

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1959**



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

## **Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1959**



Jahrgang 1959 · Nr. 2

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen . . . . .	3
Die Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Sommer 1959 . . . . .	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs . . . . .	6
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten . . . . .	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	7
Für Personen im Ausland . . . . .	8
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	10
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) . . . . .	10
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten . . . . .	11
II. Seeverkehr	
1. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien . . . . .	12
Index der Zeitcharterraten, Großbritannien . . . . .	12
Index der Seefrachtraten (Reise- und Zeitcharter), Niederlande . . . . .	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark . . . . .	12
Index der Seefrachtraten (Reise- und Zeitcharter), Norwegen . . . . .	12
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Schweden . . . . .	12
Internationaler Trampfachten-Index, Italien . . . . .	13
Sonstige Schiffahrtsindices . . . . .	13
2. Frachtraten der Trampschiffahrt	
a) im Überseeverkehr	
Bauxit . . . . .	15
Düngemittel . . . . .	15
Erdöl . . . . .	14
Erze . . . . .	15
Espartogras . . . . .	15
Getreide . . . . .	14
Grubenholz . . . . .	15
Kohle . . . . .	14
Kopra . . . . .	14
Schnittholz . . . . .	15
Schrott . . . . .	15
Schwefel . . . . .	15
Schwefelkies . . . . .	15
Zinkkonzentrat . . . . .	15
Zucker . . . . .	14
b) im Küstenverkehr	
Briketts . . . . .	16
Düngemittel . . . . .	17
Eisen und Stahl . . . . .	17
Getreide . . . . .	16
Gips . . . . .	17
Koks . . . . .	16
Papierholz . . . . .	17
Roheisen . . . . .	17
Salz . . . . .	16
Schnittholz . . . . .	17
Steinkohle . . . . .	16
Steine . . . . .	17

## 3. Frachtraten der Binnenschifffahrt

Bimskies . . . . .	19
Briketts . . . . .	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	20
Erze . . . . .	19
Getreide . . . . .	18
Kies . . . . .	19
Mehl . . . . .	18
Mineralöl . . . . .	19
Normalgüter der Güterklassen I bis VI . . . . .	20
Salz . . . . .	20
Schnittholz . . . . .	20
Steinkohle . . . . .	18

## III. Luftverkehr

## A. Flugpreise im Personenverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen . . . . .	21
---	----

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . .	23
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . .	24

## Abkürzungen und Zeichenerklärungen

AFRA = Average Freight Rate Assessment  
ETS = European Tramping Schedule  
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif  
E = Eilzug  
D = Schnellzug  
Bf = Bahnhof  
Hbf = Hauptbahnhof  
Vbf = Verschiebebahnhof  
Pr. = Privat  
Hj. = Halbjahr  
MOT = Ministry of Transport  
USMC = United States Maritime Commission  
IATA = International Air Transport Association  
UK = United Kingdom  
Hbg. = Hamburg  
Emd. = Emden  
Rttd. = Rotterdam  
Antw. = Antwerpen  
Nordd. = Norddeutsche  
BRT = Bruttoregistertonne  
bzw. NRT = Nettoregistertonne

Wk. = Westküste  
Ok. = Ostküste  
n = Nominell  
RM = Reichsmark  
DM = Deutsche Mark  
bfrs = Belgische Francs  
dkr = Dänische Kronen  
ffrs = Französische Francs  
lfrs = Luxemburgische Francs  
hfl = Holländische Gulden  
nkr = Norwegische Kronen  
S = Österreichische Schilling  
skr = Schwedische Kronen  
sfrs = Schweizer Franken  
£ = Pfund Sterling  
s = Shilling  
\$ = Dollar  
r = berichtigte Zahlenangabe  
p = vorläufige Zahlenangabe

t.d.w. = Tons deadweight  
(all told)

c.c. = cubic capacity

Bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragene Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume in Maßeinheiten von 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm.

Gewichtsmäßige Gesamttragfähigkeit oder Brutto-  
tragfähigkeit in longtons oder metrischen Tonnen,  
die ein Schiff in vollbeladenem Zustand (einschließ-  
lich Betriebslasten) bis zur sog. Ladelinie zu tragen  
vermag.

die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt-  
oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückgut-  
räume 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

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden  
. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden  
... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeit-  
punkt des Druckes noch  
nicht vor

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Oktober 1959

# Die Verkehrspreise im In- und Ausland

## im Sommer 1959

Die Verkehrstarife auf Schiene und Straße sind auch während der Sommermonate im Bundesgebiet unverändert geblieben. Änderungen können eintreten, wenn die Bundesbahn-Prüfungskommission, wahrscheinlich im Herbst, dem Bundestag ihren Bericht vorlegt. Seitens des gewerblichen Kraftwagengüterverkehrs werden im Falle einer Erhöhung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern Rückwirkungen auf die gültigen Frachtsätze für möglich bezeichnet.

In einer ganzen Reihe ausländischer Staaten wurden die Bahntarife geändert. Am 1. Juli haben die dänischen Staatsbahnen die Gütertarife für Stückgut um 20 vH, für Wagenladungen um 10 vH erhöht. Am 1. August wurden auch die Personenfahrtarife um durchschnittlich 12 vH heraufgesetzt. Die schwedischen Staatsbahnen setzten am 1. September im Nahverkehr die Personentarife um 3 bis 5 vH niedriger, im Fernverkehr (über 200 km) um 4 bis 6 vH höher fest. Mit Wirkung vom 1. August wurden von der spanischen Eisenbahn die Sätze für Warentransporte angehoben; ein mittlerer Prozentsatz ist noch nicht bekannt. Auch die Personentarife sollen ab 10. Oktober (um 40 vH) heraufgesetzt werden. Die letzte Erhöhung der Personenfahrtarife (35 vH) war im April 1957 eingetreten. Nach der jetzt erfolgten Genehmigung durch die Regierung wird die britische nationale Bahnverwaltung ihre Sätze im Personenverkehr ab 1. August um maximal 50 vH erhöhen können. Jedoch will die Bahn von dieser Möglichkeit nicht voll Gebrauch machen. Die seit einiger Zeit angekündigte Heraufsetzung der Personentarife der italienischen Eisenbahn ist Ende Juli vom Verkehrsminister bestätigt worden. Der voraussichtliche Fahrpreisaufschlag wird für die erste Klasse 4 vH, für die zweite Klasse 12 vH betragen. Die letzte Fahrpreiskorrektur war im Juli 1956 zusammen mit der Einführung des Zweiklassensystems vorgenommen worden. Alle genannten Tarifänderungen sollen dazu dienen, Defizite der Bahnen zu beseitigen oder wenigstens zu vermindern.

Aus der Binnenschifffahrt wird bekannt, daß die Hohe Behörde der Montan-Union Anfang August beschlossen hat, die Regierungen der sechs Mitgliedstaaten zur Bekanntgabe der jeweils gültigen nationalen und internationalen Rheinfrachten aufzufordern. Diese Bekanntgabe war schon in Art. 2 des Rheinschiffahrtsabkommens von 1957 vorgesehen. Von der Hohen Behörde wurden Informationen über die in den einzelnen Verträgen abgeschlossenen tatsächlichen Frachten gefordert, während verschiedene Länder nur die durchschnittliche Entwicklung der Sätze offenlegen wollen. Für die grenzüberschreitende Binnenschifffahrt ist ein im Juli in Kraft getretenes neues französisches Gesetz zur Verbesserung der französischen Wasserstraßen von Bedeutung, das nunmehr mit geringen Ausnahmen auf allen französischen Wasserstraßen (Flüssen und Kanälen) Abgaben vorsieht. Für Binnenschiffe von mehr als 500 t wird z. B. je km ein Satz von 35 ffers verlangt. Durch eine Sonderregelung werden für Partikuliere, die nur ein Schiff besitzen, die Sätze auf 50 vH ermäßigt.

