</b>	<b>2 249</b>	<b>265,12</b>	<b>189,76</b>	<b>408,67</b>	<b>292,05</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	75,42	50,28	121,04	80,69
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	286	32,46	21,80	48,90	32,83
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	136,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,92	13,94	37,63	26,12
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,20	16,86	50,40	33,72
<b>insgesamt</b>	<b>2 067</b>	<b>242,50</b>	<b>161,88</b>	<b>390,97</b>	<b>263,36</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 im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1959, Heft 52 vom 30. 11. 1959) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,967 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	1,59	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	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07
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

\*) Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in sfrs.

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

**2. Eisenbahnfrachten \*) für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten**  
RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Meggen	Duisburg Hochfeld-Süd	Essen Hbf		Gelsenkirchen Hbf	Liblar	
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km) (346 km)		(435 km)	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	B c)	24 S 5 b)	A b)	7 B 35 c)	7 B 21 c)	7 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 11 c)		6 B 14 c)
1938 JD .....	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 JD .....	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 JD .....	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 JD .....	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 JD .....	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 JD .....	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 JD .....	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 JD .....	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	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	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	19,20	22,10
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	19,20	22,10
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	19,20	22,10
Juli .....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Aug. ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Sept. ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Okt. ....	50,90 <sup>4)</sup>	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Nov. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Dez. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10

Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngerkalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (614 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 c)	14 B 1 c)	14 B 2 c)	C c)	14 B 23 c)	4 B 6 b)	G c)	C c)	11 B 1 b)			23 S 3 b)	21 S 2 c)	A c)
1938 JD .....	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 JD .....	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	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	27,81
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
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
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
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
Juli .....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Aug. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Sept. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Okt. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Nov. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Dez. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roh Eisen in Masseln	Halbzeug <sup>11)</sup>	Stahlschrott	Stabformstahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>		
von	Passau Hbf		Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen		
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen (504 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	(66 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km) (365 km)		Bremen (254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	1 B 34 c)	1 B 1 c)	F <sup>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/IV <sup>10)</sup> c)	D c)	D/IV <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		18,87	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	39,78	5,10	8,30	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 JD .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <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
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
Mai .....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni .....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli .....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Sept. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Okt. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Dez. ....	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

\*) 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 Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — <sup>5)</sup> Durchschnitt April bis Dezember 1952. — <sup>6)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>7)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1958 für Montangüter. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen.

# II. Seeverkehr

## 1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien												Tanker Index <sup>2)</sup> (£)
	Deutscher Seefrachtenindex <sup>1)</sup>			Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>3)</sup>								Zeitcharter				
	Linien-	Tramp-	Tanker-	Reisecharter								Zeitcharter				Scale <sup>2)</sup> = 100
				ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Esparto	ins-gesamt	ölge-feuerte	Motor-Schiffe <sup>4)</sup>		
2. Hj. 1954 = 100 (MOT/Scale <sup>2)</sup> )			1952 = 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	
1955 JD	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	116,1	
1956 JD	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	229,5	
1957 JD	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	143,4	
1958 JD	122,3	67,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	68,2	71,5	68,8	55,5	55,2	56,0	46,9	
1958 Jan.	127,9	71,5	41,9	64,9	58,5	77,8	58,0	71,1	—	72,6	74,5	—	—	61,1	33,7	
Febr.	126,7	66,0	50,6	64,0	59,0	78,9	47,5	68,9	76,0	76,2	72,5	54,4	52,3	56,6	50,8	
März	124,8	64,3	44,4	63,3	60,0	76,8	50,9	67,7	60,5	71,4	73,0	51,8	52,3	51,2	41,9	
April	122,4	65,0	40,6	62,7	63,9	74,7	46,3	66,8	—	66,2	67,4	—	—	—	38,2	
Mai	121,7	66,8	47,0	64,6	63,5	79,8	52,8	66,7	57,4	69,1	70,4	—	—	—	42,9	
Juni	120,7	64,7	43,6	66,5	62,1	77,2	58,1	74,0	60,5	73,9	68,1	—	—	50,6	41,5	
Juli	120,6	65,2	50,0	66,6	64,1	82,8	52,1	74,9	58,9	72,3	68,6	60,1	61,8	58,4	58,2	
Aug.	120,6	63,8	53,1	65,0	59,9	88,1	59,5	66,7	58,2	66,5	66,6	55,1	56,0	54,2	52,3	
Sept.	120,3	65,5	56,5	65,7	64,0	90,5	50,6	67,3	—	67,6	63,8	—	—	52,7	49,4	
Okt.	120,7	71,9	57,3	70,4	70,4	81,8	60,4	70,4	87,0	70,2	66,6	54,2	50,9	57,5	53,4	
Nov.	120,4	75,0	59,2	76,4	76,3	105,7	59,6	70,0	80,6	80,4	67,2	59,6	58,4	60,8	50,1	
Dez.	120,4	71,8	60,6	74,6	74,7	104,5	57,7	73,1	74,4	—	66,3	55,8	54,7	56,9	50,5	
1959 Jan.	120,0	68,0	57,5	70,3	72,1	79,2	53,8	71,3	—	79,3	66,8	53,1	49,9	56,3	49,4	
Febr.	119,6	67,5	52,2	68,2	64,0	81,9	61,9	69,6	55,9	77,8	68,5	50,6	48,5	52,7	46,3	
März	119,1	65,5	45,2	65,1	65,3	78,4	47,6	71,1	55,9	72,7	69,0	53,6	50,6	56,6	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	
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	
Juni	119,1	68,8	46,2	69,2	66,0	93,9	62,9	66,7	—	68,3	67,4	50,2	48,9	51,5	37,0	
Juli	119,2	64,3	43,1	69,7	64,7	93,2	62,1	66,8	—	75,8	68,2	52,3	51,9	52,7	37,3	
Aug.	119,3	64,6	46,4	69,6	65,1	95,1	59,6	66,1	74,4	75,4	66,3	55,5	56,4	54,5	40,5	
Sept.	119,4	68,0	43,8	71,0	65,9	102,3	63,5	66,3	—	73,2	66,0	55,4	50,6	60,2	40,1	
Okt.	119,8	76,8	49,6	80,4	80,1	103,4	77,8	67,2	—	80,2	67,9	58,4	57,1	59,6	44,4	
Nov.	119,9	81,8	56,5	83,1	78,1	107,2	81,1	72,4	—	90,9	67,4	63,4	58,4	68,3	53,8	

