

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Herbst 1960**



**W. KOHLHAMMER VERLAG**

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Herbst 1960**



Jahrgang 1960 · Nr. 3

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Herbst 1960 . . . . .	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs . . . . .	7
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten . . . . .	7
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	8
A. Allgemeine Vorbemerkungen . . . . .	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte . . . . .	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen . . . . .	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	12
Für Personen im Ausland . . . . .	13
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	15
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) . . . . .	15
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten . . . . .	16
II. Schiffsverkehr	
A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt	
Bims Kies . . . . .	18
Briketts . . . . .	18
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	19
Erze . . . . .	18
Getreide . . . . .	17
Kies . . . . .	18
Mehl . . . . .	17
Mineralöl . . . . .	18
Normalgüter der Güterklassen I bis VI . . . . .	19
Salz . . . . .	19
Schnittholz . . . . .	19
Steinkohle . . . . .	17
B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt . . . . .	20
C. Frachtraten der Trampschifffahrt	
1. im Küstenverkehr	
Briketts . . . . .	21
Düngemittel . . . . .	22
Eisen und Stahl . . . . .	22
Getreide . . . . .	21
Gips . . . . .	22
Koks . . . . .	21
Olkkuchen . . . . .	21
Papierholz . . . . .	22
Roheisen . . . . .	22
Salz . . . . .	21
Schnittholz . . . . .	22
Steinkohle . . . . .	21
Steine . . . . .	22
2. im Überseeverkehr	
Bauxit . . . . .	24
Düngemittel . . . . .	24
Erdöl . . . . .	24
Erze . . . . .	23
Espartogras . . . . .	23
Getreide . . . . .	23
Grubenholz . . . . .	24
Kohle . . . . .	23
Kopra . . . . .	23
Schnittholz . . . . .	24
Schrott . . . . .	24
Schwefel . . . . .	23
Schwefelkies . . . . .	23
Zinkkonzentrat . . . . .	24
Zucker . . . . .	23

	Seite
D. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	25
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien . . . . .	25
Index der Tankerfrachten, Großbritannien . . . . .	25
Index der Seefrachtraten, Niederlande . . . . .	25
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark . . . . .	25
Index der Seefrachtraten, Norwegen . . . . .	25
Index der Seefrachtraten, Schweden . . . . .	25
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien . . . . .	26
E. Sonstige Schiffahrtsindices . . . . .	27
III. Luftverkehr	
A. Flugpreise im Personenverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	28
B. Luftfrachtraten im Güterverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . .	30
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . .	31
Quellenverzeichnis . . . . .	33

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet  
Abgeschlossen am 15. Dezember 1960

## Verkehrspreise im In- und Ausland im Herbst 1960

Am 1. November ist, wie bereits im vorigen Bericht angekündigt, bei der Deutschen Bundesbahn eine Reihe von Tarifen angehoben worden. Im einzelnen handelt es sich dabei um

1. Stückguttarife (mit einer Erhöhung um durchschnittlich 11 vH)
2. Expresguttarife (+26 vH)
3. Zeitkarten im Berufsverkehr (+25 vH).

Außerdem wurden die Ausnahmetarife für verschiedene hauptsächlich agrarische Produkte geändert oder aufgehoben. Der erhöhte Tarif für Düngemittel trat am 1. Dezember in Kraft.

Soweit vorhanden sind die entsprechenden Tarife beim gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ebenfalls heraufgesetzt worden (Stückguttarif + 6 vH). Auch wurde mit Wirkung vom 1. November 1960 die bei der Bahn ab 6. Juli durchgeführte Erhöhung der 5-t-Sätze der Klasse A/B im Reichskraftwagentarif (RKT) für den Güterfernverkehr nachgeholt (+ 5 bis 6 vH), so daß hierbei das alte Spannenverhältnis der Bahn- und Kraftwagentarife wieder hergestellt ist. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme änderten sich auch die Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifs für die 5-t-Klasse, desgleichen die Frachtsätze verschiedener Binnenausnahmetarife. Die Tarifierhöhungen werden von der Bundesbahn mit einer marktwirtschaftlicheren Orientierung der Preisbildung und dem notwendigen Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben begründet.

Seitens der Bundespost ist Pressemeldungen zufolge beabsichtigt, im Zusammenhang mit den Tarifveränderungen der Bahn auch die Paketgebühren (um 25 vH) und die Postgutgebühren (um 27 vH) anzuheben. Als Zeitpunkt wird der 1. Februar 1961 genannt.

Aus dem Ausland wurden während der Berichtszeit ebenfalls Tarifierhöhungen für die Eisenbahn gemeldet. Im Juli nahm Polen bei den Staatsbahnen eine große Tarifreform vor, wobei man sowohl den Aufbau als auch die Sätze änderte und letztere teilweise stark anhub.

Am 1. September sind die norwegischen Personenfahrpreise um durchschnittlich 15 vH angehoben worden.

Die französischen Staatsbahnen werden am 5. Dezember 1960 ihre Gütertarife um durchschnittlich 5 vH heraufsetzen. Eine geplante Erhöhung der Personentarife ist vorläufig auf das nächste Jahr verschoben worden.

Die österreichischen Bundesbahnen beabsichtigen zur Verminderung ihres Defizits eine Erhöhung ihrer Personenbeförderungstarife in der II. Wagenklasse um 25 vH, die auch für die Zeitkarten gelten wird. Die Preise der I. Wagenklasse sollen insofern etwas verbilligt werden, als sie in Zukunft nicht mehr um 100, sondern nur um 70 vH über den Tarifen der II. Wagenklasse liegen werden. Die Güterfrachtsätze will man in Verbindung mit einer Änderung der Regelklassen gleichfalls verteuern. Jedoch ist der durchschnittliche Prozentsatz hier noch nicht bekannt. Man rechnet mit 25 vH (vgl. PLW 7, Heft 4 1959).

Für die Frachtraten der Binnenschifffahrt ergaben sich nach den als repräsentativer Auswahl im Bericht enthaltenen Verkehrsrelationen während der Berichtszeit keine Veränderungen. Mitte Oktober sind verschiedene Rheinschiffahrtspools, die den grenzüberschreitenden Verkehr regeln, u. a. der Straßburger, der Baseler und der Kettwiger Pool, mit Ausnahme der Duisburger Frachtenkonvention, ge-

kündigt worden. Neue Verhandlungen stehen bevor. Ein Teil der Vereinbarungen wird durch Stillhalteabkommen zunächst weitergeführt. Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt (deutsche und ausländische Schiffe) auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes belief sich im letztbekannten Monat — September 1960 — auf 14,8 Mill. t. Sie lag damit um 2,8 Mill. t (12,3 vH) über der entsprechenden Zahl vor Jahresfrist. Dabei ist jedoch zu erwähnen, daß die Transportleistung im September 1959 stark von dem damals ungewöhnlich niedrigen Wasserstand beeinflusst war. Ein Abkommenentwurf über die internationale Beförderung von Kohle und Stahl auf den Schifffahrtswegen westlich des Rheins hat der Ministerrat der Montan-Union auf holländischen Einspruch hin nicht angenommen.

Infolge einer verbesserten Beschäftigung haben die Frachtraten in der Küstenschifffahrt von Juli auf Oktober 1960 um durchschnittlich 8 vH erneut angezogen. Die Frachterhöhungen betrafen in der Hauptsache Salz, Steinkohle, Koks, Briketts, Schnittholz, Eisen und Stahl sowie Düngemittel. In Marktkommentaren wird die Zunahme der Verschiffungen von Kohle, Koks und sonstigen Brennstoffen besonders hervorgehoben, die teilweise auch saisonalen Charakter haben dürfte. Es wächst aber auch die Nachfrage der Industrie. Daneben rechnet man mit einem weiteren Anhalten der lebhaften Tonnagenachfrage für Holztransporte. Nach einer Statistik des britischen „The Timber Trade Journal“ für den Schnittholzbedarf in Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland und der Bundesrepublik Deutschland ergeben sich folgende Zahlen:

Jahr	Import	Verbrauch in Standards
1958	2 569	2 710
1959	2 958	3 016
1960 <sup>1)</sup>	3 312	3 154
1961 <sup>1)</sup>	3 100	3 100

<sup>1)</sup> Zahlenangaben für 1960 und 1961 auf Grund von Schätzungen.

Während der Berichtsmonate haben sich die Frachtraten für Trampschiffe im Überseeverkehr kräftig erhöht. Der sommerliche Ratenrückgang war infolge der früher einsetzenden Charnachfrage weniger ausgeprägt als in anderen Jahren. Besonders bemerkenswert ist die ansteigende Ratentendenz in der transatlantischen Getreideschifffahrt, die in den letzten Wochen nur wenig Konkurrenz durch Getreide-Tanker hatte, da sich für diese Einheiten der Hafenumschlag verzögerte. Auch die Erz- und Schrottraten sind gegenwärtig sehr stetig bis anziehend.

Nach dem Activity-Index (W. G. Weston, London) sind die Frachteinnahmen von Juli auf Oktober 1960 um 32 vH gestiegen. Der Rentabilitätsindex für die Getreidefahrt von Tankschiffen ist andererseits von 193 im Juli auf 117 im Oktober 1960 gesunken. Damit ist nach früheren Erläuterungen zu dieser Kennziffer seitens der Berechnungsstelle die Rentabilitätsgrenze (120) für Getreide-Tanker erreicht. Dem entsprechen auch die erwähnten Beobachtungen an den Schifffahrtbörsen.

Die Indices der einzelnen Länder für die Tagesfrachtraten in der trockenen Fahrt zeigten im Oktober 1960 gegenüber Juli 1960 und Oktober 1959 (Zahlen in Klammern) die folgenden prozentualen Veränderungen: Deutschland + 9 (— 5), Großbritannien — 1 (— 13), Niederlande + 27 (+ 4), Norwegen ± 0 (— 1), Schweden + 4 (+ 8), Italien — 1 (— 6).

Die Gruppenindices des britischen Reisecharterindex hatten während des Berichtsquartals folgenden Verlauf: Getreide + 6 vH, Zucker + 9 vH, Kohle — 10 vH, Erz — 6 vH, Holz — 15 vH, Esparto — 5 vH.

Für ausgewählte Güter und Transportrelationen ist die Entwicklung der Tagesraten in folgender Tabelle dargestellt:

Güterart und Verkehrsrelation	1958		1959		1960	
	D		Okt.	Juli	Okt.	
			s je lgt			
Getreide vom US-Golf nach Großbritannien	45.9	49.5	59.4	50.8	51.8	
Zucker von Mauritius nach Großbritannien	58.7	62.11	69.1	55.0	59.6	
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	24.2	23.0	27.0	26.3	25.11	
Holz (Schnitt- und Bauholz) von der unteren Zone Finnlands nach Großbrit.-Ostküste <sup>1)</sup>	180.5	187.4	194.2	244.10	253.1	
Erz von Marmagoa nach Großbrit./Kont.	43.3	48.4	46.10	41.5	38.0	
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam	19.8	19.9	19.0	21.6 <sup>2)</sup>	19.7	

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

Am 1. November lagen nach W.G.Weston etwa 15 000 tdw deutsche und 159 000 tdw britische Tramptonnage für 4 Wochen und länger auf.

Die Entwicklung der Abschlußraten für in Zeitcharter genommene Schiffe war nach dem britischen sowie dem niederländischen Index von Juli auf Oktober 1960 nachgebend (— 8 bzw. — 15 vH). Der norwegische Index stieg indes um 2 vH. Der Zeitcharter-Volume-Index (W. G. Weston, London), der den Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage mißt, zog während der genannten drei Monate um 13 vH an. Gegenüber Oktober 1959 lag die Kennziffer im Oktober d. J. um 18 vH niedriger.

In der Tankerfahrt haben sich während des Berichtsquartals die Beschäftigungsmöglichkeiten verbessert, so daß das Ratenniveau anzog und bisher aufgelegte Tonnage teilweise wieder eingesetzt wurde. Bei Reisen vom Karibischen Meer nach Europa war es teilweise schwierig, passende Tonnage zu finden. Im Oktober-Bericht des Bundesverkehrsministeriums zu den deutschen Seefrachtenindices wird ausgeführt, daß mit einer Stabilisierung des Tonnageangebots, das weitgehend einen Ratenanstieg bremst, vorläufig nicht zu rechnen sei, da die Zugänge durch Neubauten die Abbruchrate immer noch übersteigen und ein allerdings nur leichter Rücklauf von Tankern der Getreide- in die Olfahrt festzustellen war. Die Indices der einzelnen Länder für die Tagesraten in der Tankschiffahrt wiesen im Oktober 1960 gegenüber Juli 1960 bzw. gegen Oktober 1959 (Zahlen in Klammern) die folgenden prozentualen Veränderungen auf: Deutschland + 14 (+ 8), Großbritannien + 31 (+ 15), Norwegen (Scale) + 26 (+ 6) und Schweden + 18 (+ 2).

Die AFRA-Rate, (Durchschnittsfrachtrate aus den kurz- und langfristigen Abschlüssen, einschließlich Transportkosten der Hausflotten der Ölgesellschaften) lag im 3. Quartal 1960 für Tanker von 13 500 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP) mit 97,6 (Scale=100) sowohl unter dem Stand des 2. Quartals (— 1 vH), als auch des 1. Quartals 1960 und auch um 10 vH unter dem des Vorjahres. Für Großtanker ab 25 000 tdw (AFRA-LV) lautet die Durchschnittsfrachtrate im 3. Quartal 1960 87,7 (Scale=100); sie stellt sich damit gegenüber dem 2. Quartal um 0,3 vH höher und hat das gleiche Niveau wie im 1. Quartal 1960 wieder erreicht. Die Veränderung gegenüber dem 3. Quartal 1959 beträgt — 8 vH. Bei Umrechnung der im Scale-Tarif angegebenen Sätze auf s je lgt ergibt sich für die Relation Karibische See/UK im 3. Quartal 1960 für Tanker von 13 000 bis 25 000 tdw eine Durchschnittsfrachtrate von 31,9 s je lgt gegenüber einer mittleren Rate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen in der gleichen Zeit von 13,2 s je lgt, in der Relation Persischer Golf/UK eine Durchschnittsrate von 54,6 s je lgt gegenüber einer mittleren Abschlußrate von 27,9 s je lgt.

Im Linienverkehr zogen die Raten nach dem deutschen Seefrachtenindex für die Linienfahrt von Juli auf Oktober 1960 wieder etwas an, und zwar von 121,7 auf 122,3 (2. Hj. 1954=100). Das Bundesministerium für Verkehr führt als Begründung vor allem Ratenerhöhungen auf breiter Basis in der Australienfahrt, teilweise in der Levante-fahrt sowie in der Brasilien- und La-Plata-Fahrt an.

Aus den Fachveröffentlichungen wurden während der Berichtszeit hauptsächlich die folgenden im einzelnen durchgeführten oder vorgesehenen Ratenänderungen bekannt: Am 1. Oktober traten in der Finnlandfahrt die Wintertschläge wieder in Kraft, zunächst mit einem Satz von 25 vH, der sich am 1. 1. 1961 auf 50 vH erhöht und am 1. 4. 1961 wieder auf 25 vH ermäßigt. Ab 1. November wurden für den Linienverkehr von Nordirland nach Großbritannien die Frachtraten um 7,5 vH angehoben. Die am Verkehr Kontinent/Norwegen beteiligten Reedereien gaben bekannt, daß am 1. Januar 1961 ein um durchschnittlich 5 bis 10 vH höherer Frachttarif eingeführt wird. Als Begründung wird auf gestiegene Unterhaltungskosten sowie höhere Lade- und Löschkosten hingewiesen. Mit Wirkung vom 25. November hat die Portugal-North-Continent-Conference (Northbound) für alle Schiffe, die von Oporto/Leixoes nach den Nord-Kontinenthäfen abgehen, eine Congestion Surcharge von 20 vH auf die Bruttofahrt eingeführt. Begründet wird die Maßnahme mit den derzeitigen Hafenverhältnissen in Oporto und Leixoes. Außerdem hat die gleiche Konferenz ab 1. Februar 1961 eine Ratenerhöhung um 10 vH angekündigt. Ablader bzw. Empfänger, die sich ausschließlich der Konferenzlinien bedienen, erhalten aber einen 10%igen Zeitrabatt auf die jeweils gültigen Linienraten; die sonstigen bestehenden Rabattsysteme bleiben unberührt.