In der Küstenschifffahrt zeigen sich erneut Bestrebungen, die Marktlage für Schiffsraum zu stabilisieren. Nachdem der Plan eines europäischen Festfrachtentarifs (EUTRA-Raten, vgl. auch die Ausführungen im vorigen Heft) gescheitert ist, werden von den deutschen und den niederländischen Küstenreedereien, die im Holzgeschäft tätig sind, gegenwärtig neue Möglichkeiten erwogen. So sollen Reeder, die einen gewissen Prozentsatz ihrer Flotte auflegen, eine Vergütung aus einem Fonds erhalten, der aus Beiträgen der beschäftigten Fahrzeuge gespeist wird. Die im vorliegenden Bericht enthaltenen Frachtraten im Küstenverkehr haben sich bei besserer Geschäftstätigkeit in den letzten Monaten überwiegend leicht erhöht. Dies trifft vor allem für Transporte von Getreide, Holz, polnischer Kohle und Dünge-

mitteln, teilweise auch für Eisen und Stahl zu. Die Raten-erhöhungen sind indessen meist nicht erheblich, so daß von einer deutlichen verbesserten Verfassung des Marktes nicht gesprochen werden kann. Immerhin ist zu beachten, daß sich die internationale Baisse am Frachtenmarkt in der Küstenschifffahrt nicht in dem ganzen krisenhaften Ausmaß wie bei der Hochseeschifffahrt gezeigt hat. Nach einer Statistik des Verbandes deutscher Küstenschiffer ist bei den deutschen Küstenschiffen mengenmäßig gesehen — vom 1. Hj. 1956 bis zum 1. Hj. 1959 — sogar eine Steigerung der Transportleistung von 3,7 auf 5,1 Mill. t (38 vH) festzustellen. Längere Auflegeperioden konnten meist vermieden werden.

Von Mai bis Juli 1959 war die Ratentendenz bei den Seefrachten uneinheitlich. Der Deutsche Seefrachtenindex für die Trampschifffahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr) ging um 7 vH zurück, desgleichen der niederländische (— 6 vH) und der norwegische Index (— 2 vH). Der britische (+ 8 vH), der schwedische (+ 1 vH) sowie der italienische (+ 2 vH, bis Juni) bewegten sich dagegen nach oben. Getrennt nach einzelnen Frachtarten ergab sich beim britischen Reisecharterindex folgende Entwicklung: Getreide — 2 vH, Zucker + 13 vH (gegenüber April), Kohle + 9 vH, Erz — 1 vH (gegenüber April), Holz + 8 vH, Esparto — 2 vH. Der Rückgang der Getreidefrachten wird auch auf die große Konkurrenz der in Getreidefahrt beschäftigten Tankertonnage zurückgeführt, die infolge größerer Ladekapazität und geringerer Selbstkosten (trotz Reinigungskosten) billiger fahren kann.

Nach dem von W. G. Weston, London, berechneten „Activity-Index“ lagen die Umsätze der Trampfahrt nach einem vorübergehenden Anstieg zum Juni im Juli merklich niedriger als im Mai 1959 (— 16 vH); sie haben damit fast das niedrige Niveau der Basiszeit des Index (Januar—Juli 1954) wieder erreicht. Sie übersteigen indessen die Werte vor Jahresfrist noch um 27 vH.

Die Veränderung der Tagesraten für einige wichtige Güter und Fahrgebiete ist aus nachfolgender Übersicht zu entnehmen:

	1958	1959	
	Aug.	Mai	Aug.
	s je lgt.		
Getreide von US-Golf nach			
Großbrit./Kont. . . . .	45.0	47.9	46.3
Zucker von Queensland			
nach Großbrit. . . . .	96.3	105.0 <sup>1)</sup>	105.0
Kohle von Hampton-Roads nach			
Rotterdam . . . . .	23.9	20.6	20.5
Holz <sup>2)</sup> (Schnitt- und Bauholz), Obere			
Zone Finnland nach Großbritannien	190.5	187.6	183.4
Erz von Vitória (Bras.) nach			
Antw./Rttd./Hbg. . . . .	32.6 <sup>3)</sup>	37.3 <sup>1)</sup>	39.11
Phosphat von Casablanca nach			
nach Antw./Rttd. . . . .	19.1	19.0	19.0

<sup>1)</sup> April. — <sup>2)</sup> je Standard. — <sup>3)</sup> März.

Nach der Raten-Baisse im Frühjahr und der saisonüblichen Sommerflaute in den See-Transporten erwarten die Reeder aus dem verstärkten Transportbedarf für Getreide, Zucker und Kohle zum Herbst eine Besserung der Geschäftslage. Laut Mitteilung von W. G. Weston, London (Westinform), lagen am 1. August 1952 12 Einheiten der deutschen Tramp-tonnage mit 52 000 BRT (90 100 tdw) und 73 britische Tramp-schiffe mit 474 100 BRT (700 700 tdw) für 4 Wochen und länger auf.

Die Zeitcharterraten waren nach allen vorliegenden Indices rückläufig. Von Mai auf Juli 1959 ermäßigte sich der britische Index um 8 vH, der norwegische um 4 vH. Nach

dem schon bis August vorliegenden niederländischen Index ergibt sich seit Mai ein Ratenrückgang um 6 vH. Die Zeitcharterumsätze sind stark zurückgegangen. Der von W. G. Weston, London, herausgebrachte Zeitcharter-Volume-Index fiel von 133,1 im Mai auf 64,5 im August (1. Hj. 1954 = 100) zurück.

Die Tagesraten in der Tankerschiffahrt behielten auch während der Berichtszeit ihr außerordentlich niedriges Niveau bei. Der Deutsche Seefrachtenindex für die Tankerschiffahrt gab vom Mai auf Juli 1959 um 9 vH nach. Der britische sowie der norwegische Tankerindex schwächten sich um 2 vH ab. Eine im ganzen unbedeutende Sonderentwicklung zeigte der schwedische Tankerindex (+ 5 vH). Die Marktlage wird weiter durch die geringe Transportnachfrage gekennzeichnet. Im ersten Halbjahr 1959 wurden insgesamt 63 Tanker mit 696 000 t Tragfähigkeit zum Abwracken verkauft. Nach Davies & Newman Ltd., London, ist dies dreimal soviel wie die Abwracktonnage im 2. Hj. 1958. Durch die erheblichen Neubauten hat sich seit 1. Januar jedoch die schwimmende Tankertonnage um 2,7 Mill. t dw auf 61,3 Mill. t dw erhöht. Rund 7 Mill. t dw liegen infolge der schlechten Beschäftigungslage gegenwärtig auf. In immer noch zunehmendem Ausmaß wird — wie bereits erwähnt — Tankertonnage für den Getreidetransport eingesetzt.

Die vom Londoner Tanker Brokers Panel im Auftrage einer großen Ölgesellschaft festgestellte Durchschnittsrate (aus Tages- und Zeitcharterabschlüssen und den Verrechnungssätzen der großen Mineralölgesellschaften) ist mit Wirkung vom 1. Juli in zwei verschiedene Quoten aufgespalten worden. Mit der Aufteilung soll den jetzt vorhandenen starken Größenunterschieden der Tankschiffe Rechnung getragen werden. Für Tanker mit einem Ladegewicht von 13 500 bis unter 25 000 t dw wird künftig die Rate AFRA-GP (General Purpose Vessel) berechnet, für Tanker von 25 000 t dw und mehr die Rate AFRA-LV (Large Vessel). Eine weitere Ergänzung der Berechnung besteht darin, daß künftig die Transportkosten der Hausflotten der Mineralölgesellschaften für lang- und kurzfristige (bisher nur für langfristige) Abschlüsse einbezogen werden. Die bisher veröffentlichte einheitliche AFRA-Rate schloß alle Schiffe mit einer Mindesttonnage von 10 000 t dw ein. Nach der Neuberechnung zum 1. Juli (für das 2. Quartal 1959) weist die Rate AFRA-GP einen Stand von 109,5 (Scale Nr. 3 = 100) auf. Die Rate AFRA-LV stellt sich auf 95,7.