Zeit	Niederlande <sup>6)</sup>							Dänemark	Norwegen <sup>7)</sup>				Schweden <sup>12)</sup>	
	Reise-						Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>7)</sup>		Reise-		Zeitcharter		Reise-	Tanker-
	Charter								Zeitcharter	Tanker				
	davon:													
ins-gesamt	Ge-treide	britischen	Kohle aus amerika-nischen Häfen	niederlän-dischen	Erz	Son-stige	ins-gesamt	Reise-	Zeitcharter	£	\$	Reise-	Tanker-	
1924/38 = 100							1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Scale <sup>2)</sup> USMC <sup>13)</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	237,0	354,1	78 <sup>9)</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	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	113	152,7	196,8	223,5 <sup>10)</sup>	162,5	170	166	
1957 JD	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112	
1958 JD	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53	
1958 Jan.	252,4	214,3	—	237,1	233,5	319,4	79	83,2	68,7	43,9	39,0	110	48	
Febr.	244,7	206,8	—	221,7	—	291,1	75	81,9	62,6	55,9	46,3	110	59	
März	240,8	214,7	—	212,6	191,2	270,0	73	76,1	64,4	49,3	45,7	107	58	
April	243,2	225,1	—	232,3	288,3	291,0	72	74,8	65,4	39,0	41,2	106	49	
Mai	236,9	236,1	—	226,5	224,9	291,2	72	77,4	65,1	42,1	42,3	108	48	
Juni	242,9	240,6	—	225,4	226,0	237,4	73	76,6	65,7	46,3	41,7	109	49	
Juli	236,1	211,5	—	226,1	212,5	355,8	74	76,6	63,8	59,1	53,0	108	56	
Aug.	233,8	210,4	—	227,9	—	246,6	73	75,4	64,3	65,2	51,2	107	60	
Sept.	226,9	215,5	—	220,4	230,0	267,4	73	75,1	59,2	59,2	51,3	106	55	
Okt.	240,2	237,7	—	237,0	—	243,5	74	79,1	62,0	66,6	50,3	111	55	
Nov.	281,7	267,3	—	258,7	—	336,5	75	80,4	64,0	58,0	50,8	114	54	
Dez.	267,7	232,1	—	250,2	—	329,9	77	79,6	57,8	65,9 <sup>11)</sup>	51,1	114	50	
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50	
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49	
März	213,0	209,5	—	199,3	—	222,5	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45	
April	241,6	214,9	—	206,1	222,9	292,8	75	78,5	61,4	47,2	37,3	108	44	
Mai	239,5	237,6	—	195,6	—	287,4 <sup>r</sup>	74	76,9	62,7	53,9	40,2	109	42	
Juni	251,3	216,7	—	195,6	340,0	288,5	74	75,6	61,4	54,4	37,3	109	43	
Juli	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	74	75,5	60,5	52,7	43,4	110	44	
Aug.	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	74	76,3	60,3	51,6	41,4 <sup>r</sup>	109	46	
Sept.	246,4	234,0	—	195,6	364,1	257,9	74	76,6	69,8	50,9	41,3	112	46	
Okt.	249,6	243,4	—	254,8	313,7	284,5	76	80,9	69,9	54,1	41,9	119	52	
Nov.	280,7	265,9	—	283,3	314,2	306,4	—	—	—	—	—	127	57	

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 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 von: Statistiske 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: Kommerz. Kollegium.

noch: 4. Index der Seefrachtraten  
Internationaler Trampfrachten-Index<sup>1)</sup> Italien

1954 = 100

Zeit	Allgemeiner Index	Gruppen-Index Europa	Europa												
			Northern Range		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien/ Kont. nach Buenos Aires	Nord-Ame-rika <sup>2)</sup>	Mittel-Ame-rika <sup>3)</sup>	Nord-Pazifik	Süd-Ame-rika <sup>4)</sup>	Austra-lien	Schwarz-meer	Südost-afrika <sup>5)</sup>	Westl. Mittel-meer <sup>6)</sup>
			nach		nach		nach			nach		nach		nach	
			West-Italien	Groß-brit.-/Kont.	Westitalien		Großbritannien/Kont.			Europa		Großbritannien/Kont.			
			Kohle					Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.
1958 JD .....	74	73	71	64	95	80	90	64	79	68	65	73	91	71	70
1957 Oktober .....	88	85	92	93	—	104	—	74	92	74	79	84	—	90	84
November .....	90	88	84	—	105	95	—	77	91	78	78	74	113	93	92
Dezember .....	82	81	77	78	—	83	87	64	83	67	73	77	115	—	93
1958 Januar .....	78	74	72	62	105	—	92	54	79	73	70	71	—	71	76
Februar .....	75	75	71	64	101	75	91	62	79	69	60	62	—	75	83
März .....	70	69	68	58	—	73	101	59	75	66	54	65	—	69	65
April .....	72	71	71	66	—	76	94	60	84	65	58	—	—	72	63
Mai .....	72	71	71	67	—	78	84	61	80	63	62	68	—	68	68
Juni .....	73	72	71	62	91	79	93	60	78	65	60	69	—	65	—
Juli .....	73	72	75	65	85	95	—	69	75	65	64	—	—	67	70
August .....	69	68	68	62	85	81	—	58	72	59	64	66	—	70	61
September .....	72	72	66	62	92	78	—	62	78	64	67	74	—	68	71
Oktober .....	75	77	67	63	101	78	84	71	82	71	74	84	76	76	—
November .....	79	79	72	72	101	82	83	76	87	79	73	85	100	69	—
Dezember .....	79	81	71	69	97	81	—	75	73	82	70	90	98	78	72
1959 Januar .....	76	76	68	62	—	74	83	57	76	75	67	95	93	78	74
Februar .....	73	74	66	62	—	79	83	55	76	82	71	—	89	70	75
März .....	72	72	65	57	—	88	91	61	78	73	59	82	83	64	—
April .....	76	75	63	54	—	89	91	59	70	72	69	82	88	—	—
Mai .....	75	73	62	54	90	81	89	61	65	63	69	82	95	81	59
Juni .....	74	73	64	54	95	86	89	57	75	63	74	80	86	74	49
Juli .....	73	74	61	54	91	91	91	56	75	65	70	81	85	—	78
August .....	71	73	65	54	96	84	87	59	75	64	63	72	103	—	57
September .....	74	75	65	54	95	84	87	66	75	65	70	84	81	86	54
Oktober .....	80	81	74	71	—	96	87	79	85	75	78	91	82	101	73

Zeit	noch: Europa				Afrika	Amerika					Asien (Japan)					
	Mittel-meer <sup>7)</sup>	Nord-Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra-lien/ Mau-ritius nach Groß-brit.-Kont.	Casa-blanca	Gruppen-Index Ame-rika	Northern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer <sup>10)</sup>	Indien	Gruppen-Index Asien (Japan)	Nord-Atlan-tik <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma-laya <sup>13)</sup>	
	nach		nach	nach	nach		nach	nach		nach		nach		nach		
	Großbritannien/ Kontinent		West-Europa	Groß-brit.-/Kont.	Süd-Afrika		Northern Range					Japan		Japan		Japan
Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Kohle	Erz		Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph. /Salz		Erz				
1958 JD .....	80	66	64	80	92	77	82	71	85	71	71	68	62	67	83	
1957 Oktober .....	87	68	79	90	108	86	75	68	—	115	94	91	68	100	116	
November .....	103	69	80	92	—	94	88	87	90	111	92	88	—	93	96	
Dezember .....	90	73	72	86	102	78	81	68	85	—	80	86	65	79	91	
1958 Januar .....	80	65	70	74	97	81	73	68	87	94	83	75	68	—	107	
Februar .....	85	68	68	81	91	75	81	68	—	—	73	70	61	74	87	
März .....	76	64	65	79	91	71	80	62	—	—	65	64	61	56	78	
April .....	71	—	67	79	—	71	73	71	—	—	69	77	75	61	—	
Mai .....	93	62	63	76	86	74	83	71	—	—	67	69	68	60	87	
Juni .....	86	63	55	77	91	75	82	74	—	—	71	67	70	66	79	
Juli .....	83	63	59	75	89	76	78	73	—	—	71	69	—	71	72	
August .....	84	62	59	71	102	71	76	71	73	64	65	67	52	71	69	
September .....	83	74	58	77	—	73	76	74	80	63	76	64	—	67	96	
Oktober .....	82	74	59	84	—	82	94	73	80	—	67	63	61	69	74	
November .....	79	64	60	88	—	88	85	73	106	—	62	66	58	—	—	
Dezember .....	82	—	80	93	—	87	103	73	85	—	67	64	65	68	71	
1959 Januar .....	79	74	68	90	—	81	83	65	100	76	71	64	65	68	87	
Februar .....	89	62	64	85	84	72	79	68	—	69	67	64	60	70	74	
März .....	75	61	69	78	84	74	78	70	—	—	67	61	61	62	82	
April .....	84	65	72	85	—	81	89	74	93	69	74	62	62	70	102	
Mai .....	74	64	73	85	—	78	88	78	—	69	79	66	64	77	108	
Juni .....	76	63	71	81	—	87	89	—	100	72	71	69	54	71	89	
Juli .....	74	64	74	76	—	75	89	61	—	—	67	67	59	60	81	
August .....	73	62	72	87	—	71	85	64	65	72	66	64	50	74	78	
September .....	78	62	84	88	—	74	89	70	—	62	66	70	51	69	75	
Oktober .....	77	62	71	91	—	82	—	87	—	77	74	76	64	81	76	

<sup>1)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht ab Juli-Heft 1959 in Informazioni Marittime (u. a. m.). Wegen des früheren Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Heft 2, 1959. — <sup>2)</sup> Ab Northern Range, St. Lawrence und Albany. — <sup>3)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — <sup>4)</sup> Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien, Erz ab Vitória nach UK/Nordeuropa. — <sup>5)</sup> Mais ab Kapstadt/Durban. Erz ab Beira/Lourenco Marques. — <sup>6)</sup> Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — <sup>7)</sup> Ab Huelva, Morphon/Vassiliko-Bay. — <sup>8)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>9)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — <sup>10)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — <sup>11)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>12)</sup> Phosphat ab Kosseir (Rotes Meer), Salz ab Torrevieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>13)</sup> Ab Marmagoa und Dungun.