Die Westafrika-Konferenz hat mit Rückwirkung vom 1. Oktober 1960 die Surcharge für bestimmte Häfen ermäßigt. Andererseits wurde für Pointe Noire eine Surcharge für Holzverladungen (6,6 s pro cbm) eingeführt.

Von der South & South-East African Freight Conference wird gemeldet, daß ab 1. November 1960 die Frachtraten für Ladungen von europäischen Häfen nach Süd- und Südostafrika (einschl. Walfischbay/Beira Range) um durchschnittlich etwa 7,5 vH erhöht werden. Eine durchschnittliche Erhöhung um 5 vH sollen die von Nordeuropa nach ostafrikanischen Häfen zwischen Chinde (Mossambik) und Kap Guardafui (Somalia) gehenden Frachten erfahren (East African Conference).

Von der Fahrt nach dem Persischen Golf wird bekannt, daß die seit einiger Zeit eingeführten und teilweise geänderten Kampfprabatte (Outsider-Gefahr) für Eisen- und Stahlpartien nach den Häfen Kuwait, Basra, Khorramshahr, Bandar-Shapour, Damman und Bahrain für die Monate Dezember 1960 und Januar 1961 auf 20 vH ermäßigt worden sind (vorher zwischen 30 und 60 vH). Anfang September wurde die Congestion-Surcharge im Hafen von Damman infolge verbesserter Abfertungsverhältnisse von den betreffenden Liniendiensten aufgehoben. Ab 10. Oktober trat auf Beschluß der UK/Continent-Ceylon-Conference eine Ratenermäßigung um 10 vH ein, nachdem sich die Hafenverhältnisse in Colombo weiter verbessert hatten. Im Liniendienst von Marseille bzw. Algier nach verschiedenen Südseeinseln ist am 1. September 1960 eine Frachtermäßigung (nicht genannten Umfanges) eingetreten. Im Linienverkehr des Fiji-Direkt-Dienstes soll auf Veranlassung der Fiji Conference Lines ab Januar 1961 eine Ratenerhöhung von etwa 7 vH wirksam werden. Wegen Verstopfung des Hafens von Manila (Philippinen) wird gleichfalls ab Jahresbeginn ein Zuschlag von s 15,0 auf die entsprechende Gewichtsrate bzw. von s 17,6 auf die Maße-rate erhoben.

Die European South Pacific & Magellan Conference gab im Oktober bekannt, daß mit Wirkung vom 1. Januar 1961 für Verschiffungen nach Chile und Peru höhere Frachtraten in Kraft treten sollen.

Höhere Raten sollen ab 1. Februar 1961 auch von der Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines für Fahrten von kontinentalen, britischen, skandinavischen, spanischen und portugiesischen Häfen nach Kuba gefordert werden. Als Begründung wird auf wesentlich gestiegene Betriebskosten hingewiesen. Die gleiche Frachtkonferenz sieht verschiedene Änderungen der Receiving, Storing und Delivery Charges in Georgetown/Demerara in Brit. Guayana (Erhöhung um etwa 10 vH), Grenada/Windwardinsel (Ermäßigung um 25 vH) und Antigua/Leeward-Insel (Erhöhung um 6 vH) vor.

Am 1. Februar 1961 sollen auf Beschluß der Outward Continental-North Pacific Freight Conference im ausgehenden Verkehr von allen Häfen des Kontinents und Skandinaviens nach nordpazifischen Häfen der Vereinigten Staaten und Kanada um 10 vH höhere Linienraten eingeführt werden. Dieser Maßnahme war bereits am 1. Dezember 1960 eine allgemeine Ratenerhöhung für den ausgehenden Verkehr von Großbritannien in der gleichen Fahrtrichtung vorausgegangen (United Kingdom-Canadian-North Pacific Conference). In diesem Zusammenhang werden erhöhte Betriebskosten, Löhne sowie Lade- und Löschkosten erwähnt. Im einkommenden Verkehr von nordpazifischen Häfen nach Europa kündigt die Pacific Coast European Conference für den 1. Januar 1961 eine Ratenerhöhung in derselben Höhe an. Zum gleichen Datum erfahren die Frachtraten des Verkehrs zwischen Europa und der Ostküste der Vereinigten Staaten in beiden Richtungen sowie nach den US-Golfhäfen eine Erhöhung um ebenfalls 10 vH (Continental North Atlantic Westbound Freight Conference, North Atlantic Continental Freight Conference, Continental-USA-Gulf Westbound Conference, die nichtkonferenzgebundene Meyer-Linie Oslo, sowie der ebenfalls unabhängige finnische Frachtschnelldienst). Am 1. November waren die Linienraten nach den Bermudas und Bahamas von der United Kingdom-Bermuda and Nassau Freight Assoziation um 10 vH heraufgesetzt worden.

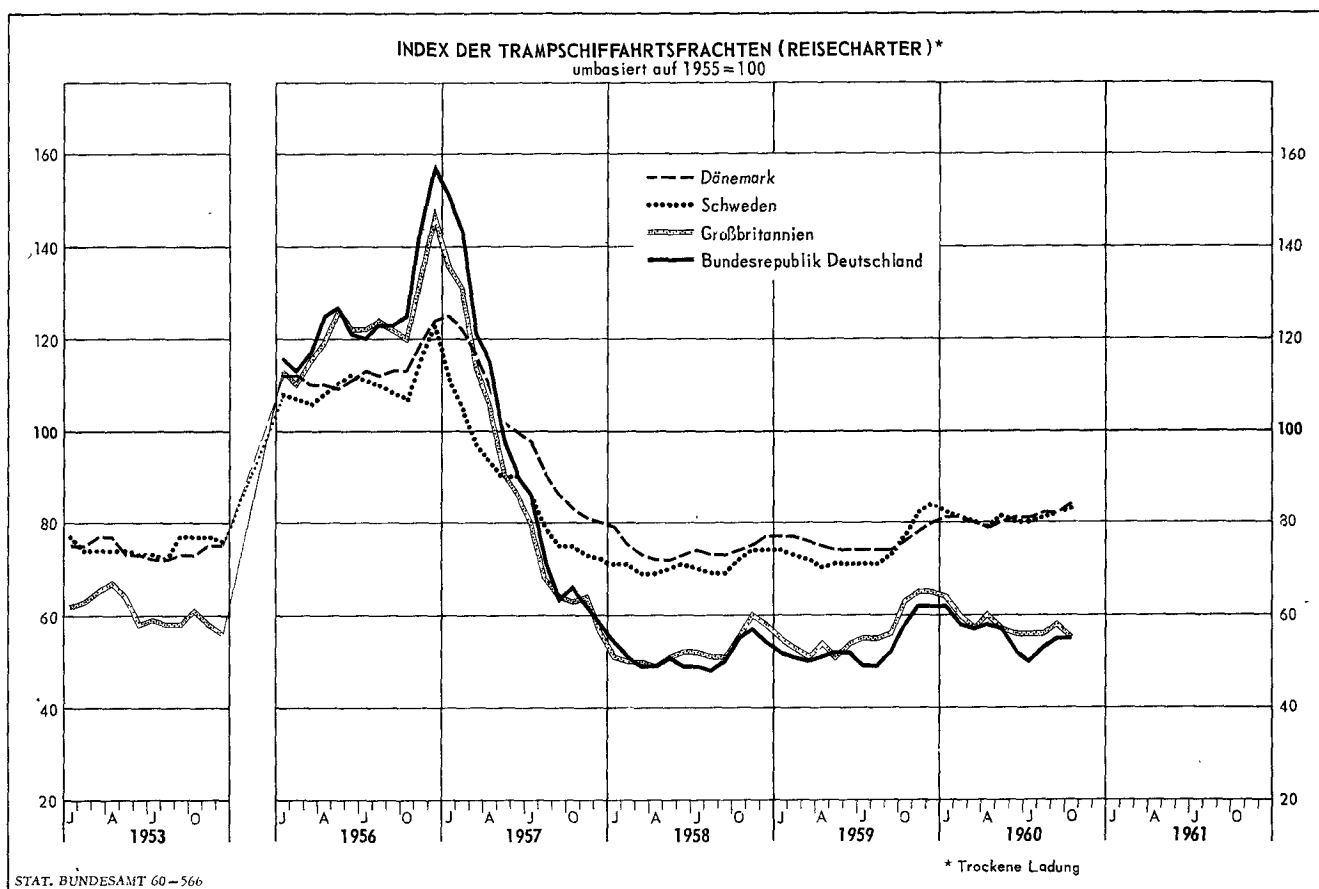
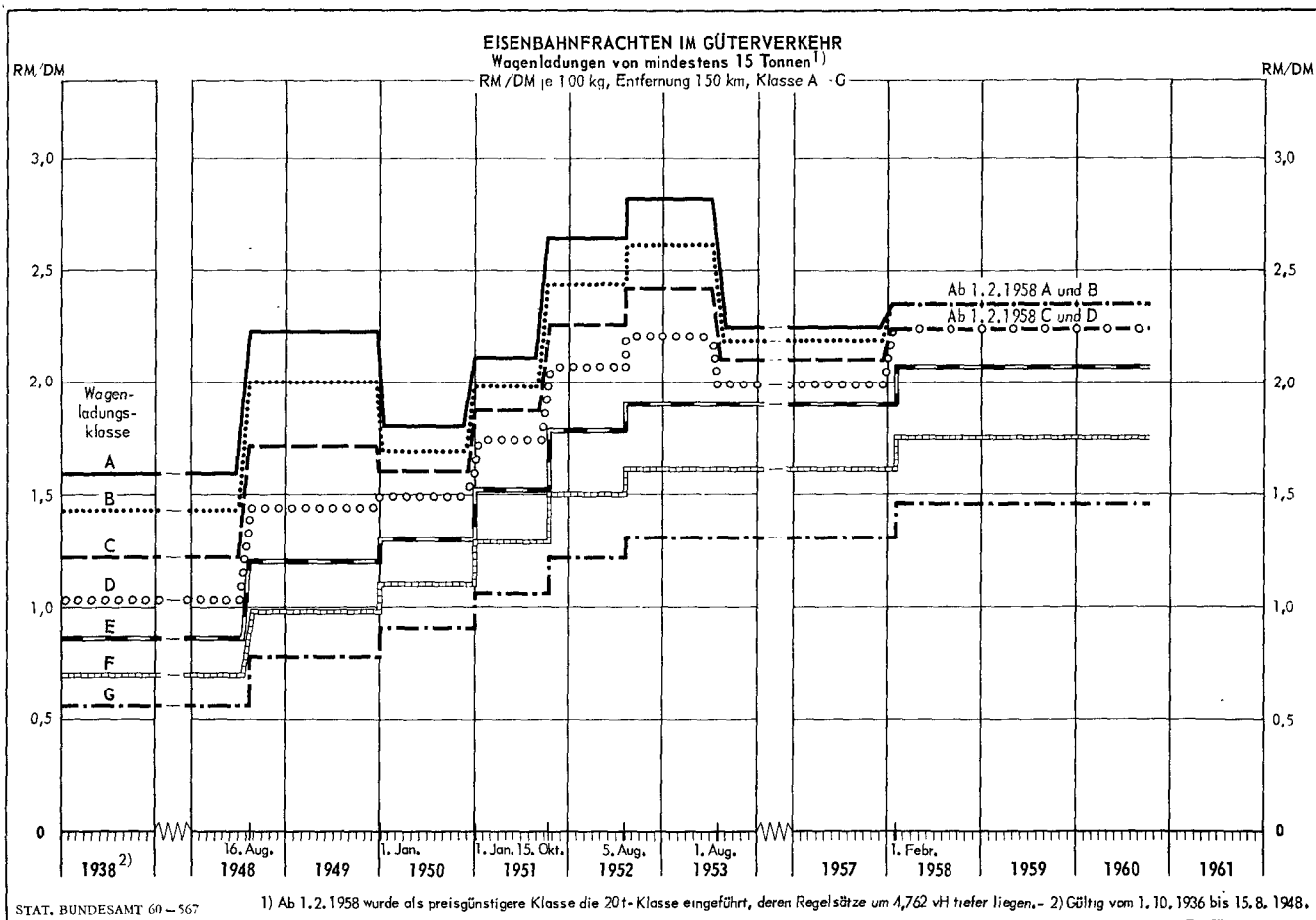
Von den außereuropäischen Konferenzen wird eine Frachterhöhung durch die Australia/Indonesia and Australia/Malaya Shipping Conference um 6 vH ab 1. November 1960 bekannt.

Für Reisen nach Süd- und Ostafrika hat die United Castle Company ihre Passagepreise am 1. November 1960 um 5 bis 6 vH angehoben.

Im Winterflugverkehr der 90 IATA-Gesellschaften sind gemäß den Ergebnissen der IATA-Konferenz in Cannes im September verschiedene Preisermäßigungen vorgesehen. Am wichtigsten ist die Einführung der Economy-Klasse am 1. Oktober auf den Flugstrecken zwischen Europa und dem Mittel- und Fernen Osten, von Europa nach Afrika (südlich Dakar und Entebbe), zwischen Nord- und Südamerika, auf Strecken über den Pazifik sowie auf den meisten Routen im Fernen Osten. Bisher war auf diesen Linien die Touristenklasse die niedrigste Preisklasse. Ferner wurden Familienrabatte eingeführt. Auf der Nordatlantik-Route hat man mit der Economy-Klasse weiter die besten Erfahrungen gesammelt. Über 80% der Fluggäste benutzen zur Zeit diese Flugklasse. Auf einer Reihe von inländischen Strecken haben britische Luftfahrtgesellschaften die Preise für die Touristenklasse gesenkt. Die der IATA angehörenden französischen Gesellschaften wollen auf einigen europäischen Strecken ihre 1. Klasse-Tarife um 5 vH anheben, die durch die auf der IATA-Konferenz beschlossene Einführung der Economy-Klasse für verschiedene Routen und Ermäßigungen bei der Touristenklasse kompensiert werden sollen.

Wegen einer Reform des Luftfrachttarifs wird in der zweiten Januarhälfte eine Sondersitzung der IATA in Paris stattfinden. Verschiedene Gesellschaften hatten, ausgehend von einem detaillierten Vorschlag der deutschen der IATA angehörigen Fluglinie, insbesondere eine Vereinfachung der Bestimmungen gewünscht. Außerdem besteht die Tendenz, die Tarife zu ermäßigen.

Am Luftchartermarkt sind die Aufträge, die noch bis zur ersten Oktoberhälfte eine Ausweitung des Geschäfts versprochen, geringer geworden. Die meisten Abschlüsse der letzten Zeit (in London wie Hamburg) betrafen den Transport von Seeleuten innerhalb Europas und auf der Fernost-Route. Besonders in Hongkong wartete eine Anzahl von Flugzeugen auf Rückladung.





## Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

### A. Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

### B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	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	ab 1. 1. 1960 NF = Nouveaux Franc
Hj. = Halbjahr	lfrs = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schilling
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfrs = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = Dollar
Nordd. = Norddeutsche	r = berichtigte Zahlenangabe
	p = vorläufige Zahlenangabe
	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
BRT = Bruttoregistertonnage	Maßeinheit der bei den Klassifikationsgesellschaften
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.
c. c. = cubic capacity	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
1	qr = 480 lbs
1	Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm
1 Standard (St. Petersburg)	= 165 cbf = 4,6721 cbm
1	engl. Meile = 1 609,34 m
P	= vorläufige Zahl
r	= berichtigte Zahl
S	= geschätzte Zahl
— an Stelle einer Zahl	= nichts vorhanden
. an Stelle einer Zahl	= kein Nachweis vorhanden
... an Stelle einer Zahl	= Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

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

# C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Fahrpreise im Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

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

Gebietsstand: BRD einschl. Saarland und Berlin.

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

Seite 12

<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 Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Bei der Einbettklasse ist zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der 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

Seite 13

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>4)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen.

Seite 14

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

Seite 15

#### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expreß- Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1960, Heft Nr. 49 vom 31. 10. 1960) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,973 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

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

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

Seite 15

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

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

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

Seite 16

<sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> D 1958. — <sup>4)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, 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 B. — <sup>7)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Ab 1. 1. 1959 = Klasse A/B. — <sup>14)</sup> Ab 1. 1. 1959 = Klasse C/D. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privat-Kesselwagen. — e) Privat-Wagen.

## II. Schiffsverkehr

### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

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

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

Seite 17

<sup>1)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>3)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>4)</sup> Einschließlich Schiffsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

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

Seite 18

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{4} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — <sup>8)</sup> Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im Binnverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>10)</sup> Gruppe I = DM 29,00, III = DM 24,65 je 1000 kg. — <sup>11)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>12)</sup> März bis Dezember.