Nach dem Deutschen Seefrachtenindex für die Linienfahrt des Bundesministeriums für Verkehr hat sich das Rateniveau von Mai auf Juli 1959 leicht gehoben (+0,5 vH) und damit ungefähr wieder die Höhe von März d. J. erreicht. Das Ministerium führt diese Entwicklung vor allem auf vereinzelte Ratenerhöhungen u. a. in der ausgehenden Südamerikafahrt für Eisen und Stahl zurück. In den Fachveröffentlichungen wurden außerdem folgende einzelne Ratenänderungen berichtet:

Im Juni wurden in der Kubafahrt, begründet mit höheren Löschkosten, die Linienfrachtraten angehoben. Für Verladungen nach der Dominikanischen Republik wurden ab 1. Juli höhere Hafengebühren verlangt (2,74 \$ je 1000 kg, vorher 2,24 \$). Mit Wirkung vom 1. September kündigten die im Fahrgebiet Hamburg—Dünkirchen Range/San Juan de Puerto Rico tätigen Konferenzreedereien eine Erhöhung ihrer zur Bekämpfung von Außenseitern eingeführten Kampfraten von 9,75 \$ auf 10,25 \$ je 100 kg an. Anfang August haben drei deutsche Reedereien — die Hamburg-Amerika-Linie, der Norddeutsche Lloyd und die Reederei Ernst Russ (Hamburg) — ihren Austritt aus den für den Verkehr nach Kanada und den großen amerikanischen Seen zuständigen Schifffahrtskonferenzen (Continental Canadian Westbound Freightconference und United States/Great Lakes—Bordeaux/Hamburg Range Westbound Conference) erklärt. Als Grund für die Kündigung wurde die ungenügende Ertragslage bei den festgesetzten Konferenzraten angeführt. Die Reedereien halten eine Senkung der Frachtraten für möglich. Ende August ist nunmehr überraschend von den drei deutschen Reedereien die Kündigung zurückgenommen worden. Man nimmt an, daß die Konferenzen wirksame Kampf-

maßnahmen gegen die in dieser Fahrt tätigen Außenseiter treffen werden. Die Einführung von Kampfrabatten oder niedrigeren Raten wird erwartet. Andererseits hat der Gemeinschaftsdienst der Ozean-Stinnes Linien für den regelmäßigen Liniendienst zwischen dem Antwerpen/Hamburg Range und den US-Häfen Wilmington, Savannah, Charleston und Jacksonville ab 1. Oktober eine Heraufsetzung der Frachtraten für bestimmte Eisen- und Stahlprodukte um 1 US-\$ per t angekündigt.

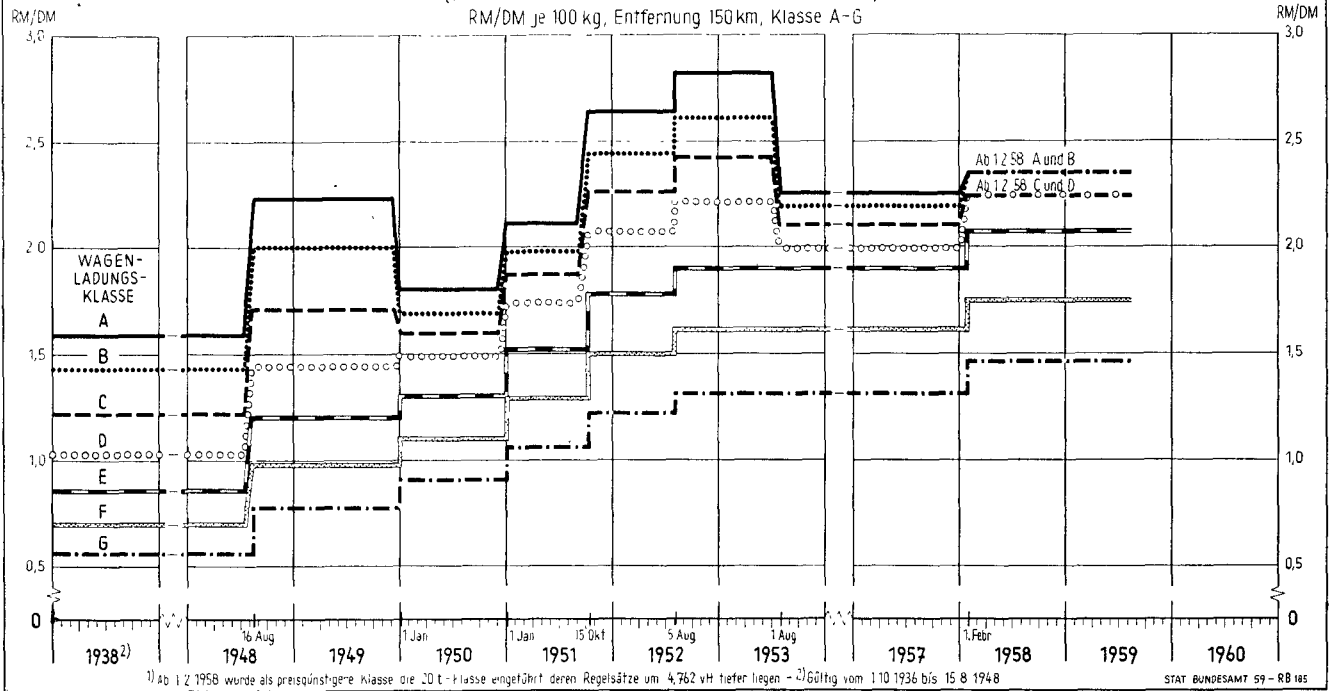
Aus der Mittel-Ost-Fahrt wurde eine Erhöhung der Surcharge nach Umm Said (ab 25. Juni) auf 20 vH (bisher 10 vH) durch die Associated Continental Persian Gulf Lines und die Associated Mediterranean Persian Gulf Lines bekannt. Die in der Colombo-Konferenz zusammengeschlossenen Reedereien haben mit Wirkung vom 1. September wegen der schwierigen Verhältnisse in diesem Hafen die Frachtraten erneut angehoben. Ein durchschnittlicher Prozentsatz konnte hierfür noch nicht festgestellt werden. Eine Ermäßigung der Frachtkosten wurde andererseits in der Westaustralienfahrt bekannt, nachdem die Hafenbehörde von Fremantle die Surcharge auf Lösch- und Ladegebühren um 6% der Grundkosten ab 1. Juli gesenkt hat.

Vom Trans-Atlantik-Personenverkehr wird gemeldet, daß die in der Atlantic Passenger Steamship Conference vereinigten 26 Linienreedereien im Juli erstmals nach dem zweiten Weltkrieg die Einführung von Rundreise-Ermäßigungen beschlossen haben. Danach soll mit Beginn des nächsten Jahres eine 10prozentige Ermäßigung auf die Seepassagen gewährt werden, wenn die Reisen außerhalb der Saison (Saisondauer: westwärts vom 1. Juli bis 31. Oktober, ostwärts vom 15. April bis 22. August) erfolgen. Die niedrigen Tarife gelten auch dann, wenn für einen Weg eine IATA-Fluglinie benutzt wird. Darüber hinaus sollen für 1960 niedrige Spezialraten für Auswanderer eingeführt werden, die mit Ausnahme der Zeit vom 1. Juli bis 31. Oktober während des ganzen Jahres Gültigkeit haben.