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

Zeit	Großbritannien												Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index <sup>1)</sup>
	a) Activity-Index <sup>1)</sup> 2)												
	insgesamt	davon:									b) Zeit- charter- Volume- Index <sup>1)</sup> 3)		
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dünge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv			
Januar—Juni 1954 = 100												Getreide- Scale = 100	
1954 JD <sup>4)</sup> .....	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	—	7,5	5,5	—	100,0	—	
1955 JD .....	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	—	110,5	—	
1956 JD .....	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—	
1957 JD .....	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—	
1958 JD .....	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	—	
1958 Januar .....	117,1	51,5	7,5	17,5	5,1	11,0	2,6	11,6	8,6	3,7	92,6	—	
Februar .....	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	—	
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	—	
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	—	
August .....	89,3	42,5	5,3	11,3	4,1	6,3	1,4	7,5	6,3	5,8	94,5	—	
September .....	104,7	61,7	11,1	8,3	3,6	7,0	3,6	3,6	5,8	2,1	98,8	—	
Oktober .....	147,7	99,0	10,8	10,3	4,3	8,7	1,6	5,2	6,1	4,5	109,9	149	
November .....	161,0	116,2	6,0	13,6	4,6	7,0	3,0	3,2	8,3	2,9	104,2	175	
Dezember .....	126,2	69,4	8,2	13,5	4,5	8,3	7,1	3,9	7,9	8,2	82,9	142	
1959 Januar .....	133,3	76,7	4,5	14,0	4,7	7,4	7,5	5,9	5,4	7,3	116,0	132	
Februar .....	130,8	71,5	9,5	11,9	6,2	6,8	6,8	5,4	4,3	11,2	109,7	138	
März .....	125,8	68,7	5,3	11,1	2,8	6,7	4,8	7,2	7,3	12,1	127,0	160	
April .....	141,5	74,7	8,8	8,7	3,4	6,9	8,7	5,6	7,2	17,5	102,0	206	
Mai .....	129,2	74,0	7,6	7,9	4,2	7,7	9,0	5,1	7,4	9,8	133,1	166	
Juni .....	153,4	59,9	10,5	11,4	2,7	12,4	11,6	3,8	11,2	38,5	70,0	177	
Juli .....	109,1	55,3	7,3	9,7	2,7	11,2	6,0	5,8	4,9	9,3	87,8	181	
August .....	107,2	46,5	8,5	5,8	4,4	9,1	6,0	6,8	9,3	13,6	64,5	156	
September .....	139,8	72,5	11,2	7,5	5,6	6,5	15,2	5,2	7,9	11,4	104,0	176	
Oktober .....	179,6	104,0	5,3	11,9	7,6	9,8	13,4	5,2	13,0	9,5	130,1	195	
November .....	147,5	69,8	8,7	15,5	6,3	10,7	9,5	9,2	11,0	6,6	140,0	149	

Zeit	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>6)</sup>															
	AFRA-Rate		umgerechnet auf die Hauptrelationen Rohölfahrt in s je 2240 lbs													
			Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
			nach				nach				nach					
	Scale = 100		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GB	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
1954 JD .....	109,95		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 JD .....	114,45		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 JD .....	142,57		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5		87,9		70,7	
1957 JD .....	139,23		45,3		48,5		53,6		56,0		89,5		95,6		82,10	
1958 JD .....	121,03		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9r		68,6		50,11	
1956 I. ....	117,0		38,0		40,8		44,11		47,1		63,9		66,5		49,6	
II. ....	137,2		44,7		47,8		52,8		55,3		73,8		76,9		57,0	
III. ....	141,3		45,11		49,1		54,3		56,10		75,9		78,10		58,6	
IV. ....	174,8		56,10		60,9		67,2		70,4		124,11 <sup>7)</sup>		129,0 <sup>7)</sup>		117,2 <sup>7)</sup>	
1957 I. ....	167,7		54,6		58,3		64,5		67,6		135,7 <sup>7)</sup>		139,6 <sup>7)</sup>		134,7 <sup>7)</sup>	
II. ....	131,9		42,11		45,10		50,8		53,1		83,0 <sup>7)</sup>		97,10 <sup>7)</sup>		88,11 <sup>7)</sup>	
III. ....	130,0		42,3		45,2		49,11		52,4		70,2		73,1		54,4	
IV. ....	127,3		41,5		44,3		48,11		51,3		68,10		71,8		53,4	
1958 I. ....	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3 <sup>*</sup>		52,4	
II. ....	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2	
III. ....	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2	
IV. ....	113,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4r		64,10		48,0	
1959 I. ....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II. ....	109,6	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III. ....	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	33,10	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV. ....																

Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt<sup>6)</sup>

Zeit	umgerechnet auf die Hauptrelationen Rohölfahrt in s je 2240 lbs															
	AFRA-Rate		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
			nach				nach				nach					
	Scale = 100		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GB	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
1954 JD .....	109,95		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 JD .....	114,45		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 JD .....	142,57		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5		87,9		70,7	
1957 JD .....	139,23		45,3		48,5		53,6		56,0		89,5		95,6		82,10	
1958 JD .....	121,03		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9r		68,6		50,11	
1956 I. ....	117,0		38,0		40,8		44,11		47,1		63,9		66,5		49,6	
II. ....	137,2		44,7		47,8		52,8		55,3		73,8		76,9		57,0	
III. ....	141,3		45,11		49,1		54,3		56,10		75,9		78,10		58,6	
IV. ....	174,8		56,10		60,9		67,2		70,4		124,11 <sup>7)</sup>		129,0 <sup>7)</sup>		117,2 <sup>7)</sup>	
1957 I. ....	167,7		54,6		58,3		64,5		67,6		135,7 <sup>7)</sup>		139,6 <sup>7)</sup>		134,7 <sup>7)</sup>	
II. ....	131,9		42,11		45,10		50,8		53,1		83,0 <sup>7)</sup>		97,10 <sup>7)</sup>		88,11 <sup>7)</sup>	
III. ....	130,0		42,3		45,2		49,11		52,4		70,2		73,1		54,4	
IV. ....	127,3		41,5		44,3		48,11		51,3		68,10		71,8		53,4	
1958 I. ....	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3		52,4	
II. ....	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2	
III. ....	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2	
IV. ....	113,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4r		64,10		48,0	
1959 I. ....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II. ....	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III. ....	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	33,10	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV. ....																