Seite 19

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bims Kies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. 10. 1952 mit 0,052 DM, ab 1. 11. 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bims Kies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V. Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. — Die Sätze betragen ab 15. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — <sup>10)</sup> Hamburg, Bightsgebiet A. — <sup>11)</sup> Berlin unterhalb.

## noch: II. Schiffsverkehr

### B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

Seite 20

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

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

### C. Frachtraten der Trampschifffahrt

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

#### 1. Im Küstenverkehr

Seite 21

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

Seite 22

<sup>1)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>2)</sup> Inkl. Bornholm, exkl. Isefjord. — <sup>3)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>4)</sup> Inkl. Mälarsee. — <sup>5)</sup> Inkl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <sup>6)</sup> Exkl. Göteborg, Venersee. — <sup>7)</sup> Inkl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>8)</sup> Dezember. — <sup>9)</sup> Von Emmerich bis Duisburg. — <sup>10)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>11)</sup> Exkl. Venersee. — <sup>12)</sup> Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>13)</sup> Exkl. Aalborg/Norresundby. — <sup>14)</sup> Kalksteine.

#### 2. Im Überseeverkehr

Seite 23

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

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr. — <sup>2)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>3)</sup> Abbrände. — <sup>4)</sup> 2. Halbjahr. — <sup>5)</sup> Umgerechnet von US-\$ je 2240 lbs. — <sup>6)</sup> Ab Cardiff. — <sup>7)</sup> 1950 bis 1955 nach UK/Kont, berechnet nach MOT. — <sup>8)</sup> Nach Nordeuropa. — <sup>9)</sup> Nach Elbhäfen. — <sup>10)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — <sup>11)</sup> Basis Ostküste. — <sup>12)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1—500 Standards. — <sup>13)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

### D. Index der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

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

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:

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

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

Seite 25

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

Seite 26

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

### E. Sonstige Schiffsverkehrsindices

(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Die sonstigen Schiffsverkehrsindices werden von folgenden Stellen berechnet:

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

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

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

Der Grain-Tanker-Index wird zur Beobachtung der Rentabilitätsentwicklung der Öltanker in der Getreidefahrt berechnet. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 1958 bis Januar 1959 berechneter Scale-Durchschnittswert, in dem die zusätzlichen Kosten für Tanker in der Getreidefahrt enthalten sind. Die Meßziffern der aktuellen Getreidefrachtabschlüsse werden mit den Meßziffern der laufenden Öltanker-Quotierungen verglichen. (Grundrelation: Rohöl vom Persischen Golf nach Großbritannien/Kontinent); wird der Stand von 120 überschritten, ist es für Tankerreeders rentabel, vom Öl- in den Getreide-transport überzuwechseln.

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

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

Seite 27

<sup>1)</sup> Schrottsatzsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“. Konsekutivumsätze in den entsprechenden Gütergruppenindices enthalten. — <sup>2)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise).

### III. Luftverkehr

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

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

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

Seite 28

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

Seite 29

a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug. Geltungsbereich auf Nordatlantikrouten jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. — d) Hin- und Rückflüge innerhalb 15 Tagen. — e) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen.  
1) Preise in der Economy-Klasse. — 2) Halbjahr. — 3) April bis Dezember. — 4) IV. Quartal. — 5) I. Quartal. — 6) April 1957 bis März 1958. — 7) Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. 10. 1960 für den einfachen Flug in der I. Klasse ein Zuschlag von DM 252,00 erhoben (nach New York ab 1. 4. 1960). In der Economy-Klasse gelten folgende Zuschläge: Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. — 8) Einfacher Flug in der Economy-Klasse außerhalb der Saison = DM 1689,00. — 9) Vom 1. 4. 1959 bis zum 31. 3. 1960 wurde bei Benutzung von Düsenflugzeugen für den einfachen Flug in der I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. DM 63,00 in der Touristen- und Economy-Klasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10 vH bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikroute ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — 10) Gultig ab Oktober 1956. — 11) Einfacher Flug in der Economy-Klasse außerhalb der Saison DM 1185,00. — 12) DM 126,00 Zuschlag bei Benutzung von Düsenflugzeugen.

#### B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

Seite 30

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste  $\frac{1}{2}$  kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr  $7 \text{ dm}^3$  und im außereuropäischen Verkehr  $9 \text{ dm}^3$  als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — 1) Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20). — 2) Ostroute (über Indien).

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

Seiten 31/32

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5,— per Brutto-Kilo. — f) Der Verlader kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0 1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen kamen im Laufe der Jahre 1955/1956 in Fortfall.

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

# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

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

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

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

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

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

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

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.			2. Kl.						3. Kl.	
	Einbettabteil			Zweibettabteil						3. Kl.	
	bis 600 km	über 600 km		bis 600 km	über 600 km		bis 600 km	über 600 km		alle Entfernungen	
bis 14. 2. 1951.....	25,00	29,00		15,00	17,50		12,50	14,50		10,00	
ab 15. 2. 1951.....		30,00		17,50	20,00		15,00	17,00		10,00	
ab 12. 2. 1953.....		35,00		21,00	24,00		18,00	20,00		12,00	
ab 1. 3. 1955.....	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	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

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1960

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Belgien, Sätze in sfrs</b>								
					Einfache Fahrt			
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
					Hin- und Rückfahrt			
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>2)</sup> in dkr</b>								
					Einfache Fahrt			
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
ab 1. 8. 1959	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
					Hin- und Rückfahrt			
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
ab 1. 8. 1959	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in sfrs (Ab 1. 1. 1960 100 sfrs = 1 N F)</b>								
					Einfache Fahrt <sup>3)</sup>			
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 230
ab 6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
ab 1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
					Einfache Fahrt			
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
					Hin- und Rückfahrt			
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge</b>								
					Einfache Fahrt <sup>3)</sup>			
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
ab 1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
<b>für Schnellzüge — aller Art</b>								
					Einfache Fahrt <sup>3)</sup>			
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>4)</sup>	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
ab 1. 1. 1959	660	540	1 482	1 088	2 844	1 996	5 340	3 660
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs</b>								
					Einfache Fahrt			
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
					Hin- und Rückfahrt			
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl</b>								
					Einfache Fahrt			
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
					Hin- und Rückfahrt			
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	—	—	—	—

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: November 1960

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km						
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>					
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt <sup>2)</sup>													
1950—30. 4. 1952 .....	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50					
ab 1. 5. 1952 .....	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00					
ab 1. 10. 1954 .....	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00					
ab 1. 11. 1955 .....	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30					
ab 1. 9. 1960 .....	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00					
Österreich <sup>3)</sup> , Sätze in S Einfache Fahrt <sup>2)</sup>													
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					
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt													
1950 .....	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80					
ab 1. 5. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00					
ab 1. 4. 1952 .....	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00					
ab 1. 6. 1955 .....	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00					
ab 1. 1. 1957 .....	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00					
ab 1. 2. 1958 .....	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00					
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>1)</sup>		2. Klasse <sup>1)</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										
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, <sup>1)</sup> Sätze in Escudos Einfache Fahrt													
ab 1. 4. 1949 .....	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	—	
ab 1. 9. 1955 .....	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—	
Hin- und Rückfahrt													
ab 1. 4. 1949 .....	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—	—	
ab 1. 9. 1955 .....	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—	
Spanien, <sup>1)</sup> 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 .....	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45	223,40	
ab 1. 10. 1956 .....	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10	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 10. 10. 1959 .....	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	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 .....	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90	446,80	
ab 1. 10. 1956 .....	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20	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 10. 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 <sup>2)</sup>													
ab 1. 1. 1950 .....	1. Klasse					2. Klasse <sup>4)</sup>							
ab 1. 5. 1952 .....	4,07					2,44							
ab 15. 9. 1957 .....	2,63					1,75							
	3,00					2,00							
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300													
Meilen Meilen													
ab 1. 11. 1959 .....	3,373		3,15			2,25		2,10			2,00		
ab 12. 6. 1960 .....	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00	

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr**  
**Stand: November 1960**  
**in DM<sup>1</sup>)**

Fahrtroute von — nach	km <sup>2</sup> )	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	70,50	57,30	141,00	114,60
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,57	9,79	27,14	19,58
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	23,98	11,99	47,96	23,98
<b>Insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>195,55</b>	<b>138,08</b>	<b>349,10</b>	<b>248,16</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	17,10	11,55	34,20	23,10
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	63,66	44,40	117,49	85,19
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	23,98	11,99	47,96	23,98
<b>Insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>192,24</b>	<b>126,94</b>	<b>332,65</b>	<b>222,27</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	52,75	35,23	105,50	70,46
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>117,75</b>	<b>79,23</b>	<b>210,00</b>	<b>141,46</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,05	16,76	50,10	33,52
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,95	13,96	37,68	26,16
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	34,16	22,57	61,24	34,16
<b>Insgesamt</b>	<b>1 503</b>	<b>165,66</b>	<b>110,29</b>	<b>269,02</b>	<b>181,84</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	52,75	35,23	105,50	70,46
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,30
<b>Insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>157,72</b>	<b>105,88</b>	<b>291,44</b>	<b>195,76</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	20,04	14,40	29,97	21,41
<b>Insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>103,83</b>	<b>71,63</b>	<b>169,05</b>	<b>116,87</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,09	12,03	32,63	22,54
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,56	27,05	56,43	40,48
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
<b>Insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>184,09</b>	<b>118,36</b>	<b>315,44</b>	<b>202,58</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	29,16	19,52	43,74	29,28
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	5,96	2,98	11,92	5,96
<b>Insgesamt</b>	<b>1 458</b>	<b>164,62</b>	<b>109,50</b>	<b>229,16</b>	<b>152,24</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	34,16	22,57	51,24	34,16
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	17,82	8,91	35,64	17,82
Jesenice (Grenze)—Belgrad	620	40,00	28,43	80,00	56,86
<b>Insgesamt</b>	<b>2 370</b>	<b>224,48</b>	<b>148,91</b>	<b>343,38</b>	<b>227,84</b>
<b>Oslo—Malland</b>					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	19,85	13,25	39,70	26,50
Kornsjø (Grenze)—Travemünde Hafen	767	99,47	77,14	157,12	120,99
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,56	27,05	56,43	40,48
Chiasso—Malland	51	4,15	2,31	7,07	3,94
<b>Insgesamt</b>	<b>2 249</b>	<b>268,03</b>	<b>191,75</b>	<b>414,32</b>	<b>295,91</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	75,52	50,34	121,19	80,79
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	32,51	21,84	48,98	32,88
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,95	13,96	37,68	26,16
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,05	16,76	50,10	33,52
<b>Insgesamt</b>	<b>2 067</b>	<b>242,53</b>	<b>161,90</b>	<b>390,95</b>	<b>263,35</b>

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

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 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	1. 11. 1960
Stückgutfrachten im Gesamtgewicht von								
1— 100 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69
101— 500 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22
mehr als 1000 kg								5,25
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung								
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t <sup>2</sup> )								
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	15 t 2,35 20 t <sup>3</sup> ) 2,24	15 t 2,35 20 t <sup>3</sup> ) 2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19		
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10		
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99		
E	0,86	1,30	1,62	1,78	1,90	1,90		
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61		
G	0,58	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31		
Ausnahmetarif: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,08	1,23	1,32	1,32	1,46	1,46
1 B 34 Grubenholz <sup>4</sup> )	1,30 <sup>6</sup> )	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,87



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

RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kar- toffeln	Öle und Fette tier. Öle sonst. pflz. import. u. tier. Öle		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefel- kies	Schwefel- kies- abbrände	Stein- kohle	Steinkohlen- Briketts Koks		Roh- braun- kohlen
von	Hambg.- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Meggen	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf	Gelsen- kirchen Hbf	Liblar		
nach	Frank- furt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mann- heim (588 km)	Frank- furt (Main) (507 km)	Hanno- ver (162 km)	Dort- mund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld- Süd (129 km)	Hildes- heim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)	Hamburg (346 km)	Hamburg (435 km)	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	B 13) c)	24 S 5 b)	A 13) 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 D .....	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 D .....	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 D .....	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 D .....	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 D .....	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 D .....	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 D .....	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 D .....	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	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 D .....	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 Jan. ....	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
Febr. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
März ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
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. ....	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10

Ware	Braun- kohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/ Dieselöl	Zement	Tonerde, Bauvit	Schwefel- säure	Dünge- kalk	Thomas- mehl	Stickstoff- düngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baum- wolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum- Langen- dreier	Hamburg	Wies- baden	Köln	Duisburg	Regens- burg	Dort- mund	Ludwigs- hafen BASF	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildes- heim (311 km)	Hagen (62 km)	Frank- furt (Main) (342 km)	Osnab- rück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (510 km)	Back- nang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 c)	14 B 1 d)	14 B 2 d)	C 14) c)	14 B 23 d)	4 B 6 b)	G c)	C 14) e)		11 B 1 b)		23 S 3 b)	21 S 2 c)	A 13) c)
1938 D .....	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 D .....	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 D .....	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 D .....	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1959 D .....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 Jan. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Febr. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
März ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
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	29,60	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	29,60	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	29,60	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	29,60	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Gruben- holz	Schnitt- holz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halb- zeug <sup>1)</sup>	Stahl- schrott	Stab- Form- stahl <sup>2)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>		
von	Passau Hbf		Regens- burg	Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen		
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (498 km)	Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	Hagen (62 km)	Hagen (342 km)	Braun- schweig (274 km)	Hamburg (387 km)	Bremen (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> 14) b)	F/IV <sup>10)</sup> c)	F/III <sup>10)</sup> c)	F/IV <sup>10)</sup> c)	D/I <sup>10)</sup> c)	D 14) c)	D/I <sup>10)</sup> c)	
1938 D .....	20,20	10,50		10,40	25,60 <sup>8)</sup>	13,23	19,95	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 D .....	33,50	18,57		18,37	39,21 <sup>7)</sup>	24,11	33,87	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 D .....	38,66	21,27	20,96 <sup>5)</sup>	21,07	43,42	27,87	39,86	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,78	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D .....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 Jan. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	2								

## II. Schiffsverkehr

### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von nach	Getreide									
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Uebr. Getreide d. Gut rkl. IV <sup>1)</sup>	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen
	Hamburg		Bremen						Emden	
	Düsseldorf	Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
1950 D .....	.	.	.	9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36
1954 D .....	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04
1955 D .....	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04
1956 D .....	15,61 <sup>2)</sup>	14,90 <sup>2)</sup>	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04
1957 D .....	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>	9,04
1958 D .....	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28
1959 D .....	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38
1960 Jan. ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38
Febr. ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38
März ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22 <sup>5)</sup>	16,51 <sup>5)</sup>	10,38
April ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Mai ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Juni ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Juli ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Aug. ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Sept. ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Okt. ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Nov. ....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38

Zeit von nach	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Ruhrgebiet		
	Emden				Hamburg			Zechengruppe		
	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin			I	II	III
1950 D .....	12,46	11,86	14,90	14,30	.	7,53	6,16 <sup>6)</sup>	3,98	4,35	4,77
1954 D .....	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1955 D .....	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D .....	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D .....	13,22	12,62	15,13 <sup>8)</sup>	14,53 <sup>8)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D .....	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D .....	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 Jan. ....	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Febr. ....	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
März ....	14,85	14,14	16,72 <sup>5)</sup>	16,01 <sup>5)</sup>	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
April ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Mai ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Juni ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Juli ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Aug. ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Sept. ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Okt. ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
Nov. ....	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92

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

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

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

Zeit von nach		Braunkohlenbriketts					Erze				
		Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl
		Frankfurt/M. <sup>1)</sup>	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>		
1950 D	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 <sup>5)</sup>	
1954 D	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12	
1955 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>	
1956 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	
1957 D	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85	
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	
1959 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	
1960 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Febr.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
März	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
April	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Mai	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Juni	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	

Zeit von nach		Mineralöl in Tankschiffen <sup>9)</sup>					Kies			Bims Kies <sup>8)</sup>		
		Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
		Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesol-Datt.- / Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		Heilbronn <sup>9)</sup> über Küsten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim über Rh.-Herne-Kan./Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1950 D	.	.	23,75	19,55	21,15	2,87	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>12)</sup>	6,46 <sup>13)</sup>	
1954 D	.	.	24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60	
1955 D	.	.	25,29	20,12 <sup>11)</sup>	20,90 <sup>11)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17	
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D		15,20 <sup>7)</sup>	27,75 <sup>7)</sup>		21,95 <sup>7)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Jan.		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Febr.		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
März		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
April		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Mai		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Juni		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Juli		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Aug.	I	15,45	26,10	I	24,55	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Sept.	17,15	15,45	26,10	II	24,55	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Okt.	17,15	15,45	26,10	III	24,55	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Nov.	17,15	15,45	26,10		22,10	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