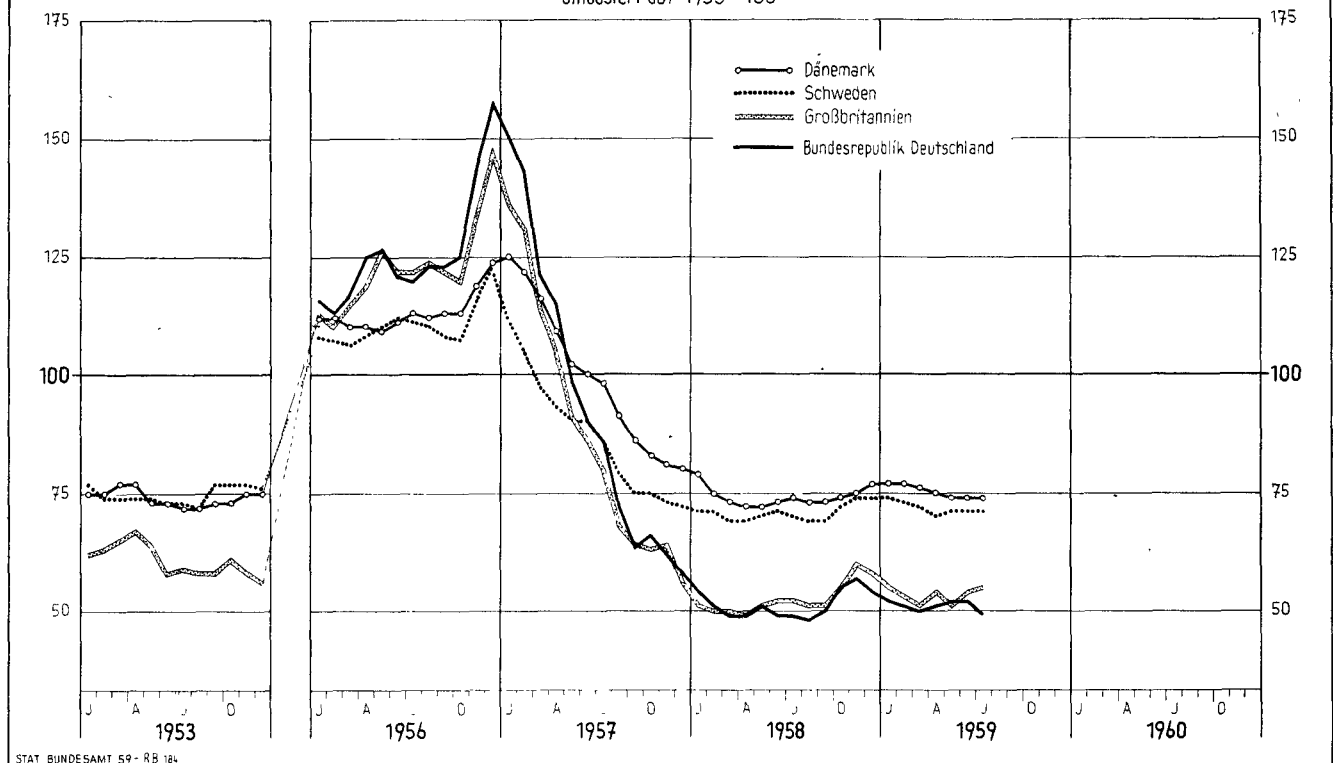
Nach einer Ankündigung der IATA werden die Fluggesellschaften im Personenflugverkehr ab 31. Oktober bei kombinierten Luft-Seereisen keine Rundreise-Rabatte (bisher 10 vH) mehr gewähren. Eine Begründung für die Aufhebung dieser Vergünstigung wurde nicht gegeben. Die 23 zur „Interchange-Lines“ Konferenz zusammengeschlossenen Schifffahrtsgesellschaften werden ihrerseits den Rabattsatz beibehalten. Andererseits wird von einigen Mitgliedern der IATA, insbesondere Großbritannien, schon seit einiger Zeit der Wunsch laut, im Personenflugverkehr die Tarife allgemein zu senken. Großbritannien wünscht außerdem die bisher nur im Nordatlantikverkehr eingeführte Economy-Klasse auf alle internationalen Routen auszudehnen. Bei einer Ablehnung durch die IATA werden einseitige Preisermäßigungen auf den Commonwealth-Strecken erwogen. Aus Kreisen der IATA-Gesellschaften werden auch Stimmen für eine Senkung der Frachtraten laut. Durch die Einführung neuer größerer Flugzeuge sind nach Angaben einer Gesellschaft die Betriebskosten je Tonnenmeile soweit zu senken, daß eine große Zahl der Übersee-Luftfrachtraten sogar halbiert werden kann. Von den in diesem Bericht aufgenommenen Spezialluftfrachtraten sind einige zum 1. Mai herabgesetzt worden. Zu erwähnen ist noch, daß im August die südwestafrikanische Luftverkehrsgesellschaft als assoziiertes Mitglied in den Verband der IATA aufgenommen wurde. Damit beläuft sich die Mitgliederzahl auf 90 Gesellschaften (80 aktive, 10 assoziierte).

Am Luftchartermarkt herrschte in den vergangenen drei Monaten eine lebhaftere Geschäftstätigkeit. In der Personenbeförderung spielen auf der Fernost-Route die Transporte von Schiffsbesatzungen die Hauptrolle; im Frachtssektor war die Strecke Europa—USA von besonderer Bedeutung. Nach den bisherigen Erfahrungen sind die Geschäftsreisen gegenüber dem Vorjahre stark zurückgegangen. Als Ursachen hierfür werden teilweise unzuverlässige Geschäftsgebarung einiger Luftcharterunternehmen in der vorigen Saison sowie die Einführung verbilligter Pauschalsätze für Touristen durch die IATA-Gesellschaften genannt.

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



## INDEX DER TRAMPSCHIFFFAHRTSFRACHTEN umbasiert auf 1955 = 100



# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

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

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

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

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

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

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		2. Kl.		3. Kl.	
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km
bis 14. 2. 1951 .....	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50
ab 15. 2. 1951 .....	30,00		17,50	20,00	15,00	17,00
ab 12. 2. 1953 .....	35,00		21,00	24,00	18,00	20,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
ab 1. 3. 1955 .....	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00
ab 1. 3. 1958 .....	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00
	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00

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

<sup>1)</sup> Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. —  
<sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>3)</sup> Ab 25. 7. 1948  
Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind zuzüglich zum Schnell- und  
Fernschnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. — <sup>5)</sup> Bei der Einbettklasse  
ist zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab  
3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den  
vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.



## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: September 1959

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
<b>Belgien, Sätze in bfrs</b>								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>1)</sup> in dkr</b>								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
ab 1. 8. 1959	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
ab 1. 8. 1959	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in ffrs</b>								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956	460	380	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
ab 6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
ab 1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1951	546	416	2 148	1 636	5 298	4 036	10 548	8 036
1952	650	520	2 556	2 046	6 306	5 046	12 556	10 046
ab 15. 5. 1953	812	650	3 190	2 556	7 870	6 306	15 670	12 556
ab 3. 6. 1956	920	660	3 580	2 560	8 820	6 300	17 580	12 560
ab 6. 1. 1958	1 100	700	4 300	2 780	10 600	6 860	21 100	13 660
ab 1. 1. 1959	1 240	840	4 900	3 280	12 100	8 080	24 100	16 080
<b>Italien, Sätze in Lire</b>								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	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>								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
ab 1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	204	136	804	536	2 016	1 344	4 028	2 684
1951	612	408	2 412	1 608	6 048	4 032	12 084	8 052
1952	540	360	2 160	1 440	5 400	3 600	10 800	7 200
1953	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1954	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
1955	468	312	1 764	1 176	3 240	2 160	6 480	4 320
ab 1. 2. 1956	636	424	2 052	1 368	3 600	2 400	7 128	4 752
ab 1. 3. 1957	624	416	2 052	1 368	4 416	2 944	8 760	5 840
ab 1. 1. 1959	720	480	2 364	1 576	5 088	3 392	10 080	6 720
<b>für Schnellzüge — aller Art</b>								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 020	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	612	508	1 826	984	2 508	1 772	4 680	3 220
ab 1. 1. 1959	660	540	1 482	1 088	2 844	1 996	5 340	3 660
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	306	204	1 208	804	3 024	2 016	6 044	4 028
1951	918	612	3 624	2 412	9 072	6 048	18 132	12 084
1952	414	276	3 240	2 160	8 100	5 400	16 200	10 800
1953	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1954	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
1955	702	468	2 648	1 764	4 860	3 240	9 720	6 480
ab 1. 2. 1956	956	636	3 080	2 052	5 400	3 600	10 692	7 128
ab 1. 3. 1957 <sup>3)</sup>	1 224	1 016	2 652	1 968	5 016	3 544	9 360	6 440
ab 1. 1. 1959	1 320	1 080	2 954	2 176	5 688	3 992	10 680	7 320
<b>Luxemburg, Sätze in ffrs</b>								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—

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

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: September 1959

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>				
Niederlande, Sätze in hfl												
Einfache Fahrt												
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—				
ab 1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—				
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...				
Hin- und Rückfahrt												
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—				
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—				
ab 1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—				
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...				
Norwegen, Sätze in nkr												
Einfache Fahrt												
1950—30. 4. 1952	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
ab 1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
ab 1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	73,00				
ab 1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
Österreich <sup>1)</sup> , Sätze in S												
Einfache Fahrt												
1950	12,00	8,00	43,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00				
ab 1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
ab 1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	24,00	16,00	96,00	64,00	198,00	132,00	270,00	180,00				
ab 1. 9. 1951	30,00	20,00	120,00	80,00	279,00	186,00	441,00	294,00				
ab 1. 1. 1954	37,80	25,20	150,00	100,00	349,20	232,80	552,00	368,00				
Schweden, Sätze in skr												
Einfache Fahrt												
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,80	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>2)</sup>		2. Klasse <sup>2)</sup>									
ab 1. 5. 1951	4,50		3,00									
ab 1. 4. 1952	6,00		4,00									
ab 1. 6. 1953	6,00		4,00									
ab 1. 1. 1957	4,50		3,00									
Schweiz, Sätze in sfrs												
Einfache Fahrt												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
ab 1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
Hin- und Rückfahrt												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
ab 1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal, Sätze in Escudos												
Einfache Fahrt												
1952	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
1953	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
1954	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
ab 15. 11. 1955	...	17,50	12,50	...	70,00	50,00	...	175,00	125,00	—	—	—
ab 15. 8. 1957	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt												
1952	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
1953	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
1954	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
ab 15. 11. 1955	...	35,00	25,00	...	140,00	100,00	...	350,00	250,00	—	—	—
ab 15. 8. 1957	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—
Spanien, Sätze in Pesetas												
Einfache Fahrt												
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95	203,10
ab 21. 5. 1954	...	17,95	11,20	...	71,55	44,70	...	178,80	111,70	...	357,50	223,40
ab 1. 10. 1956	24,75	18,05	11,25	98,80	71,50	44,70	246,90	176,60	112,00	493,75	359,15	224,45
ab 1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80	303,00
ab 1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00	304,00
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90	406,20
ab 21. 5. 1954	...	35,90	22,40	...	143,10	89,40	...	357,60	223,40	...	715,00	446,80
ab 1. 10. 1956	49,50	36,10	22,50	197,60	143,00	89,40	493,80	353,20	224,00	987,50	718,30	448,90
ab 1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	606,00
ab 1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	608,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km												
Einfache Fahrt												
ab 1. 1. 1950	1. Klasse	2,44	2. Klasse <sup>2)</sup>	1,14	1. Klasse	8,14	2. Klasse <sup>2)</sup>	4,88				
ab 1. 5. 1952	2,63	1,75			5,25	3,50		3,50				
ab 15. 9. 1957	3,00	2,00			6,00	4,00		4,00				