<sup>1)</sup> Berechnet von W. G. Weston, London (Westinform Service). — <sup>2)</sup> Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinahmen aller bekanntgewordenen Reisechartern mit 4000 tdw und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — <sup>3)</sup> Berechnet für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage. — <sup>4)</sup> I. Halbjahr 1954: Schrott war im Gruppenindex für „Sonstiges“ enthalten. — <sup>5)</sup> Grain-Tanker-Index = Rentabilitätsindex für Öltanker in der Getreidefahrt. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 1958 bis Januar 1959 berechneter Scale-Durchschnittswert, in dem die zusätzlichen Kosten für Tanker in der Getreidefahrt enthalten sind. Die Maßzahlen der aktuellen Getreidefrachtabschlüsse werden mit den Maßzahlen der laufenden Öltanker-Quotierungen verglichen (Grundrelation: Rohöl vom Persischen Golf nach UK/Kont.). wird der Stand von 120 überschritten, ist es für Tankerreederei rentabel, vom Öl- in den Getreidefrachttransport überzuwechseln. — <sup>6)</sup> Berechnet von London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich); für Tanker aller Größen über 9999 tdw Fassungsvermögen; ab 1. Juli 1959 in gesonderten Maßzahlen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw (G. P.) und für Großtanker ab 25000 tdw (L. V.). — <sup>7)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise).



## 2. Frachtraten der Trampschiffahrt

## 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	47.10	52.6	
März	44.0	4.26	7.25	37.6			38.0		64.9	7.00	60.8	47.2	51.9	
April	50.0	4.48	8.02	40.9	3.84	3.96	38.0		65.0		63.4	57.8	59.11	
Mai	47.9	4.29	8.13	40.0	3.75	4.13	38.0		51.10		63.10	60.9	62.2	
Juni	47.6	4.71	8.50	40.0	3.32	3.50	38.0		48.1	6.67	70.0	58.7	59.8r	
Juli		4.08	7.83		3.25	4.25				6.75		54.2	57.9	
Aug.	46.3	4.47	8.08	37.6	3.25		40.0	4.00	47.6	6.42	60.0	52.10	55.7	
Sept.	47.7	4.75	8.73	38.7	3.85		41.9		48.9	6.50	60.0	57.7	57.9	
Okt.	56.1	5.48	9.82	44.9	4.80	5.15	48.7	5.35	55.4	7.58	63.4			
Nov.	58.0	6.17	9.35	47.6	5.25	5.50	53.2	5.75	61.3	8.27	70.0			

Zeit von nach		Getreide						Zucker				Kopra	Kohle		
		West-	Ost-	Full	Nord-	Süd-	Schwarz-	Kuba		San	Mauri-	Queens-	Philip-	Hampton	
		Australien	Range	china	Afrika	meer			Domingo	tius	land	pinen	Roads		
		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	63.10	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	87.8	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	67.4	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	76.7	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>4)</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		22.0		
Mai	70.1	80.0	74.10	62.0			62.6	67.10 <sup>3)</sup>					22.0		
Juni	65.5	74.2	69.2	59.6	48.9					58.0	103.9	0.16	22.0		
Juli	62.6	72.6	69.2	56.0	50.0					58.0	102.6	0.15			
Aug.		70.0								58.9	105.0	0.15			
Sept.	67.6	78.0	74.1	56.0	57.6					65.11	110.0	0.16			
Okt.	77.4	85.0	80.5	61.3						69.1		0.18	27.8		
Nov.	77.7	87.6	83.3	68.9						71.11		0.19	31.2		

Zeit von nach		Kohle					Erdöl (dirty)						
		Hampton Roads			Wales	Rotter-	Danzig/Stettin	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf	
		Rotter-	West-	Japan		dam							
		italien			Westitalien	Buenos	UK.	Nordd.	UK.	Nordd.	UK.	Nordd.	
		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs			Aires	s je 2240 lbs						
1938 JD				7.6 <sup>3)</sup>	5.9			13.7					24.10
1950 JD				23.8	22.4	31.4	49.5						
1954 JD	36.0	5.67	10.28	23.5	20.4	27.2	41.3	44.7 <sup>4)</sup>	49.10 <sup>4)</sup>			84.2 <sup>4)</sup>	
1955 JD	59.2	8.77	14.42	33.5	27.6	42.6	76.1	25.10 <sup>4)</sup>	31.1 <sup>4)</sup>			44.3 <sup>4)</sup>	
1956 JD	77.2	11.52	19.90	37.11	33.1	46.2	40.2	37.2 <sup>4)</sup>	36.4 <sup>4)</sup>			69.4 <sup>4)</sup>	
1957 JD	51.11	7.90	15.71	35.2	29.5	29.5	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	
1958 JD	24.2	3.97	7.60	23.11	16.2	22.0	36.6	52.10	60.1	64.5	127.9	119.1	
								15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2
1958 Juli	23.10	4.05	8.59			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	3.71	7.05	22.8		22.6	36.0	16.5	17.7			30.3	31.4
Okt.	24.7	3.81	7.00	25.0		22.6	35.9	16.8	17.10			34.0	35.7
Nov.	25.6	4.21	7.17	25.0		22.6	35.11	17.1	18.3	20.0	20.11	32.6	33.9
Dez.	26.7	4.12	7.21		16.8	23.5	36.0	18.1	19.4	24.0	25.2	30.6	31.7
1959 Jan.	23.7	3.79	7.38			24.8	36.0	16.8	17.8			30.5	31.3
Febr.	23.2	3.72	7.25	31.6		23.0		16.0	17.0			29.1	30.1
März	20.11	3.68	7.30			24.0	39.8	16.4	18.0		24.6	22.10	23.7
April	20.6	3.58	7.41		16.5		39.6	11.5	12.11			22.4	22.4
Mai	20.6	3.53	7.69	22.4		21.3	38.7	16.3	17.3				26.11
Juni	20.6	3.57	7.98	23.1		25.3	38.9					21.1	23.6
Juli	20.6	3.43	7.69	22.11	17.0	28.0	38.5	13.10	14.8				20.5
Aug.	20.5	3.67r	7.66r	23.11r			38.2		16.5			25.5	26.3
Sept.	20.6	3.60	7.86	23.4	17.2	25.0	38.2	16.3	17.3			27.3	28.2
Okt.	27.0	3.97	8.11	24.0		26.11	37.11	17.11	16.7	25.1	26.8	28.6	29.6
Nov.	30.7	4.46	8.31	24.10		27.0	38.4	17.0	18.0		23.0	31.11	33.2