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

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

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

noch: C Frachtraten der Trampschifffahrt  
I. im Küstenverkehr

Zeit	von nach	Getreide <sup>1)</sup>				Ölkuchen <sup>4)</sup>		Salz			Steinkohle		
		nördl. Oskars- hamn/Stockh.	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Hamburg		Hamburg	Hamburg	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien <sup>6)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
		Hamburg	Hamburg	nördl. Helsingborg/ Göteborg	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>		nördl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
		skr je 1000kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg	skr je 1000kg	DM je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je 2240 lbs
1950 D.		14,06	8,00	.	.	.	18,50 <sup>3)</sup>	18,00	13,12	12,6	13,6	.	.
1954 D.		19,75	6,00	.	13,50 <sup>3)</sup>	10,73	18,46	18,50	12,75	18,6	18,3	18,10	18,10
1955 D.		25,00	7,60	16,63 <sup>3)</sup>	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	22,2	19,8	23,1	23,1
1956 D.		28,63	8,14	12,83	11,37	13,51	.	22,25	17,83	20,6	21,5	26,6	26,6
1957 D.		.	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,0	15,6	21,2	21,2
1958 D.		19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	11,9	12,6	15,2	15,2
1959 D.		19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,18	12,75	13,3	12,11	14,11	14,11
1960 Jan.		19,50	5,50	15,00	10,69	13,38	20,00	.	.	.	17,6	22,10	22,10
Febr.		19,00	7,00	10,07	10,00	13,25	20,50	.	.	14,0	12,6	15,6	15,6
März.		.	6,50	9,00	8,25	8,77	.	22,00	.	17,0	.	13,6	13,6
April.		.	4,88	8,75	6,32	8,45	20,17	.	.	14,4	.	13,11	13,11
Mai.		.	6,75	9,00	6,75	9,50	18,00	.	.	16,6	12,9	14,0	14,0
Juni.		.	.	11,00	7,27	9,13	19,50	.	.	15,2	15,3	16,4	16,4
Juli.		.	5,50	11,00	8,52	10,71	20,00	.	12,00	15,0	15,0	16,3	16,3
Aug.		.	.	10,25	7,91	9,08	19,50	.	.	18,6	.	15,2	15,2
Sept.		.	.	9,67	7,82	9,58	19,50	.	.	16,9	16,0	16,0	16,0
Okt.		23,80	6,00	9,67	7,72	9,13	20,00	21,00	12,00	16,6	18,9	17,7	17,7
Nov.		24,00	.	.	8,04	10,34	.	.	12,00	18,8	18,0	18,0	18,0

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

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. Stockholm/ Mälarsee	Dänemark, Ostk. Jütland <sup>5)</sup> 7) u. Inseln	Kotka/ Björneborg
		skr je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	DM je 1000 kg	s je 2240 lbs
1950 D.		14,92	.	14,29	14,75	14,74	.	.	.	.	.
1954 D.		18,84	13,95	15,25	13,86	15,57	17,26	14,96	14,74	18,25	23,6
1955 D.		19,60	21,89	19,04	18,66	20,34	21,00	16,56	18,84	20,25	26,8
1956 D.		20,73	21,37	19,42	20,22	19,56	18,42	17,67	17,65	17,29	32,6
1957 D.		14,78	15,33	14,19	17,83	14,77	14,50	14,11	13,33	14,29	29,1
1958 D.		15,11	15,21	13,23	14,16	13,04	16,88	13,48	13,87	13,56	17,10
1959 D.		16,77	15,49	14,09	15,56	13,98	20,50	14,33	13,67	15,67	17,5
1960 Jan.		.	.	19,83	17,00	.	.	16,50	.	22,29	.
Febr.		.	.	16,00	16,25	.	.	.	.	17,75	.
März.		.	.	14,50	15,13	.	.	.	.	13,67	.
April.		18,50	.	13,83	15,13	14,50	.	.	.	12,13	.
Mai.		17,00	.	14,25	13,88	14,00	.	.	.	.	.
Juni.		18,04	.	15,75	15,13	15,15	.	.	.	.	.
Juli.		18,88	.	15,75	15,30	.	.	.	15,00	.	.
Aug.		18,58	18,00	16,44	16,00	15,25	.	.	.	17,25	17,0 <sup>9)</sup>
Sept.		19,00	.	17,00	16,25	17,22	22,00	15,50	16,17	19,50	16,6
Okt.		20,75	.	16,90	16,50	17,19	.	15,50	.	21,30	18,0
Nov.		23,00	.	19,13	18,00	18,33	.	.	.	21,59	.

noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt  
noch: 1. im Küstenverkehr

Zeit von nach		Papierholz		Schnittholz							
		Hamina/ Björneborg	Kotka/ Björneborg Dänemark	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>4)</sup>	Venersee, Göteborg	Kotka/ Björneborg	Venersee, Göteborg	westl. Ystad/ Varberg <sup>6)</sup>		südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>4)</sup>
		Lübeck/ Flensburg	Ostk. Jütland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>	Antwerpen <sup>5)</sup>			Weser	Flensburg <sup>7)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
		DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard			DM je Standard				
1950 D							91,75		82,50 <sup>8)</sup>	72,00 <sup>9)</sup>	78,63
1954 D		88,43	190,00	153,9	.	177,6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30
1955 D		95,63	171,25	250,0	.	246,1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89
1956 D		93,11	182,75	239,5	211,2	233,6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38
1957 D		88,18	174,17	202,11	180,0	205,10	81,13	64,78	75,56	89,25	80,42
1958 D		56,25	144,72	174,1	150,0	169,2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00
1959 D		63,00	150,94	170,7	165,9	171,7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25
1960 Jan.		.	152,50 <sup>3)</sup>	.	.	187,6 <sup>3)</sup>	.	61,00	.	.	70,00
Febr.		.	162,50	190,0	.	185,0	.	61,00	80,00	110,00	72,30
März		.	175,00	195,0	.	.	83,50	62,00	80,75	75,00	87,50
April		79,50	170,00	.	.	202,1	82,50	65,00	84,00	.	.
Mai		78,50	188,75	170,0	.	194,3	86,25	65,00	.	.	.
Juni		82,50	177,86	207,6	.	213,0	89,93	62,50	90,00	92,50	94,00
Juli		83,00	190,00	206,8	222,6	209,3	92,50	63,50	.	93,50	100,00
Aug.		84,00	207,00	222,6	.	212,6	92,25	65,00	86,00	125,00	.
Sept.		.	208,13	.	216,3	223,0	.	.	.	.	98,0
Okt.		.	206,67	235,0	.	219,6	101,25	.	.	.	.
Nov.		.	205,00	240,0	220,0	245,0	.	61,00	.	.	.

Zeit von nach		noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
		nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>4)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck	
		Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanale/ Niederh. <sup>9)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark Ostk. Jütland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>10)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>11)</sup>	
		DM je Standard				s je 2240 lbs		skr je 1000 kg				
1950 D		70,00 <sup>8)</sup>	.	.	100,00 <sup>8)</sup>	.	126,00 <sup>8)</sup>	.	23,6	14,25	15,38	9,75
1954 D		89,86	80,02	88,28	116,67	86,63	92,57	22,9	26,8	17,90	17,90	9,16
1955 D		92,56	96,63	103,91	156,13	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70	10,50
1956 D		91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17
1957 D		94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,00
1958 D		80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14,11	17,9	12,35	13,35	7,67
1959 D		85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16,9	19,9	13,23	13,89	8,68
1960 Jan.		.	.	.	.	94,75	86,50	23,6	25,3	20,70	22,00	.
Febr.		.	77,50	.	.	81,00	97,17	.	23,9	19,00	17,06	9,00
März		93,00	82,50	.	.	80,50	96,75	.	20,3	15,13	15,25	.
April		.	84,67	.	.	.	94,17r	.	20,3	.	13,00	.
Mai		.	.	98,00	.	80,00	105,00	18,0	18,5	16,00	13,00	.
Juni		90,00	92,00	88,75	.	86,00	99,80	.	19,6	14,50	.	8,75
Juli		.	97,80	.	100,0	94,80	105,33	.	19,5	14,25	.	.
Aug.		100,00	97,67	109,00	108,00	89,25	107,50	.	18,5	13,38	13,50	.
Sept.		105,00	.	.	.	81,33	115,00	.	19,7	.	13,38	.
Okt.		105,00	107,40	106,00	.	110,00	115,00	18,0	21,2	15,67	16,95	9,50
Nov.		90,00	104,50	106,50	.	85,00	.	.	23,5	16,92	.	.

Zeit von nach		Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine			Gips		
		Niederh./Ruhrh.	Kali				Lysekil		Gotland <sup>14)</sup>	Bornholm	Hildesheim	
		Strömstad/ Malmö <sup>11)</sup>	Deutsche Nordseehäfen	Dänemark	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>12)</sup>	Haf. i. Limfjord u. a. Skagerrak <sup>13)</sup>	Varberg/ Karlskrona	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
		DM je 1000 kg	Ostk. Jütland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>10)</sup>	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				
1950 D				18,42	24,00	.	19,53	8,00	8,25	.	7,83	.
1954 D		18,15	20,38	20,08	23,40	.	18,90	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50
1955 D		20,50	24,33	23,11	.	.	21,60	8,50	9,19	8,33	8,39	19,50
1956 D		20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	18,90	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 D		16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	16,55	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 D		15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	16,67	8,41	9,04	8,97	7,67	18,00
1959 D		16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	.	8,42	8,65	7,72	7,68	17,25
1960 Jan.		18,50	23,00	25,00	.	21,67	7,80	.	.	7,00	7,56	.
Febr.		17,00	20,25	22,00	.	.	8,00	.	.	7,00	7,13	.
März		.	19,08	20,44	22,75	.	.	.	7,75	7,45	7,25	.
April		17,50	18,22	19,80	22,50	.	7,35	8,00	8,00	6,13	7,88	18,00
Mai		17,00	18,08	20,50	.	.	.	10,50	9,25	.	.	17,00
Juni		.	17,75	21,00	.	.	.	.	.	.	.	.
Juli		.	21,00	.	.	17,38	.	.	9,88	.	9,50	.
Aug.		.	20,83	22,25	.	17,38	10,50	10,00	10,00	.	9,50	18,00
Sept.		.	20,75	23,33	26,00	17,96	10,50	9,93	.	.	9,40	17,00
Okt.		.	21,00	23,00	.	20,50	11,00	.	.	.	9,17	.
Nov.		.	22,25	.	.	.	.	.	.	.	9,25	.

**C. Frachtraten der Trampschifffahrt**  
**2. im Überseeverkehr<sup>1)</sup>**

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

von Zeit nach	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
	La Plata <sup>6)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>9)</sup>
	UK	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/Kont.		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./ Hbg.	UK	
	s je 2240 lbs									\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 D .....	25.3 <sup>1)</sup>	25.2	.	32.3	.	33.9	29.9	.	17.2 <sup>8)</sup>	.	.	.
1950 D .....	48.4	46.1	.	69.10	76.5	70.10	94.11	35.0	.	.	.	.
1954 D .....	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	44.10	0,19	87.4	67.6	.
1955 D .....	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	73.0	0,29	115.8	105.0	.
1956 D .....	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	81.5	0,41	128.1	105.11	.
1957 D .....	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	59.2	0,26	110.9	97.1	.
1958 D .....	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	30.2	0,15	80.11	40.7	.
1959 D .....	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	0,17	79.4	39.8	.
1960 Jan. ....	75.10	69.10	70.5	90.0	97.6	95.8	70.1	72.11	0,21	81.8	.	.
Febr. ....	77.5	71.9	72.5	81.3	89.0	86.9	70.10	72.11	0,21	81.11	49.2	.
März ....	78.11	68.5	69.0	.	85.0	.	71.3	.	0,20	81.10	55.0	.
April ....	76.8	62.4	69.4	76.5	87.6	81.2	.	.	0,20	80.10	55.0	.
Mai ....	70.5	59.8	61.9	76.11	85.7	81.6	.	63.9	0,20	80.0	50.0	.
Juni ....	59.2	54.0	56.5	72.6	80.0	76.3	.	57.6	0,16	.	.	.
Juli ....	59.10	55.7	55.8	66.3	77.6	70.0	.	52.6	0,14	83.9	.	.
Aug. ....	62.6	59.8	58.6	67.6	75.9	74.8	.	56.9	0,15	80.0	.	.
Sept. ....	.	57.0	60.3	71.11	82.1	77.0	.	60.0	0,15	80.9	.	.
Okt. ....	60.0	51.11	53.7	70.0	79.1	76.4	.	61.3	0,15	80.0	.	.
Nov. ....	.	.	.	75.0	85.6	83.10	65.0 <sup>4)</sup>	65.10	0,17	82.6	.	.

von Zeit nach	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze		
	Kuba <sup>9)</sup>	San Domingo <sup>11)</sup>	Queens- land <sup>12)</sup>	Mauritius	Morphou- Bay	Vassiliko-	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagosa <sup>13)</sup>	
	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK			Niederlande		UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK/Kont.
	s je 2240 lbs											
1938 D .....	.	.	.	55.7	29.2	29.10	26.9	8.3	.	.	.	.
1950 D .....	61.6	53.10	.	72.3	38.5	35.6	39.11	24.3	40.11	54.3	60.7	.
1954 D .....	98.3 <sup>10)</sup>	103.4	.	99.5	46.0	46.5	50.6	27.10	51.0	72.9	91.0	.
1955 D .....	112.0	124.10	.	135.1	58.9	57.4	56.2	37.0	86.3	107.8	122.8	.
1956 D .....	104.2	105.7	93.4	74.2	44.9	45.8	46.7	41.9	96.5	77.10	77.6	.
1957 D .....	37.3	56.7	76.11	58.7	26.9	25.10	36.3	31.8	49.6	39.4	43.3	.
1958 D .....	39.11	60.6	92.3	62.11	26.3	26.2	34.1	23.2	47.10	41.1	43.4	.
1959 D .....	.	.	.	.	.	.	.	24.6	.	.	.	.
1960 Jan. ....	47.4	67.6	102.6	70.0	.	29.6	37.6	22.6	53.2	.	.	.
Febr. ....	48.8	65.8	.	.	29.3	29.0	.	.	52.6	.	54.7	.
März ....	50.6	66.3	.	.	28.2	27.8	.	24.0	52.0	.	52.4	.
April ....	51.8	67.11	.	70.0	27.0	.	29.3	23.6	.	.	.	.
Mai ....	52.2r	.	95.0	.	26.6	26.6	.	.	50.0	.	55.7	.
Juni ....	47.4	.	87.6	59.2	26.0	26.5	.	25.0	46.3	43.0	47.7	.
Juli ....	43.10	.	80.0	55.0	25.4	26.5	36.3	24.6	.	.	41.5	.
Aug. ....	42.10	.	.	55.7	.	25.0	.	23.0	48.9	.	40.4	.
Sept. ....	.	.	86.0	24.0	24.0	25.0	36.0	.	47.6	43.6	41.6	.
Okt. ....	.	.	87.6	59.6	24.6	24.9	.	.	.	41.8	38.0	.
Nov. ....	46.5	.	92.0	71.3	25.0	.	38.0	.	.	.	.	.



noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt

noch: 2. im Überseeverkehr <sup>1)</sup>

von  Zeit  nach		noch: Eisen- und Manganerze					Bauxit	Zink- konzentrat	Kohle				
		Melilla	Bona	La Goulette	Almeria	Bilbao	Itea	Port Pirie	Hampton Roads				Rotterdam
		UK/Kont.	Antw./Hbg. <sup>2)</sup>			UK/Kont.	UK	Antw.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
		s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			s je 2240 lbs
1938 D	.	.	.	.	6.9	.	.	.	.	3.20	.	5.9	
1950 D	19.7 <sup>1)</sup>	18.8	18.5	.	17.9	31.3	75.6	.	.	5.61	8.17 <sup>4)</sup>	22.4	
1954 D	25.11	25.1	24.9	.	18.8	37.2	93.6	38.3	36.0	5.67	10.28	20.4	
1955 D	38.7	35.8	36.6	33.2	29.11	52.5	127.11	60.4	59.2	8.77	14.42	27.6	
1956 D	39.8	43.0	41.6	41.0	30.2	59.7	185.4	78.0	77.2	11.52	19.90	33.1	
1957 D	36.7	34.11	35.9	33.1	25.2	50.6	131.6	53.1	51.11	7.90	15.71	29.5	
1958 D	18.9	21.2	19.6	21.8	17.4	31.9	69.3	25.8	24.2	3.97	7.60	16.2	
1959 D	18.5	20.8	.	21.2	17.5	31.11	86.7	24.10	23.0	3.80	7.76	16.10	
1960 Jan.	.	.	27.0	25.6	.	.	.	28.0	28.0	4.51	8.44	17.8	
Febr.	18.0	.	.	.	19.10	33.6	105.0	28.6	26.11	4.15	8.23	17.3	
März	.	.	.	.	18.0	.	90.0	27.2	25.8	3.90	8.03	.	
April	.	.	.	.	19.9	.	.	26.9	25.0	4.30	8.39	.	
Mai	.	.	.	.	21.0 <sup>8)</sup>	.	.	.	25.6	4.60	8.65	.	
Juni	18.0	.	.	.	.	.	.	27.8	26.1	4.55	8.45	.	
Juli	.	.	.	.	19.6	.	.	.	26.3	.	8.31	17.6	
Aug.	.	.	.	.	.	.	.	.	24.6	.	8.38	.	
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	27.2	.	3.78	8.39	20.0	
Okt.	.	.	.	.	20.0	31.0	.	27.3	25.11	3.68	8.23	.	
Nov.	.	.	.	.	.	35.6	.	27.7	26.1	3.98	8.38	.	
von  Zeit  nach		Kohle		Rohöl					Düngemittel				
		Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		(Phosphat)		(Kali)	
										Casablanca	Sfax	Antw./ Hbg. <sup>5)</sup>	
		Buenos Aires	Westitalien		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen	Antw./Rttd.		Japan	
s je 2240 lbs													\$ je 2240 lbs
1938 D	.	13.7 <sup>8)</sup>	6.0 <sup>6)</sup>	.	13.7	.	.	24.10	8.5 <sup>8)</sup>	.	.	.	
1950 D	49.5	31.4	23.8	44.7 <sup>7)</sup>	37.2 <sup>7)</sup>	49.10 <sup>7)</sup>	31.1 <sup>7)</sup>	84.2 <sup>7)</sup>	23.0	24.2 <sup>9)</sup>	10.16	.	
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>7)</sup>	37.2 <sup>7)</sup>	31.1 <sup>7)</sup>	36.4 <sup>7)</sup>	44.3 <sup>7)</sup>	27.2	29.5	10.49	.	
1955 D	76.1	42.6	33.5	.	.	.	.	.	35.8	37.2	14.15	.	
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	39.9	44.0	20.67	.	
1957 D		29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	27.6	32.0	16.47	.	
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	19.8	20.6	8.45	.	
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	19.9	20.4	8.20	.	
1960 Jan.	37.11	27.0	26.0	16.11	18.0	24.6	22.5	34.0	35.2	20.3	21.0	8.25	
Febr.	37.0	27.0	25.11	13.11	14.9	18.3	19.5	30.10	31.11	20.0	.	.	
März	37.0	.	.	14.10	15.9	.	.	25.0	26.0	19.10	21.0	7.15	
April	.	24.0	22.0	14.0	14.11	.	.	21.3	21.11	20.0	21.0	.	
Mai	37.0	24.0	.	12.9	13.6	.	.	23.0	23.9	22.10	21.3	.	
Juni	36.0	.	23.6	12.5	13.2	.	.	23.0	23.8	21.6	.	.	
Juli	36.0	23.3	24.4	14.4	15.8	.	.	24.4	25.1	.	.	.	
Aug.	.	24.0	24.8	12.2r	12.11	.	.	25.4	26.0	19.9	.	.	
Sept.	36.0	25.3	23.9	13.0	13.10	.	.	31.0	32.1	.	.	.	
Okt.	.	.	23.0	13.4	14.2	.	.	35.8	37.0	19.7	20.0	.	
Nov.	36.0	.	.	15.11	16.10	17.3	18.5	36.0	37.4	19.6	.	7.65	
von  Zeit  nach		Dünge- mittel	Grubenholz				Schnitt- und Bauholz					Schrott <sup>13)</sup>	
		Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Ost- Kanada <sup>10)</sup>	Lenin- grad	UntereZone Finnland	Archang- gelsk <sup>10)</sup>	Nord- Pazifik	Obere Zone Finnland <sup>12)</sup>	Untere Zone Finnland <sup>12)</sup>	Obere Zone Schweden <sup>12)</sup>	Untere Zone Schweden <sup>12)</sup>	Archang- gelsk <sup>10)</sup>	Northern Range
		Nord- China	UK <sup>11)</sup>				UK <sup>11)</sup>					Antw./ Rttd./Amst.	
		s je 2240 lbs	s je Fathom				s je 2240 lbs	s je Standard					\$ je 2240 lbs
1938 D	.	.	.	.	.	70.7	.	135.2	127.1	120.8	190.5	.	
1950 D	.	176.6	133.9	120.1	155.6	88.2	215.6	184.9	199.2	174.6	223.2	8.54	
1954 D	104.10	195.3	139.2	138.3	172.0	144.6	278.0	256.1	284.8	246.5	306.0	12.97	
1955 D	108.0	305.6	222.6	211.11	263.4	.	273.7	250.4	258.10	251.7	344.7	17.70	
1956 D	145.7	320.11	210.10	217.1	287.5	.	242.6	216.0	221.8	209.4	.	12.28	
1957 D	109.9	304.4	174.5	183.6	268.9	97.6	202.2	180.5	200.5	181.6	221.6	6.07	
1958 D	61.10	187.2	119.9	127.1	189.6	76.2	190.10	187.4	185.0	182.8	220.7	6.04	
1959 D	57.4	171.3	125.0	146.6	175.0	81.8	.	.	.	.	.	.	
1960 Jan.	60.0	.	.	.	.	95.0	214.10	196.9	.	199.10	.	7.01	
Febr.	.	185.0	.	205.0	.	80.0	236.8	201.3	.	194.3	227.6	6.86	
März	57.6	.	.	.	.	82.6	224.0	211.7	225.0	220.10	240.0	6.81	
April	62.0	.	135.0	150.0	195.0	86.0	236.3	212.2	225.0	220.10	.	.	
Mai	64.8	.	.	.	195.0	84.2	215.0	230.8	230.0	203.9	250.0	7.03	
Juni	.	.	.	.	193.4	86.3	255.6	237.5	250.0	236.11	230.0	6.49	
Juli	61.11	.	157.6	157.6	195.0	70.3	271.3	244.10	248.9	247.6	234.9	6.28	
Aug.	.	.	.	.	.	76.7	.	232.8	.	230.0	240.0	5.98	
Sept.	.	.	159.2	168.2	.	90.0	265.0	245.3	265.0	261.0	.	6.03	
Okt.	61.0	.	.	.	.	.	280.8	253.1	265.0	245.8	.	6.41	
Nov.	.	.	.	.	.	88.6	278.2	261.1	308.9	254.6	.	6.68	

**D. Index der Seefrachtraten**

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien												Tanker Index (£)
	Deutscher Seefrachtenindex			Index der Trampschiffahrtsfrachten										Zeitcharter		
	Linien-	Tramp-fahrt	Tanker-	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Esparto	ins-gesamt	olge-feuerte Schiffe <sup>2)</sup>	Motor-		
															2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>1)</sup>
1950 D .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 D .....	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 D .....	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 D .....	119,1	166,2	227,4 <sup>1)</sup>	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 D .....	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 D .....	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	—
1959 D .....	119,5	70,3	48,9	71,9	69,5	92,1	63,7	69,6	62,1	77,3	67,6	55,6	53,9	57,3	42,8	—
1959 D .....	120,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1959 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	—
Dez. ....	120,6	81,5	57,5	82,5	78,0	96,0	84,2	79,9	—	85,5	67,8	65,6	63,6	67,7	53,9	—
1960 Jan. ....	121,1	81,8	57,0	82,1	74,1	104,7	83,8	79,4	89,9	84,0	69,5	65,4	62,2	68,6	54,3	—
Febr. ....	121,3	76,8	52,5	77,1	72,5	93,4	75,0	81,0	—	75,7	69,0	71,1	74,5	67,7	46,5	—
März ....	121,2	75,1	45,0	72,9	73,4	90,5	60,1	78,2	58,2	73,0	71,2	68,2	62,2	74,3	39,8	—
April ....	121,5	76,9	44,1	76,1	77,6	91,7	64,1	70,4	—	81,5	68,5	68,8	65,6	71,9	38,8	—
Mai ....	211,3	75,5	41,5	72,4	74,2	—	62,5	70,4	—	83,2	68,1	69,0	64,6	73,4	34,4	—
Juni ....	121,4	68,7	41,0	72,0	68,7	89,8	61,1	—	—	80,1	71,1	63,4	58,8	68,0	36,8	—
Juli ....	121,7	66,5	46,9	71,2	65,0	82,3	72,7	70,0	56,7	80,9	71,8	64,6	61,5	67,7	39,0	—
Aug. ....	121,6	69,2	43,1	71,4	66,3	83,3	69,8	70,3	—	78,3	68,4	63,1	61,5	64,7	38,6	—
Sept. ....	121,1	72,2	52,2	73,8	69,7	89,8	72,5	66,8	—	80,0	68,3	65,6	64,2	67,1	46,3	—
Okt. ....	122,3	72,7	53,7	70,2	69,1	89,8	65,2	65,7	—	68,5	68,1	59,4	55,4	63,5	50,9	—
Nov. ....	122,8	78,9	57,5	74,7	73,5	105,4	66,1	66,8	60,5	76,3	69,4	62,4	59,5	65,3	57,2	—

Zeit	Niederlande								Dänemark	Norwegen				Schweden		
	Reise-							Index der Tramp-schiff-fahrts-frachten		Reise-	Zeit-	Tanker-		Reise-	Tanker-	
	Charter											£	\$			
	davon:															
	ins-gesamt	Ge-treide	bri-tischen	Kohle aus amerika-nischen Häfen ein-geführt	niederlän-dischen aus-	Erz	Son-stige									ins-gesamt
1924/38 = 100								1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Scale <sup>4)</sup> / USMC <sup>5)</sup> = 100		1948 = 100			
1950 D .....	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>3)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115		
1954 D .....	322,6	353,1	284,3	354,3	237,0	354,1	343,9	78 <sup>3)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65		
1955 D .....	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92		
1956 D .....	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>4)</sup>	162,5	170	166		
1957 D .....	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112		
1958 D .....	243,7	233,2 <sup>r</sup>	—	229,0	229,8	293,2	286,8	74	73,0	63,6	54,2	47,0	109	53		
1959 D .....	246,0	229,3	223,6	226,8	283,0	283,4	296,0	76	79,2	64,9	54,6	44,6 <sup>5)</sup>	114	48		
1959 Juli .....	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	234,7	74	75,5	60,5	52,7	43,4	110	44		
Aug. ....	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	341,6	74	76,3	60,3	51,6	41,4	109	46		
Sept. ....	240,4	234,0	—	195,6	364,1	257,9	327,3	74	76,6	69,8	50,9	41,3	112	46		
Okt. ....	249,6	243,4	—	254,8	313,7	284,5	276,5	76	80,9	69,9	54,1	41,9	119	52		
Nov. ....	280,7	265,9	—	283,3	314,2	306,4	279,3	78	82,2	73,2	59,2	54,4	127	57		
Dez. ....	294,3	259,7	—	260,1	—	349,3	288,5	80	89,0	79,4	59,4	55,6	129	56		
1960 Jan. ....	309,5	280,0	—	265,7	236,3	397,5	368,9	81	85,7	77,2	61,9	53,3	126	52		
Febr. ....	310,9	321,3	—	257,5	—	323,4	297,9	81	84,5	76,8	55,6	41,9	125	50		
März ....	282,0	268,1	—	239,4	—	302,6	306,7	80	82,5	78,6	48,2	42,5	123	43		
April ....	231,4	213,5	—	238,5	237,5	350,2	245,5	79	83,7	79,8	42,1	40,7	122	43		
Mai ....	253,5	206,5	—	—	—	329,0	287,7	80	82,5	74,3	40,8	40,1	124	43		
Juni ....	246,0	204,0	—	248,6	—	282,4	283,4	81	82,1	72,6	41,1	42,3	123	43		
Juli ....	205,0	185,2	—	—	251,1	282,3	257,1	81	80,4	68,9	45,2	42,4	123	45		
Aug. ....	231,9	217,7	—	—	—	252,2	371,1	82	79,6	65,9	46,2	38,6	125	46		
Sept. ....	239,6	219,3	—	—	—	260,9	373,1	82	80,4	74,2	52,4	43,4	126	47		
Okt. ....	260,2	239,9	—	247,0	—	272,0	319,3	84	80,1	70,4	57,1	45,9	128	53		
Nov. ....	262,2	258,4	—	248,2	—	276,0	355,6	84	81,5	75,4	58,9	51,6	129	53		

Zeit	Niederlande								Dänemark	Norwegen				Schweden		
	Reise-							Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten		Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-	
	Charter															
	davon:															
	ins- gesamt	Ge- treide	bri- tischen	Kohle aus		Erz	Son- stige									ins- gesamt
				amerika- nischen Häfen ein- geführt	niederlän- dischen aus-											
1924/38 = 100									1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale <sup>4)</sup> = 100	USMC <sup>5)</sup> = 100	1948 = 100			
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>3)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115		
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	237,0	354,1	343,9	78 <sup>3)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65		
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92		
1956 D	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>4)</sup>	162,5	170	166		
1957 D	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112		
1958 D	243,7	233,2 <sup>r</sup>	—	229,0	229,8	293,2	286,8	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53		
1959 D	246,0	229,3	223,6	226,8	283,0	283,4	296,0	76	79,2	64,9	54,6	44,6 <sup>5)</sup>	114	48		
1959 Juli	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	234,7	74	75,5	60,5	52,7	43,4	110	44		
Aug.	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	341,6	74	76,3	60,3	51,6	41,4	109	46		
Sept.	240,4	234,0	—	195,6	364,1	257,9	327,3	74	76,6	69,8	50,9	41,3	112	46		
Okt.	249,6	243,4	—	254,8	313,7	284,5	276,5	76	80,9	69,9	54,1	41,9	119	52		
Nov.	280,7	265,9	—	283,3	314,2	306,4	279,3	78	82,2	73,2	59,2	54,4	127	57		
Dez.	294,3	259,7	—	260,1	—	349,3	288,5	80	89,0	79,4	59,4	55,6	129	56		
1960 Jan.	309,5	280,0	—	265,7	236,3	397,5	368,9	81	85,7	77,2	61,9	53,3	126	52		
Febr.	310,9	321,3	—	257,5	—	328,4	297,9	81	84,5	76,8	55,6	41,9	125	50		
März	282,0	268,1	—	239,4	—	302,6	306,7	80	82,5	78,6	48,2	42,5	123	48		
April	231,4	213,5	—	238,5	237,5	350,2	245,5	79	83,7	79,8	42,1	40,7	122	43		
Mai	253,5	206,5	—	—	—	329,0	287,7	80	82,5	74,3	40,8	40,1	124	43		
Juni	246,0	204,0	—	248,6	—	282,4	283,4	81	82,1	72,6	41,1	42,3	123	43		
Juli	205,0	185,2	—	—	251,1	282,3	257,1	81	80,4	68,9	45,2	42,4	123	45		
Aug.	231,9	217,7	—	—	—	255,2	371,1	82	79,6	65,9	46,2	38,6	125	46		
Sept.	239,6	219,3	—	—	—	260,9	373,1	82	80,4	74,2	52,4	43,4	126	47		
Okt.	260,2	239,9	—	247,0	—	272,0	319,3	84	80,1	70,4	57,1	45,9	128	53		
Nov.	262,2	258,4	—	248,2	—	276,0	355,6	84	81,5	75,4	58,9	51,6	129	53		