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

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

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr**  
**Stand: Mitte September 1959**  
in DM<sup>1)</sup>

Fahrtroute von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	67,85	55,55	135,70	111,10
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,58	9,79	27,16	19,58
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,24	24,12
<b>insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>193,05</b>	<b>136,40</b>	<b>344,10</b>	<b>244,80</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	15,72	10,40	31,44	20,80
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	55,40	44,46	103,48	85,29
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	759	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	24,12	12,06	48,24	24,12
<b>insgesamt</b>	<b>1 572</b>	<b>182,74</b>	<b>125,92</b>	<b>316,16</b>	<b>220,21</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,18	72,24
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
<b>insgesamt</b>	<b>1 085</b>	<b>119,09</b>	<b>80,12</b>	<b>212,68</b>	<b>143,24</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,20	16,86	50,40	33,72
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,98	13,98	37,72	26,19
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	720	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	34,22	22,61	51,32	34,22
<b>insgesamt</b>	<b>1 504</b>	<b>165,90</b>	<b>110,45</b>	<b>269,44</b>	<b>182,13</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	524	54,09	36,12	108,18	72,24
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,30
<b>insgesamt</b>	<b>1 261</b>	<b>159,06</b>	<b>106,77</b>	<b>294,12</b>	<b>197,54</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,80	9,24	25,60	18,48
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	116	17,05	12,27	25,42	18,31
<b>insgesamt</b>	<b>897</b>	<b>100,85</b>	<b>69,51</b>	<b>164,52</b>	<b>113,79</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,11	12,04	32,67	22,57
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	598	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,67	24,84	51,91	37,21
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
<b>insgesamt</b>	<b>1 788</b>	<b>181,22</b>	<b>116,16</b>	<b>310,96</b>	<b>199,34</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	29,21	19,55	43,81	29,33
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,00	3,00	12,00	6,00
<b>insgesamt</b>	<b>1 458</b>	<b>164,71</b>	<b>109,55</b>	<b>229,31</b>	<b>152,33</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	365	30,00	20,10	51,69	34,70
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	17,94	8,97	35,86	17,94
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	40,00	28,43	80,00	56,86
<b>insgesamt</b>	<b>2 367</b>	<b>220,44</b>	<b>146,50</b>	<b>344,05</b>	<b>228,50</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	17,38	11,58	34,76	23,16
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	99,59	77,24	157,32	121,14
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	330	34,67	24,84	51,91	37,21
Chiasso—Mailand	51	4,15	2,31	7,07	3,94
<b>insgesamt</b>	<b>2 240</b>	<b>262,79</b>	<b>187,97</b>	<b>405,06</b>	<b>289,45</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	75,61	50,41	121,34	80,89
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	32,57	21,87	49,06	32,93
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	742	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	177	21,89	13,64	37,38	25,43
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,20	16,86	50,40	33,72
<b>insgesamt</b>	<b>2 078</b>	<b>242,77</b>	<b>161,78</b>	<b>391,18</b>	<b>262,97</b>

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht in „Der Transportdienst“ Jg. 32, Heft 36 vom 2. September 1959) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,962 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

**B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t**  
**1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in RM/DM für 100 kg, Entfernung 150 km \*)**

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung						
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958
Stückgut im Gesamtgewicht von							
1— 500 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90
mehr als 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung							
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t <sup>2)</sup>							
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,67
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46
Ausnahmetarife darunter: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46
1 B 34 Grubenholz <sup>3)</sup>	1,30 <sup>4)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,37

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

<sup>1)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>2)</sup> Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklasse I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — <sup>3)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — <sup>4)</sup> Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — <sup>5)</sup> Gültig ab 1. 4. 1957.

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

RM/DM je 1 000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Megggen	Duisburg-Hochfeld-Süd	Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar		
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg-Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)   (346 km)	(435 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 <sup>a)</sup>	17 S 1 <sup>b)</sup>	16 B 1 <sup>b)</sup>	24 S 5 <sup>b)</sup>	B <sup>c)</sup>	24 S 5 <sup>b)</sup>	A <sup>b)</sup>	7 B 35 <sup>c)</sup>	7 B 21 <sup>c)</sup>	7 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>		6 B 14 <sup>c)</sup>
1938 JD	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 JD	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 JD	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 JD	50,90	37,20	14,00	42,04	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 JD	50,90	37,03	14,00	42,30	60,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 JD	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 JD	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 JD	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	57,74 <sup>3)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 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
Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/ Dieselöl	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngemittel	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen	Hamburg	Bremen	
nach	München (810 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (614 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 2 <sup>c)</sup>	C <sup>c)</sup>	14 B 23 <sup>c)</sup>	4 B 6 <sup>b)</sup>	G <sup>c)</sup>	C <sup>c)</sup>	11 B 1 <sup>b)</sup>			23 S 3 <sup>b)</sup>	21 S 2 <sup>c)</sup>	A <sup>c)</sup>
1938 JD	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 JD	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 JD	26,73	15,31	58,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 JD	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 JD	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1959 Jan.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
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	34,10	39,80	25,30
Sept.	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz		Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff		Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>11)</sup>	Stahlschrott	Stabformstahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>
von		Passau Hbf		Regensburg	Passau Hbf	München Hbf		Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen (504 km)		Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)		Hagen (30 km)	Hagen (66 km)	Hagen (342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	Hagen (365 km)	Bremen (254 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F <sup>c)</sup>	1 B 21 <sup>c)</sup>	1 B 22 <sup>c)</sup>	1 B 34 <sup>c)</sup>	1 B 1 <sup>c)</sup>	F <sup>3)</sup> b)	D <sup>3)</sup> b)	F/IV <sup>10)</sup> c)	F/III <sup>10)</sup> c)	F/IV <sup>10)</sup> c)	D/IV <sup>10)</sup> c)	D <sup>c)</sup>	D/IV <sup>10)</sup> c)	
1938 JD	20,20	10,50		10,40	25,60 <sup>6)</sup>	13,23	19,95	2,20	3,60	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 JD	33,50	18,57		18,37	39,21 <sup>7)</sup>	24,11	33,87	4,25	6,93	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 JD	38,66	21,27	20,96 <sup>5)</sup>	21,07	43,42	27,87	39,86	4,92	8,00	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,78	5,10	8,30	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 JD	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	8,30	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
1959 Jan.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
März	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
April	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
Mai	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
Juni	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
Juli	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00
Sept.	43,10	25,50	24,60	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,40	30,40	33,80	42,80	41,80	32,00

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

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. Februar 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. Februar 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> JD 1958. — <sup>4)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein 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 E. — <sup>7)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1953 für Montanuter. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen.