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	Archangel <sup>1)</sup>	Nord- Pazifik
	UK					UK					
	s je Fathom					s je Standard					s je 2240 lbs
1938 JD											
1950 JD	120.1	133.9	88.3	.	176.6	.	135.2	127.1	120.8	190.5	70.7
1954 JD	138.3	139.2	132.4	.	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	232.2	88.2
1955 JD	211.11	222.6	174.3	.	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	306.0	144.6
1956 JD	217.1	210.10			320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	344.7	
1957 JD	183.6	174.5	160.11	156.11	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4		97.6
1958 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		187.6	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	165.0	222.0	185.0		178.6	220.0	80.8
April	137.0	125.0	133.3	120.0		187.6	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
Juni	.	125.0	.	.	172.6	188.6	173.4		163.8	222.6	70.10
Juli	145.0		.	.	172.6	182.6	177.6			215.0	
Aug.	145.0		.	.	172.6	183.4	176.3		170.0	218.4	80.0
Sept.			.	.	172.6	184.8	179.2	190.0	170.0	219.3	80.0
Okt.	145.0		.	.	.		194.2			222.6	
Nov.			.	.	.		190.0		210.0		96.9
Zeit von  nach	Zinkkonzentrat	Erze								Schwefelkies (Pyrit)	
	Port Pirie (Südaustral)	Almeria	Bona	La Goulette	Takoradi	Vitória (Bras.)	Marmagosa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay	Vassiliko Bay
	Antw.	Antw./Rttd./Hbg.			UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.		Rttd./Hbg.	Rttd.	
	s je 2240 lbs										
1938 JD								6.9			
1950 JD	75.6	.						17.9		29.2	29.10
1954 JD	93.6		25.1	24.9	47.10	54.3	60.7	18.8	25.11	36.5	35.6
1955 JD	127.11	33.2	35.8	36.6		72.9	91.0	29.11	33.7	46.0	46.5
1956 JD	185.4	41.0	43.0	41.6	95.0	107.8	122.8	30.2	39.8	58.9	57.4
1957 JD	131.6	33.1	34.11	35.9	67.6	77.10	77.6	25.2	36.7	44.9	45.8
1958 JD	69.3	21.8	21.2	19.6	48.9	39.4	43.3	17.4	18.9	26.9	25.10
1958 Juli	.	22.3				.				.	26.0
Aug.	.		19.0	19.0	50.0	.	39.0	18.5 <sup>2)</sup>	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	25.0	25.0
Mai	81.3				46.3				17.6		
Juni	80.0	20.0	19.0			41.0	48.7				
Juli	.	20.3	.			40.4	48.0	17.3 <sup>2)</sup>		25.0	25.0
Aug.	.		.		42.6	39.11	47.6	17.3		24.8	
Sept.	.		.			40.0	44.7	16.6 <sup>2)</sup>		24.6	24.0
Okt.	.		.			56.6	46.10	16.3 <sup>2)</sup>	20.9		
Nov.	.		.			49.0	51.5	18.0 <sup>2)</sup>	20.6	27.6	26.8
Zeit von  nach	Schwefelkies (Pyrit)			Bauxit	Schrott <sup>4)</sup>	Espartogras	Düngemittel			Schwefel	
	Huelva			Itea	Northern Range	Algerien	(Phosphat) Casablanca Sfax		(Kali) Antw./Rttd./Hbg.	US-Golf	
	UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./ Rttd./Amst.	UK	Antw./Rttd.	Antw./ Rttd./Hbg.	Nordchina	Japan	UK
	s je 2240 lbs				\$ je 2240 lbs		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		8.54	87.4	27.2	29.5	104.10	10.49	86.3
1955 JD	50.6	40.9	37.0	37.2	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	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		82.4	19.6	20.6		7.50	50.6
Febr.			23.0	31.0		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
Juni					5.26	79.5	19.3	20.0	59.0		45.0
Juli	31.6					78.2	19.10	20.0			45.0
Aug.	36.0			31.0		78.0	19.0	20.0	54.3		42.9
Sept.	37.1		22.6		5.66	78.9					
Okt.		24.6	23.6		6.32	77.6				9.00	47.6
Nov.	36.6			35.9	6.72	79.8	23.0		66.6	8.00	52.6

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — <sup>1)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 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 <sup>1)</sup>				Salz				Steinkohle		
	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	Hamburg		nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup>	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Wismar/ Stralsund	Ostküste Groß- britannien <sup>3)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
	Hamburg	nördl. Helsingborg/ Gothenburg	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup>	Hamburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>4)</sup> u. Inseln <sup>5)</sup>		nördl. Norr- köping/Stockh.	nördl. Karls- hamn/Vester- vik (exkl.)	Deutsche Nordseehafen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg		s je 2240 lbs		
1950 JD .....	14,06	.	.	8,00	16,50 <sup>3)</sup>	16,00	11,46	9,50 <sup>3)</sup>	12,6	.	.
1954 JD .....	19,75	.	13,50 <sup>3)</sup>	6,00	16,46	18,50	18,00	10,00	16,6	.	.
1955 JD .....	25,00	16,63 <sup>3)</sup>	11,64	7,60	18,60	21,33	15,38	10,75	22,2	.	.
1956 JD .....	26,63	12,83	11,36	8,14	.	22,25	18,88	12,75	20,6	21,5	26,5
1957 JD .....	.	9,53	7,53	7,10	20,75	17,13	15,13	12,75	17,0	15,6	21,2
1958 JD .....	19,00	8,50	7,18	6,02	16,40	18,63	15,00	9,67	11,9	12,6	15,2
1958 Juli .....	.	8,75	.	6,00	.	.	.	.	.	13,5	13,6
Aug. ....	.	.	6,50	.	16,00	.	.	10,00	.	13,8	13,8
Sept. ....	.	8,00	7,50	6,00	17,00	.	16,50	.	.	13,3	13,8
Okt. ....	.	8,00	6,50	6,00	.	.	.	.	.	13,0	14,0
Nov. ....	.	8,30	7,44r	6,19	.	16,25	15,00	11,00	.	14,6	14,6
Dez. ....	.	8,63	8,06	6,35	16,00	21,00	.	.	.	15,3	18,6
1959 Jan. ....	19,50	9,00	8,39	5,82	18,50	.	19,00	.	.	15,0	17,10
Febr. ....	.	9,15	8,11	5,72	.	18,00	.	.	15,9	12,6	18,0
März. ....	19,50	9,00	8,02	6,10	18,50	18,75	16,00	.	.	11,6	14,0
April. ....	19,00	8,13	7,05	4,45	17,00	.	.	.	.	.	13,11
Mai. ....	19,00	7,06	5,83	.	17,00	.	.	.	.	11,6	12,9
Juni. ....	20,00	7,83	6,53	5,50	19,25	.	12,63	.	.	12,0	13,2
Juli. ....	.	8,25	6,67	.	.	.	.	.	.	11,0	12,6
Aug. ....	20,50	8,46	6,63	6,25	18,00	.	.	.	12,0	11,6	13,4
Sept. ....	.	8,50	6,58	6,00	17,00	17,00	.	.	12,0	11,6	13,8
Okt. ....	.	9,25	7,13	6,00	.	.	15,00	.	.	14,11	14,9
Nov. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Zeit von  nach	Steinkohle				Koks						
	Stettin/Danzig Gdingen	Stettin			Hamburg				Lübeck	Rttd./Hbg.	
	Schweden nördl. v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>4)</sup> 5)	Bundesrepublik Elbe-Häfen	Ostseehäfen	Venersee	nördl. Varberg/ Strömstad	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vaasa
	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1950 JD .....	.	.	9,00 <sup>7)</sup>	.	13,90	15,50	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 JD .....	15,25	.	.	.	15,65	18,88	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 JD .....	16,95	22,24	.	.	17,84	18,63	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 JD .....	18,17	21,92	.	.	18,75	21,13	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 JD .....	14,13	17,72	.	.	12,66	15,60	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 JD .....	13,23	13,86	9,30	8,43	14,00	17,15	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1958 Juli .....	12,25	15,50	11,56	9,75	.	.	.	17,0	.	.	.
Aug. ....	.	12,50	11,13	9,13	14,00	.	.	17,2	24,6	17,0	19,6
Sept. ....	13,25	11,00	9,72	8,25	.	.	12,50	15,6	22,0	16,0	.
Okt. ....	13,00	15,25	8,98	8,36	.	.	.	15,3	.	.	20,0
Nov. ....	12,88	15,38	8,85	8,37	.	.	.	14,5	.	.	23,0
Dez. ....	18,00	16,00	9,15	8,17	.	17,15	.	.	.	.	23,8
1959 Jan. ....	.	16,38	9,00	8,56	.	17,15	16,00	21,3	.	17,6	24,6
Febr. ....	.	16,50	8,86	8,67	.	17,15	.	15,11	.	17,2	.
März. ....	.	13,92	8,58	8,05	.	.	.	14,4	.	17,6	.
April. ....	17,00	13,92	8,25	8,75	.	.	.	13,11	17,0	14,6	17,6
Mai. ....	12,06	12,50	8,00	8,08	.	.	12,00	13,6	18,0	14,0	.
Juni. ....	12,25	13,00	8,45	8,42	.	.	.	14,1	17,0	13,0	.
Juli. ....	.	.	10,33r	8,88	.	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	12,38	.	8,60	8,43	.	.	11,25	16,1	24,0	14,0	17,0
Sept. ....	12,00	.	9,46	8,93	.	.	15,00	18,1	.	16,0	.
Okt. ....	14,54	.	9,71	8,67	17,50	.	13,25	18,0	25,9	17,4	.
Nov. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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 <sup>4)</sup> 5) u. Inseln	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	28,8
1956 JD .....	20,73	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	13,56	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	.	.	.	14,33	15,50	15,50	.
Febr. ....	.	12,75	.	.	.	.	.	.	.	.
März. ....	.	.	.	18,00	.	.	.	.	.	.
April. ....	14,50	.	.	.	13,25	.	.	.	.	.
Mai. ....	13,50	.	11,31	.	13,10	.	.	.	14,00	.
Juni. ....	15,13	.	11,50	12,50	12,42	.	.	.	13,50	.
Juli. ....	.	.	12,50	.	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	16,25	.	12,50	12,17r	12,92	.	.	.	.	.
Sept. ....	16,38	16,42	14,09	.	13,75	.	.	.	14,00	.
Okt. ....	.	.	.	16,13	13,75	20,00	.	14,00	14,67	15,1
Nov. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste exkl. Hafer, Reis. — <sup>2)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>3)</sup> Dezember. — <sup>4)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>5)</sup> Exkl. Firth of Forth. — <sup>6)</sup> Inkl. Inseln auch Bornholm, exkl. Isefjord. — <sup>7)</sup> Nach Itzehoe (Störkanal).