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

1954 = 100

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

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 Amerika	Nor-thern 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			
	Großbritannien/Kontinent		West-Europa		Süd-Afrika			Northern Range				Japan			
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.			Kohle	Erz			Kohle/Zucker/Getreide	Getreide	Phosph./Salz	Erz
1958 D .....	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D .....	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1959 Jan. ....	79	74	68	90	—	81	83	65	100	76	71	64	65	68	87
Febr. ....	89	62	64	85	84	72	79	68	—	69	67	64	60	70	74
März ....	75	61	69	78	84	74	78	70	—	—	67	61	61	62	82
April ....	84	65	72	85	—	81	89	74	93	69	74	62	62	70	102
Mai ....	74	64	73	85	—	78	88	78	—	69	79	66	64	77	108
Juni ....	76	63	71	81	—	87	89	—	100	72	71	69	54	71	89
Juli ....	74	64	74	76	—	75	89	61	—	—	67	67	59	60	81
Aug. ....	73	62	72	87	—	71	85	64	65	72	66	64	50	74	78
Sept. ....	78	62	84	88	—	74	89	70	—	62	66	70	51	69	75
Okt. ....	77	62	71	91	—	82	—	87	—	77	74	76	64	81	76
Nov. ....	85	76	85	96	91	87	88	98	88	75	73	76	72	71	75
Dez. ....	92	70	91	101	—	99	91	107	—	100	77	77	74	—	79
1960 Jan. ....	103	77	86	98	—	89	89	96	82	—	76	78	76	66	83
Febr. ....	99	65	86	95	—	91	85	97	—	92	76	76	73	62	96
März ....	92	65	83	—	88	83	86	80	82	—	79	77	69	82	87
April ....	80	70	79	87	—	81	86	—	75	—	75	75	71	68	87
Mai ....	78	70	85	77	—	87	87	—	—	—	80	82	63	90	86
Juni ....	82	69	79	77	—	83	86	—	—	80	71	78	58	—	77
Juli ....	87	—	78	67	84	82	86	—	—	78	70	73	54	74	77
Aug. ....	87	65	84	73	—	78	86	73	—	74	70	75	57	—	77
Sept. ....	70	64	63	72	—	86	86	—	—	—	72	77	61	—	78
Okt. ....	78	63	80	84	—	84	85	—	—	83	70	75	63	67	74

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

Zeit	Großbritannien											b) Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
	a) Activity-Index												
	insgesamt	davon:											
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	Sonstiges	Kon- sektiv			
Januar—Juni 1954 = 100												Getreide- Scale = 100	
1954 Jan./Juni . . . . .	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— <sup>1)</sup>	7,5	5,5	— <sup>1)</sup>	100,0	—	
1955 D . . . . .	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>1)</sup>	110,5	—	
1956 D . . . . .	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—	
1957 D . . . . .	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—	
1958 D . . . . .	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	-7,0	5,8	76,6	—	
1959 D . . . . .	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165	
1959 Jan. . . . .	133,3	76,7	4,5	14,0	4,7	7,4	7,5	5,9	5,4	7,3	116,0	132	
Febr. . . . .	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	
Aug. . . . .	107,2	46,5	8,5	5,8	4,4	9,1	6,0	6,8	9,3	13,6	64,5	156	
Sept. . . . .	139,8	72,5	11,2	7,5	5,6	6,5	15,2	5,2	7,9	11,4	104,0	176	
Okt. . . . .	179,6	104,0	5,3	11,9	7,6	9,8	13,4	5,2	13,0	9,5	130,1	195	
Nov. . . . .	147,5	69,8	8,7	15,5	6,3	10,7	9,5	9,2	11,0	6,6	140,0	149	
Dez. . . . .	178,1	79,6	10,0	12,7	8,2	11,8	8,7	8,4	8,4	35,9	152,9	151	
1960 Jan. . . . .	176,0	80,1	16,7	18,7	8,2	13,3	15,0	8,2	8,9	7,0r	190,2	146	
Febr. . . . .	172,4	69,8	15,5	24,8	7,0	20,1	11,7	5,0	11,7	7,0r	178,6	168	
März . . . . .	216,3	89,8	9,6	14,6	6,3	12,2	13,5	9,8	8,4	52,0	149,3	206	
April . . . . .	132,8	73,1	12,9	5,5	5,3	8,1	8,0	5,9	4,4	9,6	159,2	260	
Mai . . . . .	160,0	77,4	11,8	10,7	6,1	12,7	12,8	14,6	8,9	5,1r	114,0	243	
Juni . . . . .	123,6	47,7	10,8	12,0	7,1	13,8	10,3	6,8	6,5	8,6r	104,5	219	
Juli . . . . .	115,8	50,9	13,6	8,8	7,1	7,1	11,4	4,8	6,9	5,2r	94,2	193	
Aug. . . . .	164,2	82,0	10,6	10,4	7,9	7,4	8,2	7,1	8,0	22,8	83,9	173	
Sept. . . . .	166,8	86,3	22,3	11,1	6,8	10,0	14,1	7,6	5,9	3,0	97,0	141	
Okt. . . . .	152,9	81,3	16,2	9,2	3,4	8,9	13,2	8,2	7,9	4,7	106,7	117	
Nov. . . . .	168,0	83,7	12,1	12,3	5,5	5,0	15,4	10,8	12,8	10,4	144,1	127	

Zeit	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt															
	AFRA-Rate	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs														
		Karibische See						US-Golf				Persischer Golf				
		nach						nach				nach				
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien		
GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
1954 D . . . . .	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D . . . . .	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D . . . . .	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5		87,9		70,7	
1957 D . . . . .	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4r		95,6		82,10	
1958 D . . . . .	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I. . . . .	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II/IV D . . . . .	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
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>2)</sup>		129,0 <sup>2)</sup>		117,2 <sup>2)</sup>	
1957 I. . . . .	167,7		54,6		58,3		64,5		67,6		135,7 <sup>2)</sup>		139,6 <sup>2)</sup>		134,7 <sup>2)</sup>	
II. . . . .	131,9		42,11		45,10		50,8		53,1		94,9 <sup>2)</sup> r		97,10 <sup>2)</sup>		88,11 <sup>2)</sup>	
III. . . . .	130,0		42,3		45,2		49,11		52,4		70,2		73,1		54,4	
IV. . . . .	127,3		41,5		44,3		48,11		51,3		68,10		71,8-		53,4	
1958 I. . . . .	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3		52,4	
II. . . . .	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2	
III. . . . .	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2	
IV. . . . .	113,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4		64,10		48,0	
1959 I. . . . .	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II. . . . .	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III. . . . .	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV. . . . .	106,9	94,7	34,9	30,9	36,6	32,8	41,1	36,5	43,8	38,8	59,1	53,1	61,5	55,1	43,11	39,8
1960 I. . . . .	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II. . . . .	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1
III. . . . .	97,6	87,7	31,9	28,6	33,8	30,3	37,6	33,8	39,10	35,10	54,6	49,7	56,7	51,6	40,8	37,2

### III. Luftverkehr

#### A. Flugpreise im Personenverkehr

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

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel										November 1960	
			1954		1956		1957		1958		1959		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	a)	95,00	74,00	102,00	76,00	106,00	77,00	109,00	80,00	109,00	80,00	109,00	80,00
		b)	171,00	133,00	184,00	137,00	190,00	139,00	197,00	144,00	197,00	144,00	197,00	144,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	115,00 <sup>a)</sup>	—	115,00	—	115,00
Deutschland	Berlin	a)	111,00 <sup>b)</sup>	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	90,00	111,00	93,00	111,00	93,00
		b)	200,00 <sup>b)</sup>	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	164,00	200,00	168,00	200,00	168,00
		c)	—	130,00 <sup>a)</sup>	—	130,00	—	130,00	—	132,00	—	136,00	—	136,00
	Bremen	a)	130,00 <sup>b)</sup>	102,00	131,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b)	234,00 <sup>b)</sup>	184,00	235,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d)	—	—	—	132,00 <sup>a)</sup>	—	132,00	—	132,00	—	132,00	—	132,00
		e)	—	166,00 <sup>a)</sup>	—	166,00	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	a)	62,00 <sup>b)</sup>	50,00	63,00	50,00	66,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00
		b)	112,00 <sup>b)</sup>	90,00	114,00	90,00	119,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00
		c)	—	—	—	62,00	—	67,00	—	62,00 <sup>r)</sup>	—	—	—	—
		d)	—	—	—	—	—	70,00 <sup>a)</sup>	—	70,00	—	70,00	—	70,00
	Hamburg	a)	130,00 <sup>b)</sup>	102,00	131,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b)	234,00 <sup>b)</sup>	184,00	235,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d)	—	e) 166,00	—	e) 166,00	—	144,00 <sup>a)</sup>	—	144,00	—	144,00	—	144,00
	Hannover	a)	86,00 <sup>b)</sup>	69,00	88,00	69,00	92,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00
		b)	155,00 <sup>b)</sup>	125,00	158,00	125,00	166,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00
		d)	—	—	—	96,00 <sup>a)</sup>	—	96,00	—	96,00	—	96,00	—	96,00
	München	a)	88,00 <sup>b)</sup>	70,00	90,00	70,00	94,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00
		b)	159,00 <sup>b)</sup>	126,00	162,00	126,00	170,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00
		d)	—	—	—	98,00 <sup>a)</sup>	—	98,00	—	98,00	—	98,00	—	98,00
	Nürnberg	a)	50,00 <sup>b)</sup>	40,00	51,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b)	90,00 <sup>b)</sup>	72,00	92,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00
		d)	—	—	—	60,00 <sup>b)</sup>	—	60,00	—	60,00	—	60,00	—	60,00
	Stuttgart	a)	50,00 <sup>b)</sup>	40,00	51,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
b)		90,00 <sup>b)</sup>	72,00	92,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	
d)		—	—	—	56,00 <sup>a)</sup>	—	56,00	—	56,00	—	56,00	—	56,00	
Frankreich	Paris	a)	118,00	95,00	127,00	96,00	134,00	103,00	141,00	109,00	143,00	110,00	143,00	110,00
		b)	213,00	171,00	229,00	173,00	241,00	186,00	255,00	196,00	258,00	198,00	258,00	198,00
Griechenland	Athen	a)	637,00	511,00	701,00	527,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00
		f)	1146,00	919,00	1262,00	949,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00
Großbritannien	London	a)	203,00	166,00	220,00	173,00	233,00	182,00	243,00	188,00	245,00	189,00	245,00	189,00
		b)	366,00	299,00	396,00	312,00	420,00	329,00	438,00	339,00	441,00	341,00	441,00	341,00
		c)	—	—	—	—	—	249,00 <sup>a)</sup>	—	260,00 <sup>a)</sup>	—	260,00 <sup>a)</sup>	—	260,00 <sup>a)</sup>
Italien	Mailand	a)	190,00	156,00	209,00	156,00	217,00	158,00	225,00	164,00	225,00	164,00	225,00	164,00
		b)	341,00	281,00	377,00	281,00	391,00	285,00	405,00	296,00	405,00	296,00	405,00	296,00
		f)	—	—	—	245,00	—	255,00	—	265,00	—	252,00 <sup>r)</sup>	—	247,00 <sup>a)</sup>
	Rom	a)	299,00	228,00	307,00	228,00	318,00	231,00	330,00	240,00	330,00	240,00	330,00	240,00
		b)	539,00	411,00	553,00	411,00	573,00	416,00	594,00	432,00	594,00	432,00	594,00	432,00
		f)	—	—	—	—	—	c) 369,00 <sup>a)</sup>	—	388,00 <sup>a)</sup>	—	360,00 <sup>a)</sup>	—	360,00 <sup>a)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	a)	381,00 <sup>b)</sup>	304,00 <sup>b)</sup>	384,00	285,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00
		b)	686,00 <sup>b)</sup>	548,00 <sup>b)</sup>	691,00	514,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00
		f)	—	472,00 <sup>b)</sup>	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	418,00
Niederlande	Amsterdam	a)	103,00	85,00	108,00	80,00	112,00	81,00	116,00	85,00	116,00	85,00	116,00	85,00
		b)	186,00	152,00	194,00	144,00	201,00	146,00	209,00	153,00	209,00	153,00	209,00	153,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	120,00 <sup>a)</sup>	—	120,00 <sup>a)</sup>	—
Norwegen	Oslo	a)	337,00 <sup>a)</sup>	303,00 <sup>a)</sup>	368,00	304,00	377,00	310,00	387,00	322,00	392,00	327,00	394,00	328,00
		b)	607,00 <sup>a)</sup>	546,00 <sup>a)</sup>	663,00	548,00	680,00	558,00	697,00	579,00	707,00	589,00	710,00	591,00
		c)	—	—	—	409,00 <sup>a)</sup>	—	411,00 <sup>a)</sup>	—	—	—	—	—	—
Österreich	Wien	a)	180,00	146,00	196,00	146,00	207,00	151,00	210,00	153,00	210,00	153,00	210,00	153,00
		b)	324,00	263,00	352,00	263,00	372,00	272,00	378,00	276,00	378,00	276,00	378,00	276,00
Portugal	Lissabon	a)	472,00	376,00	505,00	381,00	534,00	395,00	543,00	402,00	543,00	402,00	543,00	402,00
		b)	850,00	677,00	910,00	685,00	962,00	712,00	978,00	724,00	978,00	724,00	978,00	724,00
Spanien	Barcelona	a)	314,00 <sup>a)</sup>	232,00	322,00	239,00	333,00	242,00	346,00	252,00	346,00 <sup>a)</sup>	252,00	346,00	252,00
		b)	565,00 <sup>a)</sup>	418,00	580,00	434,00	601,00	437,00	623,00	454,00	623,00 <sup>a)</sup>	454,00	623,00	454,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	377,00	—	377,00	—
	Madrid	a)	378,00	286,00	388,00	293,00	410,00	304,00	417,00	309,00	417,00	309,00	417,00	309,00
		b)	681,00	515,00	699,00	528,00	739,00	548,00	751,00	557,00	751,00	557,00	751,00	557,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	464,00 <sup>a)</sup>	—	464,00	—
Schweden	Stockholm	a)	332,00	300,00	368,00	304,00	377,00	310,00	387,00	322,00	392,00	327,00	394,00	328,00
		b)	599,00	540,00	663,00	548,00	680,00	558,00	697,00	579,00	707,00	589,00	710,00	591,00
		f)	—	—	—	409,00 <sup>a)</sup>	—	c) 411,00 <sup>a)</sup>	—	—	—	—	—	—
Schweiz	Genf	a)	150,00	130,00	176,00	131,00	180,00	131,00	176,00	131,00	174,00	131,00	174,00	131,00
		b)	271,00	234,00	317,00	236,00	324,00	236,00	317,00	236,00	314,00	236,00	314,00	236,00
		c)	—	—	—	199,00	—	199,00	—	199,00	—	199,00	—	—
	Zürich	a)	115,00 <sup>b)</sup>	92,00 <sup>b)</sup>	123,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00
		b)	207,00 <sup>b)</sup>	166,00 <sup>b)</sup>	222,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00
		c)	—	140,00 <sup>b)</sup>	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	—
Türkei	Istanbul	a)	741,00	592,00	796,00	592,00	825,00	603,00	830,00	608,00	830,00	608,00	830,00	608,00
		b)	1334,00	1066,00	1433,00	1066,00	1485,00	1085,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00