## II. Seeverkehr

### 1. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien											Tanker Index <sup>2)</sup> (£)
	Deutscher Seefrachtenindex <sup>1)</sup>			Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>2)</sup>								Zeitcharter			
	Linien-	Tramp-fahrt	Tanker-	Reisecharter								Zeitcharter			
				ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Esparto	ins-gesamt	ölge-feuerte Schiffe <sup>4)</sup>	Motor-	
2. Hj. 1954 = 100 (MOT/Scale <sup>5)</sup> )			1952 = 100											Scale <sup>2)</sup> = 100	
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 JD	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	79,1 <sup>1)</sup>	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	83,7	74,4	71,7	68,3	75,2	79,1
1955 JD	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	116,1
1956 JD	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	229,5
1957 JD	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	143,4
1958 JD	122,3	87,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	68,2	71,5	68,8	55,5	55,2	56,0	46,9
1958 Jan.	127,9	71,5	41,9	64,9	58,5	77,8	58,0	71,1	—	72,6	74,5	—	—	61,1	33,7
Febr.	126,7	66,9	50,6	64,0	59,0	78,9	47,5	68,9	76,0	76,2	72,5	54,4	52,3	56,6	50,8
März	124,8	64,3	44,4	63,3	60,0	76,8	50,9	67,7	60,5	71,4	73,0	51,8	52,3	51,2	41,9
April	122,4	65,0	40,6	62,7	63,9	74,7	46,3	66,8	—	66,2	67,4	—	—	—	38,2
Mai	121,7	66,8	47,0	64,6	63,5	79,8	52,8	66,7	57,4	69,1	70,4	—	—	—	42,9
Juni	120,7	64,7	43,6	66,5	62,1	77,2	58,1	74,0	60,5	73,9	68,1	—	—	50,6	41,5
Juli	120,6	65,2	50,0	66,6	64,1	82,8	52,1	74,9	58,9	72,3	68,6	60,1	61,8	58,4	58,2
Aug.	120,6	63,8	53,1	65,0	59,9	88,1	59,5	66,7	58,2	66,5	66,6	55,1	56,0	54,2	52,3
Sept.	120,3	65,5	56,5	65,7	64,0	90,5	50,6	67,3	—	67,6	63,8	—	—	52,7	49,4
Okt.	120,7	71,9	57,3	70,4	70,4	81,8	60,4	70,4	87,0	70,2	66,6	54,2	50,9	57,5	53,4
Nov.	120,4	75,0	59,2	76,4	76,3	105,7	59,6	70,0	80,6	80,4	67,2	59,6	58,4	60,8	50,1
Dez.	120,4	71,8	60,6	74,6	74,7	104,5	57,7	73,1	74,4	—	66,3	55,8	54,7	56,9	50,5
1959 Jan.	120,0	68,0	57,5	70,3	72,1	79,2	53,8	71,3	—	79,3	66,8	53,1	49,9	56,3	49,4
Febr.	119,6	67,5	52,2	68,2	64,0	81,9	61,9	69,6	55,9	77,8	68,5	50,6	48,5	52,7	46,3
März	119,1	65,5	45,2	65,1	65,3	78,4	47,6	71,1	55,9	72,7	69,0	53,6	50,6	56,6	39,2
April	118,8	67,5	41,4	68,6	68,4	82,6	53,0	67,7	—	78,5	67,0	52,8	51,9	53,6	34,3
Mai	118,7	68,8	47,4	64,6	66,0	—	57,0	—	—	70,1	69,3	56,7	59,5	53,9	37,9
Juni	119,1	68,8	46,2	69,2	66,0	93,9	62,9	66,7	—	68,3	67,4	50,2	48,9	51,5	37,0
Juli	119,2	64,3	43,1	69,7	64,7	93,2	62,1	66,8	—	75,8	68,2	52,3	51,9	52,7	37,3
Aug.	119,3	64,6	46,4	69,6	65,1	95,1	59,6	66,1	74,4	75,4	66,3	55,5	56,4	54,5	40,5

Zeit	Niederlande <sup>6)</sup>							Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>7)</sup>	Dänemark		Norwegen <sup>8)</sup>		Schweden <sup>13)</sup>	
	Reise-						ins-gesamt		Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-
	Charter													
	davon:													
	ins-gesamt	Ge-treide	britischen Häfen ein-geführt	Kohle aus amerikanischen Häfen aus-geführt	niederländischen Häfen aus-geführt	Erz	Son-stige	1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale <sup>2)</sup> = 100	USMC <sup>12)</sup> = 100	1948 = 100		
1950 JD	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>8)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115
1954 JD	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	93,5	30,0	81,3	62,5	120	65
1955 JD	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1	154	92
1956 JD	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>10)</sup>	170	166
1957 JD	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,6	139,1	149,7	135	112
1958 JD	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,4	74	78,0	63,6	54,2	109	53
1958 Jan.	252,4	214,3	—	237,1	233,5	319,4	290,8	482,1	79	83,2	63,7	43,9	110	48
Febr.	244,7	206,8	—	221,7	—	291,1	285,9	346,9	75	81,9	62,6	55,9	110	59
März	240,8	214,7	—	212,6	191,2	270,0	274,6	400,7	73	76,1	64,4	49,3	107	58
April	243,2	225,1	—	232,3	238,3	291,0	352,6	413,5	72	74,8	65,4	39,0	106	49
Mai	236,9	236,1	—	226,5	224,9	291,2	228,6	402,0	72	77,4	65,4	42,1	108	48
Juni	242,9	240,6	—	225,4	226,0	287,4	277,7	439,0	73	76,6	65,7	46,3	109	49
Juli	236,1	211,5	—	226,1	212,5	355,8	276,3	401,1	74	76,6	63,8	59,1	108	56
Aug.	233,8	210,4	—	227,9	—	246,6	277,4	386,7	73	75,4	64,3	65,2	107	60
Sept.	226,9	215,5	—	220,4	230,0	267,4	270,0	390,7	73	75,1	59,2	59,2	106	55
Okt.	240,2	237,7	—	237,0	—	243,5	274,0	349,8	74	79,1	62,0	66,6	111	55
Nov.	281,7	267,3	—	258,7	—	336,5	316,4	414,9	75	80,4	64,0	58,0	114	54
Dez.	267,7	232,1	—	250,2	—	329,9	298,1	313,6	77	79,6	57,8	65,9 <sup>11)</sup>	114	50
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	370,9	77	79,4	58,6	62,1	114	50
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	404,2	77	80,1	60,0	56,2	112	49
März	213,0	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	376,9	76	78,8	61,2	53,1	111	45
April	241,6	214,9	—	206,1	222,0	292,8	284,4	371,8	75	78,5	61,4	47,2	108	44
Mai	239,5	237,6	—	195,6	—	297,4	246,7	381,2	74	76,9	62,7	53,9	109	42
Juni	251,3	216,7	—	195,6	340,0	288,5	418,9	361,1	74	75,6	61,4	54,4	109	43
Juli	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	234,7	395,4	74	75,5	60,5	52,7	110	44
Aug.	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	341,6	359,0	74	76,3	60,3	51,6	109	46

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

Zeit	Italien														
	Internationaler Trampfrachtenindex <sup>1)</sup>														
	Allgemeiner Index	darunter:													
		Getreide			Zucker		Kohle				Eisenerz	Pyrit	Phosphat		
		North. Range	La Plata	Australien nach UK/Kont.	Kuba	Queensland	U.S. Atlantik North. Range	Rotterdam nach Italien	Danzig	Cardiff	Bona	Huelva	Casablanca nach Nordeuropa	Sfax/Susa	
							Italien	Rio de Janeiro			UK			Ok-Wk/UK	
1938 = 100															
1950 JD	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 JD	315	369	336	262	475	331	176	189	359	198	396	403	390	290	399
1955 JD	466	531	420	382	712	457	274	293	478	221	560	516	526	414	495
1956 JD	537	651	630	521	879	631	353	365	577	329	625	614	595	477	541
1957 JD	417	447	422	299	721	323	249	255	511	199	601	570	443	320	624
1958 JD	247	264	242	203	356	285	125	158	295	164	392	—	315	231	331
1958 Jan.	244	300	240	198	403	226	127	141	—	—	—	—	331	238	—
Febr.	252	240	224	183	423	—	126	146	281	—	419	—	—	232	—
März	236	264	219	178	415	—	120	155	263	175	—	—	324	238	—
April	223	245	227	172	423	213	125	142	276	157	—	—	—	226	—
Mai	241	301	235	194	423	285	131	160	281	162	—	—	—	226	—
Juni	216	254	219	194	—	283	126	158	284	160	—	—	—	229	—
Juli	244	245	244	191	229	279	132	151	415	160	378	—	290	229	—
Aug.	226	222	250	200	235	279	120	147	—	162	352	—	290	226	—
Sept.	230	261	250	206	235	283	117	147	—	166	—	—	310	226	326
Okt.	243	286	250	232	—	335	119	181	276	166	—	—	324	229	326
Nov.	265	319	276	232	414	331	127	165	—	164	419	—	324	239	342
Dez.	231	228	268	251	—	338	126	199	287	169	—	—	331	238	—
1959 Jan.	250	—	236	255	409	272	119	161	259	152	—	—	324	233	359
Febr.	236	207	268	—	396	334	116	153	272	169	—	—	—	226	—
März	219	247	172	198	371	—	116	151	260	177	—	—	283	226	—
April	238	288	271	224	342	—	111	172	263	179	—	—	317	233	—
Mai	243	—	271	228	278	305	110	171	—	162	373	—	303	233	—
Juni	247	257	263	232	246	301	113	174	281	184	400	—	317	232	—
Juli <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