noch: 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

noch: b) im Küstenverkehr

Zeit	von	Papierholz	Schnittholz							
		Kotka/ Björneborg	Kotka/ Björneborg	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>3)</sup>	Venersee Gothenburg	Kotka/Björneborg	Hamina <sup>4)</sup>	Venersee, Gothenburg	westl. Ystad/ Varberg <sup>5)</sup>	südl. Vestervik/ Ystad
		Lübeck/ Flensburg	Dänemark Östk. Jutland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>	Antwerpen <sup>4)</sup>		Brüssel <sup>5)</sup>	Antwerpen <sup>4)</sup>	Weser	Flensburg <sup>8)</sup>	Hamburg
		DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard					DM je Standard	
1950 JD						162.6	154.2	91,75		72,00 <sup>9)</sup>
1954 JD	88,43	190,00	153.9	.	177.6	203.7	185.0	73,89	59,83	88,08
1955 JD	95,63	171,25	250.0	.	246.1	220.0	264.4	86,06	64,67	88,90
1956 JD	93,11	182,75	239.5	211.2	233.6	231.8	232.6	87,81	65,91	93,00
1957 JD	88,18	174,17	202.11	180.0	205.10	198.2	198.9	81,13	64,78	89,25
1958 JD	56,25	144,72	174.1	150.0	169.2	170.0	174.3	72,84	59,41	75,63
1958 Juli	55,00				173.5	175.0	176.11	70,75		
Aug.	55,00	145,00	173.9		170.0	.	177.6	74,00	60,00	65,00
Sept.	.	134,00		150.0	161.8	.		75,00	58,00	
Okt.	.	147,50	162.6	.	167.3	.	162.6	75,00	60,00	.
Nov.	.	165,10	165.10	.	171.0	.	176.0	65,00	60,00	.
Dez.	.	161,00	200.0	.	192.6	.	187.6	.	.	.
1959 Jan.		185,00	180.0	.	180.0	.		.	.	.
Febr.	.						180.0	.	.	.
März	.	143,33	180.0		180.0	190.0	180.0	.	.	.
April	.	146,25	155.0	155.0		.	161.3	72,50	.	82,50
Mai	.	141,00	160.0	155.0	161.3	.	170.0	78,83	.	85,25
Juni	61,00	141.88	160.0r	158.9	155.0	.	157.10	72,00	.	68,00
Juli	.	143,67	164.2	.		.		71,00	60,00	83,00
Aug.	.	141.64	165.0	.	160.10	.	177.6	72,00	60,00	100,00
Sept.	.	150,00	160.0		166.3	.	171.8	76,50	.	82,50
Okt.	65,00	156,67	165.9	175.0	178.4	.	.		60,00	68,00
Nov.										

Zeit	von	nach	noch: Schnittholz					Eisen und Stahl				
			nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>3)</sup>			Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
			Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederh. <sup>10)</sup>	Lübeck	Wismar/ Stralsund	Dänemark Östk. Jutland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>11)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>12)</sup>	
			DM je Standard					s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 JD			70,00 <sup>9)</sup>			100,00 <sup>9)</sup>			23,6	14,25	15,38	9,75
1954 JD			89,86	80,02		116,67	86,63	92,57	22,9	26,8	17,90	9,16
1955 JD			92,56	96,63		156,13	97,76	120,50	31,4	29,10	18,70	10,50
1956 JD			91,74	91,66	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,00	11,17
1957 JD			94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	14,75	8,00
1958 JD			80,22	75,59	77,63	100,00r	72,80	89,22	14,11	17,9	13,35	7,67
1958 Juli			69,50	76,40	72,50		62,00	87,00		18,3	10,50	
Aug.			83,00	77,00	83,50		70,00			17,9	13,00	12,38
Sept.			90,50	78,50			87,50			16,6	10,50	
Okt.			85,00	78,50			90,00	88,33	14,3	16,0	11,50	14,00
Nov.				78,13	84,88					18,2	12,30	12,58
Dez.									17,0	19,1	15,00	14,67
1959 Jan.								90,75	19,8	15,33	15,13	8,50
Febr.								96,00	18,0	20,0	15,25	8,00
März				75,50	86,50	100,00				20,0	15,33	9,00
April			91,00	80,50			80,38	84,83		20,2	12,00	9,90 <sup>13)</sup>
Mai			72,00	72,50	72,00		66,00	88,50		16,0	12,75	
Juni			81,60	73,92	86,00	85,00	71,00	81,00	16,3		11,00	9,50
Juli			90,00	77,25	80,00		73,50	88,00	16,0	16,6	10,50	10,50
Aug.			85,00	74,08		94,00		94,50		16,5	11,25	11,50
Sept.			77,00	74,07	87,50			85,00		17,0	11,75	
Okt.			102,50	76,00	87,25		76,00	86,00		20,2	12,75	13,75
Nov.												

Zeit	von	nach	Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips
			Niederh./Ruhrig.	Kali			Phosphat	Lysekil		Gotland <sup>16)</sup>	Bornholm	Hildesheim
			Strömstad/ Malmö <sup>12)</sup>	Östk. Jutland <sup>1)</sup> und Inseln <sup>11)</sup>	Dänemark nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>14)</sup>	Haf. i Limfjorden u. a. Skagerrak <sup>15)</sup>	Belgien Wismar/ Stralsund	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
			DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			s je 2240 lbs	DM je 1000 kg				
1950 JD					18,42	24,00		8,00	8,25			
1954 JD			18,15	20,38	20,0 <sup>8)</sup>	23,40	22,11	9,50	8,10	9,90		
1955 JD			20,50	24,33	23,11		28,2	8,50	9,19	8,33		
1956 JD			20,94	23,87	25,74	29,85	26,0	9,35	10,19	9,88	9,22	19,75
1957 JD			16,50	17,84	20,66	27,75	20,10	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 JD			15,61	17,50	18,81	23,00		8,41r	9,04	8,97	7,67	18,00
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	
Okt.				17,00	19,00				9,63		8,50	18,00
Nov.				17,00	19,00			8,38r	9,50	7,25	7,67	
Dez.			19,00	20,00	21,00	24,00		9,50	9,25		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	
März			17,00	19,50	22,00	24,00		7,50	8,63	6,50	7,15	
April				18,00	19,85	23,13					7,13	17,00
Mai			13,50	16,50	18,50		16,6	8,10	8,25	6,50	7,25	
Juni			16,00	16,88	19,50		16,6	8,00	8,50	8,50	7,80	17,00
Juli				17,83	19,50	22,50		8,50	9,00		8,00	
Aug.				17,25				8,50	8,82	8,00	8,50	
Sept.			15,60	16,50				8,38	9,36		8,13	
Okt.				20,00	21,00			8,63	8,67		8,06	17,00
Nov.												