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

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel										November 1960	
			1954		1956		1957		1958		1959		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	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00 <sup>r</sup>	812,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00	2139,00	1462,00
Südafrik. Union	Johannesburg	a)	2161,00	1647,00	2350,00	1662,00	2447,00	1706,00	2588,00	1768,00	2635,00	1788,00	2940,00	1612,00 <sup>1)</sup>
		b)	3890,00	2965,00	4230,00	2992,00	4405,00	3071,00	4659,00	3182,00	4743,00	3219,00	5292,00	2902,00 <sup>1)</sup>
Asien														
Aden	Aden	a)	.	.	1700,00	1274,00	1800,00	1318,00	1897,00	1371,00	1929,00	1388,00	2106,00	1388,00
		b)	.	.	3060,00	2294,00	3240,00	2373,00	3415,00	2468,00	3473,00	2499,00	3791,00	2499,00
Birma	Rangun	a)	2505,00 <sup>2)</sup>	2000,00 <sup>2)</sup>	2682,00	2024,00	2905,00	2094,00	3064,00	2174,00	3205,00	2262,00	3434,00	2282,00 <sup>1)</sup>
		b)	4509,00 <sup>2)</sup>	3600,00 <sup>2)</sup>	4827,00	3643,00	5229,00	3770,00	5516,00	3913,00	5769,00	4071,00	6182,00	3748,00
Ceylon	Colombo	a)	2200,00 <sup>2)</sup>	1647,00 <sup>2)</sup>	2288,00	1647,00	2441,00	1709,00	2482,00	1729,00	2570,00	1791,00	2752,00	1788,00 <sup>1)</sup>
		b)	3960,00 <sup>2)</sup>	2965,00 <sup>2)</sup>	4118,00	2965,00	4394,00	3076,00	4468,00	3113,00	4626,00	3225,00	4954,00	3219,00 <sup>1)</sup>
Indien	Bombay	a)	1964,00 <sup>4)</sup>	1447,00 <sup>4)</sup>	2044,00	1447,00	2185,00	1509,00	2223,00	1529,00	2312,00	1591,00	2494,00	1588,00 <sup>1)</sup>
		b)	3536,00 <sup>4)</sup>	2605,00 <sup>4)</sup>	3679,00	2605,00	3933,00	2716,00	4002,00	2753,00	4161,00	2865,00	4490,00	2859,00 <sup>1)</sup>
	Kalkutta	a)	2188,00 <sup>2)</sup>	1647,00 <sup>2)</sup>	2276,00	1647,00	2429,00	1709,00	2470,00	1729,00	2559,00	1791,00	2729,00	1788,00 <sup>1)</sup>
		b)	3939,00 <sup>2)</sup>	2965,00 <sup>2)</sup>	4090,00	2965,00	4370,00	3076,00	4446,00	3113,00	4606,00	3225,00	4913,00	3219,00 <sup>1)</sup>
Irak	Bagdad	a)	1282,00 <sup>4)</sup>	965,00 <sup>4)</sup>	1391,00	968,00	1435,00	977,00	1461,00	994,00	1470,00	1000,00	1470,00	1000,00
		b)	2308,00 <sup>4)</sup>	1737,00 <sup>4)</sup>	2504,00	1743,00	2583,00	1759,00	2630,00	1790,00	2646,00	1800,00	2646,00	1800,00
Iran	Abadan	a)	1341,00 <sup>4)</sup>	1047,00 <sup>4)</sup>	1459,00	1059,00	1529,00	1094,00	1556,00	1112,00	1565,00	1118,00	1565,00	1118,00
		b)	2414,00 <sup>4)</sup>	1885,00 <sup>4)</sup>	2626,00	1906,00	2753,00	1970,00	2801,00	2002,00	2817,00	2013,00	2817,00	2013,00
	Teheran	a)	1461,00	1108,00	1585,00	1118,00	1623,00	1118,00	1650,00	1135,00	1659,00	1141,00	1659,00	1141,00
		b)	2630,00	1995,00	2853,00	2013,00	2922,00	2013,00	2971,00	2044,00	2987,00	2054,00	2987,00	2054,00
Japan	Tokio	a)	3263,00	2670,00 <sup>2)</sup>	3690,00	2702,00	4058,00	2799,00	4243,00	2888,00	4421,00	2997,00	4728,00	2846,00 <sup>1)</sup>
		b)	5874,00	4806,00 <sup>2)</sup>	6642,00	4864,00	7305,00	5039,00	7638,00	5203,00	7956,00	5394,00	8511,00	5123,00 <sup>1)</sup>
Libanon	Beirut	a)	1003,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1452,00	2139,00	1462,00	2139,00	1462,00
Philippinen	Manila	a)	3058,00 <sup>4)</sup>	2447,00 <sup>4)</sup>	3373,00	2476,00	3705,00	2564,00	3899,00	2662,00	4061,00	2765,00	4316,00	2611,00 <sup>1)</sup>
		b)	5505,00 <sup>4)</sup>	4405,00 <sup>4)</sup>	6072,00	4458,00	6669,00	4616,00	7019,00	4792,00	7310,00	4977,00	7769,00	4700,00 <sup>1)</sup>
Singapur und Malaya	Singapur	a)	2564,00 <sup>2)</sup>	2047,00 <sup>2)</sup>	2829,00	2076,00	3105,00	2164,00	3273,00	2244,00	3426,00	2332,00	3658,00	2117,00 <sup>1)</sup>
		b)	4616,00 <sup>2)</sup>	3685,00 <sup>2)</sup>	5092,00	3738,00	5589,00	3896,00	5892,00	4024,00	6167,00	4197,00	6585,00	3811,00 <sup>1)</sup>
Syrien	Damaskus	a)	1012,00 <sup>2)</sup>	753,00 <sup>2)</sup>	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00	1188,00	812,00
		b)	1822,00 <sup>2)</sup>	1356,00 <sup>2)</sup>	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00	2139,00	1462,00
Thailand	Bangkok	a)	2529,00 <sup>2)</sup>	2023,00 <sup>2)</sup>	2794,00	2050,00	3070,00	2129,00	3229,00	2209,00	3370,00	2297,00	3611,00	2082,00 <sup>1)</sup>
		b)	4553,00 <sup>2)</sup>	3642,00 <sup>2)</sup>	5029,00	3690,00	5526,00	3833,00	5813,00	3976,00	6066,00	4134,00	6500,00	3748,00 <sup>1)</sup>
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	a)	3493,00 <sup>2)</sup>	2799,00 <sup>2)</sup>	3758,00	2799,00	3893,00	2834,00	4034,00	2940,00	4264,00	3055,00	4563,00	3905,00 <sup>1)</sup>
		b)	6288,00 <sup>2)</sup>	5039,00 <sup>2)</sup>	6764,00	5039,00	7008,00	5102,00	7262,00	5292,00	7675,00	5499,00	8214,00	5229,00 <sup>1)</sup>
Amerika														
Argentinien	Buenos Aires	a)	2945,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00	6065,00	4371,00
Brasilien	Rio de Janeiro	a)	2873,00	—	2915,00	—	3073,00	2235,00 <sup>1)</sup>	3198,00	2285,00	3222,00	2302,00	3222,00	2302,00
		b)	5172,00	—	5247,00	—	5531,00	4023,00 <sup>1)</sup>	5756,00	4114,00	5800,00	4144,00	5800,00	4144,00
Chile	Santiago	a)	3150,00	—	3272,00	—	3470,00	2533,00 <sup>1)</sup>	3585,00	2602,00	3612,00	2625,00	3612,00	2625,00
		b)	5670,00	—	5890,00	—	6202,00	4560,00 <sup>1)</sup>	6453,00	4684,00	6502,00	4725,00	6502,00	4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a)	2266,00 <sup>2)</sup>	1882,00 <sup>4)</sup>	2415,00	1882,00	2363,00	1882,00	2394,00	1882,00	2415,00	1882,00	2415,00 <sup>2)</sup>	1731,00 <sup>1)</sup> 7)
		b)	4079,00 <sup>2)</sup>	3387,00 <sup>4)</sup>	4355,00	3388,00	4255,00	3388,00	4309,00	3388,00	4347,00	3388,00	4347,00 <sup>2)</sup>	3116,00 <sup>1)</sup> 7)
		c)	3785,00 <sup>4)</sup>	3051,00 <sup>4)</sup>	3999,00	3135,00	4213,00 <sup>5)</sup>	3219,00 <sup>2)</sup>	—	d)2980,00 <sup>2)</sup>	—	—	—	3040,00 <sup>1)</sup> 8)
Uruguay	Montevideo	a)	2945,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00	6065,00	4371,00
Venezuela	Caracas	a)	2203,00 <sup>2)</sup>	1853,00 <sup>4)</sup>	2373,00	1853,00	2321,00	1853,00	2352,00	1853,00	2373,00	1853,00	2373,00 <sup>2)</sup>	1731,00 <sup>1)</sup> 7)
		b)	3966,00 <sup>2)</sup>	3336,00 <sup>4)</sup>	4272,00	3336,00	4178,00	3336,00	4234,00	3336,00	4272,00	3336,00	4272,00 <sup>2)</sup>	3116,00 <sup>1)</sup> 7)
		c)	3709,00 <sup>4)</sup>	2998,00 <sup>4)</sup>	3923,00	3082,00	4137,00 <sup>5)</sup>	3166,00 <sup>2)</sup>	—	d)2927,00 <sup>2)</sup>	—	—	—	3040,00 <sup>1)</sup> 8)
Vereinigte Staaten	New York	a)	1834,00	1362,00	1967,00	1379,00	1883,00	1379,00	1951,00	1219,00 <sup>1)</sup> 8)	2016,00 <sup>2)</sup>	1247,00 <sup>1)</sup> 8)	2025,00 <sup>2)</sup>	1227,00 <sup>1)</sup> 7)
		b)	3302,00	2452,00	3541,00	2483,00	3390,00	2483,00	3513,00	2195,00 <sup>1)</sup> 8)	3629,00 <sup>2)</sup>	2256,00 <sup>1)</sup> 8)	3645,00 <sup>2)</sup>	2209,00 <sup>1)</sup> 7)
		c)	2944,00	2074,00	3405,00 <sup>2)</sup>	2313,00	—	—	—	—	—	—	—	2133,80 <sup>1)</sup> 11)
		e)	—	—	—	—	—	d)2074,00 <sup>1)</sup> 9)	—	d)2074,00 <sup>2)</sup>	—	—	—	1662,00 <sup>1)</sup> 12)

# noch: III. Luftverkehr

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

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

von Frankfurt (Main)  nach		Zwölfmonatsmittel										November 1960	
		1954		1956		1957		1958		1959			
		unter 45	über	unter 45	über	unter 45	über	unter 45	über	unter 45	über		
Kilogramm													
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	0,80	0,62	0,80	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,46	1,93	1,47	2,02	1,51	2,12	1,59	2,20	1,65	2,23	1,68
Deutschland	Berlin	0,97	0,75	0,97	0,76	1,02	0,76	1,06	0,79	1,09	0,80	1,10	0,80
	Bremen	1,21	0,91	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00
	Düsseldorf	0,54	0,41	0,55	0,42	0,54	0,41	0,57	0,43	0,59	0,44	0,60	0,45
	Hamburg	1,21	0,91	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00
	München	0,76	0,59	0,76	0,59	0,78	0,59	0,81	0,62	0,84	0,64	0,85	0,65
	Stuttgart	0,41	0,29	0,42	0,29	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45	0,34	0,45	0,35
Finnland	Helsinki	3,65	2,73	3,65	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	4,05	3,05	4,12	3,11
Frankreich	Paris	0,97	0,75	0,97	0,76	1,05	0,80	1,08	0,83	1,09	0,84	1,09	0,84
Großbritannien	London	1,47	1,12	1,47	1,13	1,60	1,18	1,67	1,25	1,68	1,26	1,68	1,26
Italien	Rom	2,02	1,51	2,02	1,51	2,10	1,60	2,21	1,67	2,23	1,68	2,23	1,68
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,62	0,80	0,63	0,84	0,63	0,87	0,66	0,88	0,67	0,88	0,67
Norwegen	Oslo	2,63	2,00	2,81	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,45	3,32	2,48
Österreich	Wien	1,30	1,00	1,30	1,01	1,39	1,05	1,46	1,08	1,47	1,09	1,47	1,09
Portugal	Lissabon	3,57	2,69	3,57	2,69	3,78	2,81	3,92	2,95	3,95	2,98	3,95	2,98
Spanien	Madrid	2,85	2,14	2,86	2,14	3,02	2,27	3,13	2,34	3,15	2,35	3,15	2,35
Schweden	Stockholm	2,68	2,01	2,82	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,48	3,32	2,52
Schweiz	Zürich	0,86	0,65	0,95	0,70	0,97	0,71	1,00	0,75	1,01	0,76	1,01	0,76
Türkei	Istanbul	5,03	3,76	5,12	3,82	5,38	4,03	5,59	4,21	5,63	4,24	5,63	4,24
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,57	7,92	11,12	8,34	11,76	8,82	11,76	8,82	12,16	9,13	12,35	9,28
Ghana	Accra	9,79	7,34	10,32	7,75	11,00	8,23	11,00	8,23	11,54	8,66	11,59	8,69
Marokko	Casablanca	3,22	2,39	3,23	2,43	3,31	2,47	3,29	2,46	3,32	2,48	3,32	2,48
Südafrik. Union	Johannesburg	13,43	10,07	14,11	10,58	14,99	11,26	15,66	11,75	16,32	12,24	16,59	12,43
<b>Asien</b>													
Birma	Rangun	14,82	11,12	15,56	11,67	16,55	12,39	17,21	12,92	17,68	13,27	17,85	13,40
Ceylon	Colombo	13,43	10,07	14,11	10,58	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26
Hongkong	Victoria	19,09	14,31	20,01	15,03	21,29	15,96	23,08	17,33	23,63	17,74	23,73	17,81
Indien	Bombay	12,12	9,08	12,74	9,54	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16
	Kalkutta	13,23	9,91	13,90	10,42	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09
Indonesien	Djakarta	17,14	12,86	18,01	13,52	19,19	14,36	20,00	14,99	20,69	15,51	20,96	15,71
Irak	Basra	7,56	5,68	7,96	5,97	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34
Iran	Teheran	8,72	6,55	9,17	6,89	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31
Israel	Tel Aviv	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Japan	Tokio	23,24	17,43	24,40	18,30	25,96	19,45	27,04	20,29	27,65	20,73	27,85	20,87
Libanon	Beirut	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Pakistan	Karachi	11,11	8,34	11,63	8,73	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28
Syrien	Damaskus	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Thailand	Bangkok	15,97	11,99	16,80	12,61	17,85	13,40	18,62	13,96	18,77	14,07	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	24,11	18,07	25,30	18,97	25,70	19,28
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	25,87	19,40	25,87	19,40	25,87	19,40	27,76	20,84	28,95	21,71	29,36	22,01
<b>Amerika</b>													
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80
Bolivien	La Paz	21,38	16,08	21,38	16,09	22,05	16,59	22,65	17,01	22,76	17,09	22,76	17,09
Brasilien	Rio de Janeiro	17,09	12,84	17,72	13,32	19,29	14,49	19,74	14,83	20,27	15,47	20,54	15,79
Chile	Santiago	20,08	15,08	20,80	15,61	21,04	16,79	21,86	16,42	22,67	17,02	22,93	17,22
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78	12,20	9,16	12,75	9,58	12,98	9,74
	Toronto	11,57	8,72	11,55	8,69	12,14	9,11	12,66	9,53	13,22	9,95	13,44	10,12
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93	16,44	12,35	16,55	12,43	16,55	12,43
Kuba	Havana	13,13	9,88	13,15	9,91	13,73	10,37	14,40	10,90	14,92	11,23	15,12	11,34
Mexiko	Mexiko City	14,44	10,99	14,49	11,09	15,08	11,55	15,71	12,11	16,28	12,55	16,51	12,73
Peru	Lima	19,53	14,69	19,53	14,70	20,20	15,20	20,80	15,62	20,92	15,71	20,92	15,71
Uruguay	Montevideo	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80
Venezuela	Caracas	14,32	10,75	14,32	10,75	15,04	11,30	15,67	11,75	15,79	11,84	15,79	11,84
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,61	11,47	8,61	12,05	9,07	12,58	9,46	13,13	9,87	13,36	10,04