Zeit	Großbritannien														
	a) Activity Index <sup>2)</sup>										b) Zeit charter Volume Index <sup>3)</sup> 4)	c) Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>4)</sup>			
	davon:											AFRA-Rate	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Rohölfahrt in s per 2240 lbs		
	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/Düngemittel	Sonstige	Konsekutiv.			Karib. See	US-Golf nach UK.	Pers. Golf
Januar—Juni 1954 = 100															
1954 JD .....	100,0 <sup>2)</sup>									—	100,0 <sup>2)</sup>	109,95	35,9	42,2	60,3
1955 JD .....	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	—	110,5	114,45	39,0	43,11	62,6
1956 JD .....	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	142,57	46,4	54,9 <sup>9)</sup>	76,5
1957 JD .....	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	139,23	45,3	53,6	89,5
1958 JD .....	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	121,03	39,4	46,6	65,7
1958 Jan. ....	117,1	51,5	7,5	17,5	5,1	11,0	2,6	11,6	8,6	3,7	92,6	124,6	40,6	47,11	67,6
Febr. ....	86,7	34,3	8,1	10,4	5,2	7,1	2,2	6,6	10,0	4,1	65,2				
März ....	92,0	42,4	6,8	10,4	2,4	8,2	2,5	6,5	7,8	7,4	49,5				
April ....	92,7	41,6	7,1	10,5	4,2	5,3	3,7	3,5	5,4	13,4	54,0	124,1	40,4	47,8	67,3
Mai ....	92,2	34,1	14,9	19,1	2,9	6,4	1,1	5,1	5,0	7,5	31,9				
Juni ....	98,2	38,4	9,3	16,3	3,4	5,6	2,9	8,1	8,8	5,8	64,7				
Juli ....	85,6	38,3	6,6	14,4	3,9	6,2	1,5	8,0	4,4	4,0	71,3	121,5	39,6	46,8	66,0
Aug. ....	89,3	42,5	5,3	11,3	4,1	6,3	1,4	7,5	6,3	5,8	94,5				
Sept. ....	104,7	61,7	11,1	8,3	3,6	7,0	3,6	3,6	5,8	2,1	98,8				
Okt. ....	147,7	99,0	10,8	10,3	4,3	8,7	1,6	5,2	6,1	4,5	109,9	113,9	37,0	43,9	62,3
Nov. ....	161,0	116,2	6,0	13,6	4,6	7,0	3,0	3,2	8,3	2,9	104,2				
Dez. ....	126,2	69,4	8,2	13,5	4,5	8,3	7,1	3,9	7,9	8,2	82,9				
1959 Jan. ....	133,3	76,7	4,5	14,0	4,7	7,4	7,5	5,9	5,4	7,3	116,0	111,6	36,3	42,10	61,5
Febr. ....	130,8	71,5	9,5	11,9	6,2	6,8	6,8	5,4	4,3	11,2	109,7				
März ....	125,8	68,7	5,3	11,1	2,8	6,7	4,8	7,2	7,3	12,1	127,0				
April ....	141,5	74,7	8,8	8,7	3,4	6,9	8,7	5,6	7,2	17,5	102,0	109,5 <sup>7)</sup> 95,7 <sup>8)</sup>	35,7 <sup>7)</sup> 31,1 <sup>8)</sup>	42,1 <sup>7)</sup> 36,9 <sup>8)</sup>	60,4 <sup>7)</sup> 53,7 <sup>8)</sup>
Mai ....	129,2	74,0	7,6	7,9	4,2	7,7	9,0	5,1	7,4	9,8	133,1				
Juni ....	153,4	59,9	10,5	11,4	2,7	12,4	11,6	3,8	11,2	38,5	70,0				
Juli ....	109,1	55,3	7,3	9,7	2,7	11,2	6,0	5,8	4,9	9,3	87,8	111,6	36,3	42,10	61,5
Aug. ....	107,2	46,5	8,5	5,8	4,4	9,1	6,0	6,8	9,3	13,6	64,5				

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Berechnet von: Dr. Vito Dante Fiore, Rom, veröffentlicht in: Informazioni marittime u.a.m. — <sup>2)</sup> Berechnet von W.G. Weston, London (Westinform Service), umgerechnet auf Monatsbasis; 1954 = 1. Halbjahr. — <sup>3)</sup> Der Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinahmen aller bekanntgewordener Reisechartern mit 4000 t d.w. und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindizes die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — <sup>4)</sup> Berechnet aus dem im Berichtszeitraum festgestellten Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage, bezogen auf den entsprechenden Tonnagenumfang im Basiszeitraum. — <sup>5)</sup> Berechnet von: London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich). — <sup>6)</sup> Scale Nr. 2 und 3 siehe Seite 12, Anmerkung 2. — <sup>7)</sup> Ab 1. Juli 1959 veröffentlicht London Tanker Brokers' Panel zwei gesonderte Tanker-Durchschnittsraten und zwar <sup>7)</sup> die G.P.-Rate (Central Purpose Vessels) für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t.d.w. und <sup>8)</sup> die „L.V.“-Rate (Large Vessels) für Großtanker ab 25000 t.d.w. Mit den bisher gegebenen einheitlichen Zahlenwerten (für Tanker aller Größen über 9999 t.d.w. Fassungsvermögen) dürfte die Rate G.P. (?) am ehesten vergleichbar sein. — <sup>9)</sup> Ab Juli 1959 Neuberechnung auf Basis 1954 = 100. Erstveröffentlichung folgt im nächsten Heft. (PLW, Reihe 7, Jahrgang 1959, Nr. 3).

## 2. Frachtraten der Trampschifffahrt

## a) im Überseeverkehr

Zeit von nach		Getreide												
		US-Golf			St. Lawrence			North. Range		Nord-Pazifik		La Plata		
		UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	Japan <sup>1)</sup>	UK/ Kont.	Rtttd.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	UK/ Kont.	Antw./ Hbg.	West- italien
		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs		
1938 JD	.	.	.	12.11	.	.	13.10	.	25.9	.	25.3	25.2	.	
1950 JD	.	.	.	38.6	5.72	5.24	.	9.58	69.5	.	48.8	46.1	.	
1954 JD	59.5	7.59	12.21	51.3	6.00	6.92	54.11	7.11	81.9	12.58	82.3	79.2	76.9	
1955 JD	91.1	10.61	16.61	77.7	8.51	8.78	79.11	9.43	122.6	16.20	110.4	96.5	93.2	
1956 JD	114.0	14.02	21.92	90.6	10.90	10.61	99.5	11.76	152.9	18.17	155.2	145.11	138.11	
1957 JD	78.6	9.50	16.43	63.0	6.29	5.72	68.3	8.23	95.1	10.53	116.0	91.11	96.3	
1958 JD	46.0	4.95	8.37	40.8	4.15	4.85	40.4	4.40	61.6	7.06	56.8	51.3	54.7	
1958 Juli	47.6	4.79	7.98	38.0	3.58	.	38.0	.	57.6	.	55.0	50.2	55.8	
Aug.	45.0	4.27	8.30	36.11	4.00	.	37.5	.	53.3	5.50	55.0	48.4	52.8	
Sept.	43.6	4.56	8.15	35.4	4.17	.	36.0	4.38	50.4	5.73	54.4	54.2	55.6	
Okt.	50.7	5.64	8.65	40.9	4.25	.	43.3	4.65	58.6	7.10	63.6	58.6	60.3	
Nov.	51.11	6.05	8.86	46.0	4.70	5.15	45.0	5.25	71.5	8.22	67.3	62.4	63.6	
Dez.	50.0	5.33	8.27	50.0	.	5.50	45.0	5.25	75.0	8.25	66.9	56.1	56.4	
1959 Jan.	49.1	5.07	7.78	49.7	4.00	.	42.7	4.75	70.3	7.50	65.3	55.9	56.4	
Febr.	43.3	4.74	7.25	42.9	3.88	4.13	38.5	4.75	63.8	.	61.5	47.10	52.6	
März	44.0	4.26	7.25	37.6	.	.	38.0	.	64.9	7.00	60.3	47.2	51.9	
April	50.0	4.48	8.02	40.9	3.84	3.96	38.0	.	65.0	.	63.4	57.8	59.11	
Mai	47.9	4.29r	8.13	40.0	3.75	4.13	38.0	.	51.10	.	68.10	60.9r	62.2r	
Juni	47.6	4.71	8.50	40.0	3.32	3.50	38.0	.	48.1	6.67	70.0	58.7r	60.0r	
Juli	.	4.08	7.83	.	3.25	4.25	.	.	.	6.75	.	54.6p	57.10p	
Aug.	46.3	4.47	8.08	37.6	3.25	.	40.0	4.00	47.6	6.42	60.0	52.11p	55.8p	