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>2)</sup> Inkl. Bornholm, exkl. Isefjord. — <sup>3)</sup> Inkl. Mälarsee, exkl. Sundsvall Distrikt. — <sup>4)</sup> Inkl. Gent, Ostende, Zeebrugge. — <sup>5)</sup> Inkl. Vilvorde. — <sup>6)</sup> Inkl. Helsinki u. Abo Distrikt. — <sup>7)</sup> Exkl. Gothenburg, Venersee. — <sup>8)</sup> Inkl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>9)</sup> Dezember. — <sup>10)</sup> Von Emmerich bis Duisburg. — <sup>11)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>12)</sup> Exkl. Venersee. — <sup>13)</sup> Umgerechnet von DM je 1000 kg. — <sup>14)</sup> Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>15)</sup> Exkl. Aalborg/Norresundby. — <sup>16)</sup> Kalksteine.

## Frachtsätze \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit  von  nach		Getreide										
		Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Uehr. Getreide [d. Güterkl. IV <sup>2)</sup> ]	Roggen und Weizen <sup>3)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter- getreide
		Hamburg		Braunschweig	Bremen		Heilbronn <sup>4)</sup>		Emden			
		Düsseldorf	Köln		Mannheim	Köln						
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>3)</sup>	14,90 <sup>3)</sup>	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44	
1957 JD	15,61	14,90	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,03 <sup>5)</sup>	15,08 <sup>5)</sup>	9,04	8,44	
1958 JD	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08r	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	
Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Aug.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Sept.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Okt.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Nov.	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 ab 50 t		ab 100 t	Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)		
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Hamburg		Berlin	I	Zechengruppe		
	Emden				Ruhrgebiet				II	III	
	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Emden						
1950 JD	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>5)</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	9,90r	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	
Juli	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Aug.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Sept.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Okt.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Nov.	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								
	Zechengruppe			Zechengruppe			Zechengruppe		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Emden									
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	4,52r	4,94	5,36	6,70	7,30	7,99
Dez.	5,42	6,93	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
Juli	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
Aug.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
Sept.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
Okt.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
Nov.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34

\* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

1) Loses Getreide der Güterklasse IV. Mengen ab 200 t. — 2) Ab 1. 6. 1956. — 3) Ab 1. 4. 1956. — 4) 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. — 5) Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwereniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Tafrachten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — 6) Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmezuschlag.

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.

DM je 1 000 kg

\* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

<sup>1</sup>) Einschließlich der Schiffsfrachtabgaben 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 Schiffsfrachtabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2</sup>) Einschließlich der Schiffsfrachtabgaben 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 Erschwereniszuschlag 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 Schiffsfrachtabgaben 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 Erschwereniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <sup>5</sup>) Er rechnet 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 Schiffsfrachtabgaben, Hafene- 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/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — <sup>10</sup>) März bis Dezember.

noch: Frachtsätze \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	von	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>2)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. Ind. <sup>3)</sup>	
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>4)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen		Partien	
		Frankfurt/M. <sup>5)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim	unter 50 t   50 t und mehr	
										Rhein-Ruhr-Hafen Mannheim	
1950 JD		3,93 <sup>6)</sup>	5,34 <sup>6)</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>8)</sup>	3,83 <sup>8)</sup>	4,03 <sup>8)</sup>	3,65	5,62 <sup>8)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00
1958 JD		4,92	7,10	4,26	4,46	4,17	6,23 <sup>8)</sup>	15,03	19,82	9,47	8,28
1958 Juli		4,96	7,17	4,26	4,46	4,22	6,25	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug.		4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Sept.		4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Okt.		4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	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
Juli		4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,98	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Sept.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Okt.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Nov.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Zeit	von	Erzeugnisse der Eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien						Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter			
		unter 50 t   50 t und mehr   unter 50 t   50 t und mehr   unter 50 t   50 t und mehr						der Güterklassen:			
		Rhein-Ruhr-Hafen						I		II	
		nach						Partien:			
		Würzburg <sup>8)</sup>		Heilbronn <sup>9)</sup>		Karlsruhe		50 t	100 t	50 t	100 t
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>6)</sup>	10,20 <sup>6)</sup>	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70
1958 JD		13,02	11,92	12,07 <sup>6)</sup>	11,53 <sup>6)</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
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
Zeit		Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter									
		der Güterklassen:									
		III		IV		V		VI			
		Partien:									
		50 t	100 t	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		
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		

\* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

<sup>1)</sup> Volla-gesetzliche Lade- und Löschenzeiten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. Oktober 1952 mit 0,052 DM, ab 1. November 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. Februar 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — <sup>5)</sup> Einschließlich 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, Bugsieregebiet A. — <sup>11)</sup> Berlin unterhalb.

**Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge**  
**Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen \*)**

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

\*) Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 20—22).  
<sup>1)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>3)</sup> Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. Jan. 1951, für Braunkohlenbriketts ab 1. April 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen.



**Preise in DM**

Anmerkung: Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.  
a) Einfacher Flug. — b) bis f) Hin- und Rückflüge: b) Normal, c) Nachtflüge. — d) Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrute). — e) Rückflug innerhalb 17 Tagen. — f) Rückflug innerhalb 23 Tagen.  
1) 4. Quartal. — 2) April bis Dezember. — 3) 1. Quartal. — 4) Nur von 1. April bis 31. Oktober zugelassen. — 5) II. Halbjahr.