# 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   N o v e m b e r					
			1954	1956	1957	1958	1959	1960
von Frankfurt (Main) nach .....								
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g. ....	d) Boston .....	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02
	Brüssel .....	250	0,46	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—
	d) New York .....	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten .....	c) Göteborg .....	250	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—
	a) New York .....	45	4,88	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>
Holz, Kunstwaren .....	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	3 36
Maschinen, Werkzeuge a. n. g., ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile .....	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	New York .....	45	5,09 <sup>1)</sup>	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Maschinen, Geschäfts-, Büro- .....	Kairo .....	100	3,24	3,24	3,40	3,86 <sup>2)</sup>	3,86 <sup>2)</sup>	3,86 <sup>1)</sup>
	New York .....	45	—	5,08	5,33	5,33	5,33	5,33
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen .....	d) Algier .....	100	—	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Bagdad .....	45	—	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87
	Baranquilla .....	45	—	8,48	8,48	8,48	8,48	8,48
	Bogotá .....	45	—	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53
	Caracas .....	45	—	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57
	Curacao .....	45	—	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94
	Houston .....	45	—	—	6,59	6,72	6,72	6,72
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69
	New York .....	45	6,13 <sup>1)</sup>	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
	Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktischen sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen .....	c) Beirut .....	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40
c) Brüssel .....		250	—	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42
100		0,48	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
c) Casablanca .....		100	—	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93
c) Teheran .....		250	5,04	5,29 <sup>2)</sup>	5,29 <sup>1)</sup>	4,66 <sup>2)</sup>	—	—
c) Tunis .....		100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Optische Waren, photographische und Projek- tionsausrüstungen, einschl. Zubehör und Ersatzteile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	d) Mexiko City .....	45	8,36	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40
Instrumente, Apparate und Zubehör								
	Wissenschaftliche und Labor- .....	c) London .....	100	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76
		45	—	—	0,88	0,88	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Athen .....	45	—	—	—	2,44	2,44	2,44
	Beirut .....	45	—	—	—	3,44	3,44	3,44
	Houston .....	45	7,06 <sup>1)</sup>	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89
	Kairo .....	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,44
	b) New York .....	45	5,54	5,08	5,25	5,25	5,25	3,40
Uhren aller Art a. n. g. ....	Houston .....	45	7,73	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64
	Montreal .....	45	—	—	—	6,38	6,38	6,38
	New York .....	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01
Silberschmiedewaren und Schneidwaren aus Silber .....	Houston .....	45	6,85	—	—	—	7,52	7,52
	c) New York .....	45	5,33	—	—	—	5,88	5,88
Kugellager .....	London .....	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
Bijouteriewaren .....	d) London .....	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
	c) New York .....	45	5,09 <sup>1)</sup>	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. ....	a) Bagdad .....	100	4,62	—	—	4,70	4,70	4,70
	c) Brüssel .....	250	0,46	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>
	a) Damaskus .....	100	3,53	—	3,65	3,65	3,53	3,53
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82
	a) Teheran .....	100	5,45	5,45	5,59	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>



**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	1956	1957	1958	1959	1960	
nach Frankfurt (Main) von .....									
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unter- kleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	100	—	—	1,34	1,34	1,34	1,34	
	d) Brüssel .....	100	0,38 <sup>4)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	
	c) Malmö .....	100	—	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	
	c) Manchester .....	250	—	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	
	Mexiko City .....	45	—	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	
	Paris .....	45	—	—	0,55 <sup>1)</sup>	0,55 <sup>1)</sup>	0,55	0,50	
	c) New York .....	45	4,54	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	
	Tel Aviv/Jaffa ..	100	—	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	
	c) Zürich .....	45	—	—	0,59	0,59	0,59	0,59	
	Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ...	c) Manchester .....	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
c) Manchester .....		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	
New York .....		45	4,83	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	
Tokio .....		100	—	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogotá .....	45	—	8,99	9,07	9,07	9,07	9,07	
	Caracas .....	45	—	6,64	6,72	6,72	6,72	6,72	
	Dublin .....	45	—	—	1,18	1,18	1,18	1,18	
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	
	Mexiko City .....	45	—	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	
	New York .....	45	4,91	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	
	Paris .....	45	—	0,50	0,50 <sup>1)</sup>	0,50	0,50	0,50	
	Tokio .....	100	—	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	
	Tierische Eingeweide und/oder Gedärme ...	Damaskus .....	100	2,56	2,56	2,81	2,81	2,26 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>
Delhi .....		100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	
Istanbul .....		250	2,06	—	—	—	2,35	2,35	
Kairo .....		100	2,23	—	2,35	2,35	2,27 <sup>2)</sup>	2,27 <sup>2)</sup>	
Kalkutta .....		100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	
Karachi .....		100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	
Oran .....		100	—	—	—	1,60	1,60	1,60	
Teheran .....		250	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....		f) Johannesburg <sup>2)</sup> ..	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41
		Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,39	2,52	2,52	2,52
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutik- und Arzneimittel a. n. g. ....	Montreal .....	250 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	4,17 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	
		45	—	5,54	5,46	5,46	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>	
b) New York .....		250 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	3,80 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	
		45	5,12	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	
Kosmetika Toilettenartikel, u. Parfüme a. n. g.	b) New York .....	45	5,12	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ....	Bergen .....	100	—	—	1,89	1,89	1,89	1,89	
	Glasgow .....	250	1,05 <sup>1)</sup>	1,05 <sup>1)</sup>	—	—	1,18	1,18	
	b) Houston .....	45	7,10	6,59	6,26	6,30	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	
	b) New York .....	45	5,59	5,09	5,33	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	
	Stockholm .....	100	1,51	1,72 <sup>3)</sup>	1,81 <sup>3)</sup>	1,85 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	
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	—	—	—	—	—	
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>3)</sup> .....	a) New York/Boston	45	5,12 <sup>3)</sup>	5,08	5,08	5,08	5,08 <sup>5)</sup>	5,08 <sup>5)</sup>	
Flische und Fischwaren .....	Belgrad .....	45	—	—	1,47	1,47	1,47	1,47	
	Lissabon .....	100	—	1,55	1,55	—	—	—	
	Lissabon .....	250	—	1,22	1,22	—	1,97 <sup>3)</sup>	1,97 <sup>3)</sup>	
	Tanger .....	45	—	—	1,72	1,72	1,72	1,72	
Pelze, Häute, Felle, ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen .....	45	—	—	—	—	2,69	2,69	
		100	—	2,44	2,44	—	2,44	2,44	
		250	—	—	—	—	2,18	1,81	
		500	—	—	—	—	1,81	—	
	Bangkok <sup>7)</sup> .....	45 <sup>9)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	
	Johannesburg .....	250	4,70	4,70	—	4,96	4,96	4,96	
	Karachi <sup>10)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	
	b) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	
	d) Mailand <sup>11)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	
	b) Montreal .....	45	—	5,54	5,37	4,49	4,54 <sup>4)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	
	New York .....	45	5,12	—	5,08 <sup>12)</sup>	4,20 <sup>12)</sup>	4,17 <sup>5)</sup> <sup>12)</sup>	4,17 <sup>5)</sup> <sup>12)</sup>	
	a) Paris <sup>13)</sup> .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59 <sup>5)</sup>	
	Teheran .....	250	2,98	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Verkehrspreise: Bundesrepublik Deutschland

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

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

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

### II. Schiffsverkehr

#### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

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

#### B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

#### C. Frachtraten der Trampschifffahrt

##### 1. im Küstenverkehr

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

##### 2. im Überseeverkehr

Lloyd's List and Shipping Gazette, London  
Fairplay, London  
Norwegian Shipping News, Oslo  
Informazioni Marittime, Roma  
Journal of Commerce, New York  
Financial Times, London  
Notes Rapides, Paris  
Economische Voorlichting, Rotterdam  
The Review of the River Plate, Buenos Aires  
Harley Mullion and Co. Ltd., London  
Metal Bulletin, London  
Iron and Coal, London

Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg  
Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin  
Wirtschafts-Correspondent, Hamburg  
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg  
Transportdienst, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg  
Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg  
F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg  
Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte  
deutscher Wirtschaftszeitungen

#### D. Index der Seefrachtraten

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

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

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

#### E. Sonstige Schifffahrtsindices

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

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

### III. Luftverkehr

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

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

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

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

# PREISE - LÖHNE - WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Die Serie gliedert sich in 16 Einzelreihen

**Reihe 1: Einfuhrpreise und Index der Einkaufspreise für Auslandsgüter**

Die Reihe erscheint jährlich mit den Monatszahlen (etwa 70 Waren und 120 Maßziffern) für das abgelaufene Jahr und den Durchschnitt für die Jahre seit 1950 sowie monatlich mit den neuesten Zahlen.

**Reihe 2: Preise und Preisindex ausgewählter Grundstoffe**

Diese Reihe erscheint jährlich mit Monatszahlen (etwa 95 Grundstoffe und etwa 200 Maßziffern) sowie monatlich nur mit Preisindizes. Die Monatshefte wurden bis März 1960 in der Arbeitsreihe VI/2 der Statistischen Berichte herausgegeben.

**Reihe 3: Preise und Preisindizes für industrielle Produkte**

Die Reihe (etwa 500 monatlich errechnete Maßziffern) wird voraussichtlich 1961 mit den Monats- und Jahreszahlen seit 1950 erscheinen und soll jährlich fortgesetzt werden. Ab August 1960 erscheinen Monatshefte als Fortsetzung des früheren Statistischen Berichtes Arbeitsreihe VI/6.

**Reihe 4: Preise und Preisindizes für die Land- und Forstwirtschaft**

Die Reihe (etwa 350 Maßziffern) enthält die Indizes der Erzeugerpreise land- und forstwirtschaftlicher Produkte sowie die der Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel und ist erstmalig für die Jahre und Monate (z. T. Vierteljahre) von 1950 bis 1958/59 herausgegeben worden. Sie wird jährlich fortgesetzt. Als Ergänzung erschienen bis Juli 1960 monatlich die Arbeitsreihen VI/6 und VI/7 der Statistischen Berichte, die ab August 1960 durch Monatshefte zu PLW Reihe 4 ersetzt werden.

**Reihe 5: Maßziffern für Bauleistungspreise und Preisindizes für Bauwerke**

Die vierteljährlich erscheinende Reihe enthält Maßziffern für Bauleistungspreise, Preisindizes der einzelnen Bauarbeiten und Indizes zunächst für Wohngebäude (Ein- und Mehrfamiliengebäude). Eine Erweiterung durch Indizes für andere Gebäude- und verschiedene Straßenarten ist vorgesehen. Das erste Heft der Reihe enthält ein vollständiges Leistungsverzeichnis, ausführliche Baubeschreibungen und Wägungsschemata der den Indexberechnungen zugrunde gelegten Wohngebäudetypen. Die Reihe erscheint als Fortsetzung der früheren Statistischen Berichte VI/21. Jedem Heft der Reihe 5 geht ein Vorbericht in verkürzter Form voraus.

**Reihe 6: Einzelhandelspreise und Indizes der Verbraucherpreise**

Neben den monatlichen Landes- und Bundesdurchschnittspreisen für rund 300 Waren und Leistungen und den Bundesdurchschnitt für etwa 55 bis 60 Waren und Leistungen sowie einigen bundeseinheitlichen Tarif- und Gebührensätzen enthält das Jahreshaft dieser Reihe die monatliche Entwicklung des Preisindex für die Lebenshaltung (gegliedert nach Bedarfs- und Warengruppen sowie Waren) und des Index der Einzelhandelspreise (gegliedert nach Branchen sowie Warengruppen und Waren). Ferner sind Übersichten aufgenommen, die die Streuung der Preise für die Lebenshaltung an einem Stichtag erkennen lassen. Als Ergänzung wird außerdem monatlich ein Heft mit den neuesten Berechnungsergebnissen zum Preisindex für die Lebenshaltung und zum Index der Einzelhandelspreise sowie mit Bundesdurchschnittspreisen und ein kurzgefaßter Vorbericht herausgegeben. Außerdem erscheint wöchentlich noch eine Ausgabe mit den Maßziffern der Verbraucherpreise ausgewählter Nahrungsmittel in den Landeshauptstädten.

**Reihe 7: Preise für Verkehrsleistungen**

Die Reihe erscheint viermal im Jahr. Sie gibt Auskunft über Preise im Eisenbahnverkehr, in der See- und Binnenschifffahrt und im Luftverkehr (350 Verkehrsrelationen und 60 Indexreihen), überwiegend mit Monatszahlen.

**Reihe 8: Großhandelspreise im Ausland**

Vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate erscheinen 3 Hefte in monatlichem Abstand.

Teil I: Nahrungs- und Genußmittel, Technische Öle u. ä. (etwa 75 Waren in 540 Preisreihen).

Teil II: Textilien, Leder, Papier, Harze, Treibstoffe, Baustoffe u. ä. (etwa 65 Waren in 540 Preisreihen).

Teil III: Kohle, Metalle, Chemikalien, Kunststoffe u. ä. (etwa 100 Waren in 540 Preisreihen).

Als aktuelle Berichte werden monatlich die Hefte „Weltmarktpreise ausgewählter Waren“ herausgegeben, die eine Auswahl aus den Teilen I—III enthalten.

**Reihe 9: Einzelhandelspreise im Ausland**

Die Reihe erscheint vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate (mehr als 40 Länder mit etwa 1600 Preisreihen und Preisindizes für die Lebenshaltung in etwa 100 Ländern).

**Reihe 10: Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung**

Der Bericht erscheint in ausführlicher Form einmal jährlich und enthält internationale Kaufkraftvergleiche (Verbrauchergeldparitäten) der ausländischen Währungen im Verhältnis zur RM/DM als Ergebnisse von Preisvergleichen für Waren und Dienstleistungen der Lebenshaltung im langjährigen Überblick. Bisher wurden Vergleiche mit über 40 Ländern durchgeführt. Daneben erscheint ein monatlicher Bericht in der gleichen Reihe zur aktuellen Unterrichtung, der jeweils neuere Fortrechnungsergebnisse bzw. die Ergebnisse neu berechneter Preisvergleiche enthält.

**Reihe 11: Tariflöhne und -gehälter**

Eine Loseblattsammlung, die im Mai und November eines jeden Jahres auf den neuesten Stand gebracht wird und sich in Teil I für Arbeiter und Teil II für Angestellte gliedert, enthält Lohnsätze aus 341 und Gehaltsätze aus 126 Tarifverträgen. Es werden Zeitlohnsätze der höchsten tariflichen Altersstufe und Monatsgehälter (Anfangs- und Endgehälter) für ausgewählte Lohn- bzw. Gehaltsgruppen sowie „Wichtige tarifliche Regelungen“ dargestellt. Als Teil III erscheint vierteljährlich ein Heft, das die vierteljährlichen Entwicklungsreihen des Index der Tariflöhne und -gehälter sowie der tariflichen Arbeitszeiten in der Gliederung nach Wirtschaftsgruppen enthält.

**Reihe 12: Verdienste und Löhne im Ausland**

Der Bericht bringt jährlich in 2 Heften (Heft 1: Arbeitnehmerverdienste und Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland; Heft 2: Tariflöhne und Lohnindizes in ausgewählten Ländern) Angaben über Arbeitnehmerverdienste, tarifliche Lohn- und Gehaltsätze, Lohnindizes, Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland. Neben Tabellen enthält er begriffliche und methodische Erläuterungen zu den Statistiken der einzelnen Länder.

**Reihe 13: Wirtschaftsrechnungen**

Jährlich wird in zwei Teilen über die Entwicklung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben sowie des Verbrauchs von Lebensmitteln in Vier-Personen-Arbeitnehmerhaushalten einer mittleren (Teil I) sowie Zwei- und Drei-Personen-Haushalten von Renten- und Fürsorgeempfängern einer unteren Verbrauchergruppe (Teil II) berichtet. Die Hefte enthalten Zahlen für die einzelnen Monate des Kalenderjahres sowie für die Monate im Vierteljahres- und Jahresdurchschnitt mit Vergleichszahlen für frühere Erhebungsjahre. Als Ergänzung zu Teil I erscheinen drei Vierteljahreshefte mit Angaben für die einzelnen Monate der Vierteljahre sowie der Monate im Vierteljahresdurchschnitt. Außerdem werden in Sonderheften die Ergebnisse von Jahresuntersuchungen für Haushalte verschiedener Bevölkerungsgruppen veröffentlicht, von denen Sonderheft 1 über Arbeitnehmerhaushalte 1949 und 1950/51 sowie Sonderheft 2 über Rentnerhaushalte 1951/52 inzwischen erschienen sind.

**Reihe 14: Arbeiterverdienste der Landwirtschaft**

Eine halbjährlich für die Berichtsmonate März und September, ab 1959 jährlich für den Monat September, erscheinende Reihe enthält die durchschnittlichen Bruttobarverdienste ausgewählter Arbeitergruppen und die durchschnittlichen Arbeitszeiten der Arbeiter im Stundenlohn in Betrieben mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 20 und mehr Hektar. Auch Indizes werden berechnet.

**Reihe 15: Arbeitnehmerverdienste in Industrie und Handel**

Die Reihe erscheint vierteljährlich — erstmalig mit Angaben für Februar 1957 — und bringt jeweils für den mittleren Monat des Quartals Angaben über die durchschnittlich bezahlten Wochenarbeitsstunden, Bruttostunden- und Bruttowochenverdienste der Arbeiter und die Monatsverdienste der Angestellten in 56 Wirtschaftsgruppen, gegliedert nach Geschlecht und Leistungsgruppen im Bundesgebiet und in den einzelnen Ländern. Auch Indizes werden berechnet. Die Ergebnisse vor Februar 1957 wurden in der früheren Reihe 10 „Arbeiterverdienste“ veröffentlicht.

**Reihe 16: Arbeiterverdienste im Handwerk**

Die Reihe erscheint halbjährlich, erstmalig mit Angaben für November 1957.

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