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

von Frankfurt (Main)  nach			Jahresdurchschnitt										November 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>1)</sup>	1259,00 <sup>1)</sup>	1700,00	1274,00	1800,00	1318,00	1897,00	1371,00	1929,00	1388,00
		b)	.	.	2816,00 <sup>1)</sup>	2267,00 <sup>1)</sup>	3060,00	2294,00	3240,00	2373,00	3415,00	2468,00	3473,00	2499,00
Birma	Rangun	a)	2505,00 <sup>2)</sup>	2000,00 <sup>2)</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>2)</sup>	3600,00 <sup>2)</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>1)</sup>	1647,00 <sup>1)</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>1)</sup>	2965,00 <sup>1)</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>2)</sup>	1447,00 <sup>2)</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>2)</sup>	2605,00 <sup>2)</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>1)</sup>	1647,00 <sup>1)</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>1)</sup>	2965,00 <sup>1)</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>3)</sup>	965,00 <sup>3)</sup>	1282,00	965,00	1391,00	968,00	1435,00	977,00	1461,00	994,00	1470,00	1000,00
		b)	2308,00 <sup>3)</sup>	1737,00 <sup>3)</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>3)</sup>	1047,00 <sup>3)</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>3)</sup>	1885,00 <sup>3)</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>1)</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>1)</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	1356,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1452,00 <sup>r</sup>	2139,00	1462,00
Philippinen	Manila	a)	3058,00 <sup>3)</sup>	2447,00 <sup>3)</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>3)</sup>	4405,00 <sup>3)</sup>	5505,00	4405,00	6072,00	4458,00	6669,00	4616,00	7019,00	4792,00	7368,00	5019,00
Singapur und Malaya	Singapur	a)	2564,00 <sup>1)</sup>	2047,00 <sup>1)</sup>	2564,00	2047,00	2829,00	2076,00	3105,00	2164,00	3273,00	2244,00 <sup>r</sup>	3458,00	2352,00
		b)	4616,00 <sup>1)</sup>	3685,00 <sup>1)</sup>	4616,00	3685,00	5092,00	3738,00	5589,00	3896,00	5892,00	4024,00 <sup>r</sup>	6225,00	4234,00
Syrien	Damaskus	a)	1012,00 <sup>2)</sup>	753,00 <sup>2)</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>2)</sup>	1356,00 <sup>2)</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>2)</sup>	2023,00 <sup>2)</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>2)</sup>	3642,00 <sup>2)</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>1)</sup>	2799,00 <sup>1)</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>1)</sup>	5039,00 <sup>1)</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>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</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>1)</sup>	3198,00	2285,00	3222,00	2302,00
		b)	5172,00	—	5228,00	—	5247,00	—	5531,00	4023,00 <sup>1)</sup>	5756,00	4114,00	5800,00	4144,00
Chile	Santiago	a)	3150,00	—	3181,00	—	3272,00	—	3470,00	2533,00 <sup>1)</sup>	3585,00	2602,00	3612,00	2625,00
		b)	5670,00	—	5725,00	—	5890,00	—	6202,00	4560,00 <sup>1)</sup>	6453,00	4684,00	6502,00	4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a)	2266,00 <sup>2)</sup>	1882,00 <sup>2)</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>2)</sup>	3387,00 <sup>2)</sup>	4121,00	3388,00	4355,00	3388,00	4255,00	3388,00	4309,00	3388,00	4347,00	3388,00
		c)	3785,00 <sup>2)</sup>	3051,00 <sup>2)</sup>	3785,00	3051,00	3999,00	3135,00	4213,00 <sup>4)</sup>	3219,00 <sup>4)</sup>	—	d)2980,00 <sup>5)</sup>	—	—
Uruguay	Montevideo	a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
Venezuela	Caracas	a)	2203,00 <sup>1)</sup>	1853,00 <sup>2)</sup>	2247,00	1853,00	2373,00	1853,00	2321,00	1853,00	2352,00	1853,00	2373,00	1853,00
		b)	3966,00 <sup>1)</sup>	3336,00 <sup>2)</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>2)</sup>	2998,00 <sup>2)</sup>	3709,00	2998,00	3923,00	3082,00	4137,00 <sup>4)</sup>	3166,00 <sup>4)</sup>	—	d)2927,00 <sup>5)</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>6)</sup>	2025,00 <sup>7)</sup>	1521,00 <sup>7)</sup>
		b)	3302,00	2452,00	3314,00	2483,00	3541,00	2483,00	3390,00	2483,00	3513,00	2625,00 <sup>6)</sup>	3645,00 <sup>7)</sup>	2738,00 <sup>7)</sup>
		c)	2944,00	2074,00	2977,00 <sup>8)</sup>	2134,00	3405,00 <sup>1)</sup>	2313,00	—	d)2074,00 <sup>8)</sup>	—	d)2074,00 <sup>4)</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 Nordatlantikkreuzen jeweils vom 1. November bis zum 31. März. — d) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen.  
<sup>1)</sup> April bis Dezember. — <sup>2)</sup> II. Halbjahr. — <sup>3)</sup> 4. Quartal. — <sup>4)</sup> 1. Quartal. — <sup>5)</sup> April 1957 bis März 1958. — <sup>6)</sup> Preise in der Economy-Klasse ab April 1958: Einfacher Flug DM 1219,00, Hin- und Rückflug DM 2195,00. — <sup>7)</sup> 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. — <sup>8)</sup> Januar bis September. — <sup>9)</sup> 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										November 1959	
		1954		1955		1956		1957		1958		unter 45 über	
		unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über		
		45	über	45	über	45	über	45	über	45	über	45	über
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	21,88	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	Baranquilla	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	Caracas	14,32	10,75	14,32	10,75	14,32	10,75	15,04	11,30	15,67	11,75	15,79	11,84
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  $\frac{1}{2}$  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> Ostroute (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 November					
			1954	1955	1956	1957	1958	1959
von Frankfurt (Main) nach .....								
Antibiotica .....	a) Bagdad .....	100	4,62	4,62	4,62	—	4,70	4,70
	a) Damaskus .....	100	3,53	3,53	3,53	3,65	3,65	3,53
	a) Istanbul .....	100	3,09	3,09	3,09	—	—	—
	a) Teheran .....	100	5,45	5,45	5,45	5,59	4,66 <sup>1)</sup>	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	4,54	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	4,66 <sup>1)</sup>	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	4,88	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,83	4,83	4,66 <sup>1)</sup>	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. Ausrüstungen ohne Maschinen .....	Algier .....	100	—	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Bagdad .....	45	—	4,41	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 Musikttruhen	Beirut .....	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40
c) Brüssel .....		250	—	0,46	0,46	0,46	0,42	0,42
100		0,48	—	—	—	0,46	0,46	0,46
Casablanca .....		100	—	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93
c) Teheran .....		250	5,04	5,04	5,29 <sup>1)</sup>	5,29 <sup>2)</sup>	4,66 <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
	a) New York .....	45	5,09	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	3,82
	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	S t a n d November					
			1954	1955	1956	1957	1958	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 <sup>3)</sup>	4,54	4,54	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>3)</sup>
	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 <sup>3)</sup>	4,83	4,54	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>3)</sup>
Tuche am Meter, auch zugeschnitten .....	d) Brüssel .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	Dublin .....	45	—	1,18 <sup>3)</sup>	1,18 <sup>3)</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 <sup>3)</sup>	4,91	4,54	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>3)</sup>
	Paris .....	100	—	—	0,50	0,50	0,50	0,50
Därme .....	Beirut/Damaskus .....	100	2,56	2,56	2,56	2,81	2,81	—
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	2,27
	Istanbul .....	250	2,06	2,06	—	—	—	2,35
	Kairo .....	100	2,23	2,23	2,23	2,35	2,35	2,27
	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 .....	f) Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41
Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,39	2,39	2,52	2,52	2,52
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien ....	Montreal.....	250	—	—	—	—	—	4,17
	45 <sup>3)</sup> .....	—	—	—	5,54	5,46	5,46	5,46 <sup>3)</sup>
	b) New York .....	250	—	—	—	—	—	3,80
Kosmetische Artikel, Seifen .....	45 <sup>3)</sup> .....	5,12	5,08	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>3)</sup>
	b) New York .....	45 <sup>3)</sup>	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>3)</sup>
Geschäfts- und Büromaschinen .....	Bergen .....	100	—	—	—	1,89	1,89	1,89
	Glasgow .....	250	1,05 <sup>2)</sup>	1,05 <sup>2)</sup>	1,05 <sup>2)</sup>	—	—	1,18
	100 .....	1,05	1,05	1,05	—	—	—	—
	b) New York .....	45 <sup>3)</sup>	5,59	5,09	5,09	5,33	5,38	5,47 <sup>3)</sup> 4)
	Oslo .....	100	1,43	1,47	—	—	—	—
	Stockholm .....	100	1,51	1,55	1,72 <sup>5)</sup>	1,81 <sup>5)</sup>	1,85 <sup>5)</sup>	1,89 <sup>5)</sup>
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....	d) Mailand .....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	d) Mailand .....	250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand .....	500	0,67	0,67	—	—	—	—
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>6)</sup> .....	New York/Boston .....	45 <sup>3)</sup>	5,12 <sup>7)</sup>	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>3)</sup>
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	—	—	—	1,47	1,47	1,47
	Lissabon .....	100	—	—	1,55	1,55	—	—
	Lissabon .....	250	—	1,22	1,22	1,22	—	1,97 <sup>5)</sup>
	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 Verladet kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). — <sup>1)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>4)</sup> Rate für Schreibmaschinen DM 4,63, für Additions- und Rechenmaschinen DM 3,70 je kg, Mind.-Gew. 100 lbs ab Juli 1959, siehe auch Anm. <sup>3)</sup>. — <sup>5)</sup> Kombinierte Raten (Umladung von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>6)</sup> Ausschließlich Geschäfts- und Büromaschinen. — <sup>7)</sup> Elektrische Geräte a. n. g., ausgenommen Maschinen.