Zeit von nach		Getreide						Zucker				Kopra	Kohle		
		West-	Ost- Australien	Full Range	Nord- china Antw./ Rtttd./ Hbg.	Süd- Afrika Antw./ Hbg.	Schwarz- meer UK/ Kont.	Kuba		San Domingo	Mauri- tius	Queens- land	Philip- pinen	Hampton Roads	
								UK	Rtttd.	UK	UK	UK	Antw./ Hbg.	Nordd. Häfen	
s je 2240 lbs														\$ je cbf	s je 2240 lbs
1938 JD	32.3	.	33.9	29.9	.	10.8	16.0	16.6	.	.	.	.	.	.	
1950 JD	69.10	76.5	70.10	94.11	.	36.5	60.1	67.7	53.10	55.7	84.3	.	.		
1954 JD	80.1	90.4	86.8	81.4	68.9	52.6	66.11	78.6	87.6	72.3	117.4	0.19	38.3		
1955 JD	126.11	131.7	127.9	146.0	93.5	74.5	114.6	111.7	103.4	99.5	157.0	0.29	60.4		
1956 JD	171.1	176.3	173.0	199.2	124.4		141.3	133.8	124.10	135.1	214.8	0.41	73.0		
1957 JD	110.10	119.9	114.4	135.0	87.8	51.10	119.6	108.2	105.7	74.2	151.0	0.26	59.1		
1958 JD	63.3	73.1	67.4r	61.5	48.8	48.10n	66.2	60.11	56.7	58.7	103.7	0.15	25.8		
1958 Juli	57.6	.	.	52.3	47.1	50.0n	.	.	.	55.6	.	.	24.8		
Aug.	57.6	.	.	53.0	46.6	50.0n	.	.	.	55.5	96.3	0.14	25.5		
Sept.	57.11	66.8	62.4		47.9	50.0n	58.6			57.5	95.5	0.14	25.0		
Okt.	74.3	81.1	76.0	72.6	51.7	46.1n	67.6		57.6	60.3	112.6	0.17	25.1		
Nov.	75.3	82.6	76.7r	73.4	52.2	45.0n	67.6		57.6	64.2	112.6	0.16	27.4		
Dez.	77.0			68.9		45.0n					115.0		27.1		
1959 Jan.	78.2	87.6	83.9	.	48.9	45.0n	.	.	57.6	65.0	.	.	24.10		
Febr.					49.10		.	.	57.6	60.0	114.5	.	24.0		
März	71.3	81.0	74.9	65.0 <sup>1)</sup>	47.3	.	63.6		58.0	60.0		.	22.5		
April	69.3	79.3	75.2	63.6 <sup>1)</sup>	42.6	.		62.6 <sup>2)</sup>	59.9	.	105.0	.	22.0		
Mai	70.1	80.0	74.10	62.0			62.6	67.10 <sup>2)</sup>				.	22.0		
Juni	65.5	74.2	69.2	59.6	48.9	.	.			58.0	103.9	0.16	22.0		
Juli	62.6	72.6	69.2	56.0	50.0	.	.			58.0	102.6	0.15	.		
Aug.	.	70.0				.	.			58.9	105.0	0.15	.		

Zeit von nach		Kohle					Erdöl (dirty)						
		Hampton Roads			Wales	Rotter- dam Westitalien	Danzig/Stettin Buenos Aires	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf	
		Rotter- dam	West- italien	Japan				UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen	UK.	Nordd. Häfen
		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs				s je 2240 lbs						
1938 JD	.	.	.	7.6 <sup>3)</sup>	5.9		.	13.7	.	.	.	.	24.10
1950 JD	.	.	.	23.8	22.4	31.4	49.5	44.7 <sup>4)</sup>	.	49.10 <sup>4)</sup>	.	84.2 <sup>4)</sup>	.
1954 JD	36.0	5.67	10.28	23.5	20.4	27.2	41.3	25.10 <sup>4)</sup>	.	31.1 <sup>4)</sup>	.	44.3 <sup>4)</sup>	.
1955 JD	59.2	8.77	14.42	33.5	27.6	42.6	76.1	37.2 <sup>4)</sup>	.	36.4 <sup>4)</sup>	.	69.4 <sup>4)</sup>	.
1956 JD	77.2	11.52	19.90	37.11	33.1	46.2	40.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0
1957 JD	51.11	7.90	15.71	35.2	29.5	29.5		52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1
1958 JD	24.2	3.97	7.60	23.11	16.2	22.0	36.6	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2
1958 Juli	23.10	4.05	8.59	.	.	22.0	.	16.3	17.5	.	.	35.0	36.4
Aug.	23.9	3.77	7.88	21.0	.	22.0	.	.	.	.	.	31.7	32.1
Sept.	23.2	3.71r	7.05	22.8	.	22.6	36.0	16.5	17.7	.	.	30.3	31.4
Okt.	24.7	3.81	7.00	25.0	.	22.6	35.9	16.8	17.10	.	.	34.0	35.7
Nov.	25.6	4.21	7.17r	25.0	.	22.6	35.11	17.1	18.3	20.0	20.11	32.6	33.9
Dez.	26.7	4.12	7.21	.	16.8	23.5	36.0	18.1	19.4	24.0	25.2	30.6	31.7
1959 Jan.	23.7	3.79	7.38	.	.	24.8	36.0	16.8	17.8	.	.	30.5	31.3
Febr.	23.2	3.72	7.25	31.6	.	23.0	.	16.0	17.0	.	.	29.1	30.1
März	20.11	3.68	7.30	.	.	24.0	39.8	16.4	18.0	.	24.6	22.10	23.7
April	20.6	3.58	7.41	.	16.5	.	39.6	11.5	12.11	.	.	22.4	22.4
Mai	20.6	3.53	7.69	22.4r	.	21.3	38.7	16.3	17.3	.	.	26.11	26.11
Juni	20.6	3.57	7.98	23.1	.	25.3	38.9	.	.	.	.	21.1	23.6
Juli	20.6	3.43	7.69	22.11	17.0	28.0	38.5	13.10	14.8	.	.	.	20.5
Aug.	20.5	4.00	7.73	24.3	.	.	38.2	.	16.5	.	.	25.5	26.3

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

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

Zeit von nach		Grubenholz					Schnitt- und Bauholz									
		Untere Zone Finnland	Lenin- grad	Untere Zone Schweden	Westküste	Ost- Kanada <sup>1)</sup>	Obere Zone Finnland	Untere Zone Schweden	Obere Zone Schweden	Archang- gelsk <sup>1)</sup>	Nord- Pazifik					
												UK				
												s je Fathom				
1938 JD	120.1	133.9	88.3	.	176.6	307.2	135.2	127.1	120.8	190.5	70.7					
1950 JD	138.3	139.2	132.4	.	195.3	215.6	184.9	199.2	174.6	232.2	88.2					
1954 JD	211.11	222.6	174.3	.	305.6	278.0	256.1	284.8	246.5	306.0	144.6					
1956 JD	217.1	210.10			320.11	273.7	250.4	258.10	251.7	344.7						
1957 JD	183.6	174.5	160.11	156.11	304.4	242.6	216.0	221.8	209.4		97.6					
1958 JD	127.1	119.9	126.4	119.4	187.2	202.2	180.5	200.5	181.6	223.0	76.2					
1958 Juli	142.6		144.6	145.0	.	197.6	184.2		182.6		70.0					
Aug.		125.0	127.6	122.4	.	190.5	175.8	207.6	173.4	215.0	73.2					
Sept.			122.6		180.0	181.11	180.0		187.6	220.0	75.0					
Okt.			133.9		.	198.2	178.11		177.6		77.6					
Nov.			140.0		.		191.8	201.11	200.3		89.7					
Dez.	140.0				.	225.0	197.2		198.9	222.6	95.0					
1959 Jan.	140.0			129.0	.		200.0		191.8	216.3	83.8					
Febr.	140.0				.		206.3		213.9	220.0	81.3					
März	140.0	125.0	122.6	121.6	165.0	222.0	185.0		178.6	220.0	80.8					
April	137.0	125.0	133.3	120.0		187.6r	178.2	190.0	173.9	225.0	82.6					
Mai					172.6	187.6	171.3	175.0	172.6	220.0	75.3					
Juni		125.0			172.6	188.6	173.4		163.8	222.6	70.10					
Juli	145.0				172.6	182.6	177.6			215.0						
Aug.	145.0				172.6	183.4	176.3		170.0	218.4	80.0					

Zeit von nach		Zinkkonzentrat  Port Pirie (Sudastral)	Erze								Schwefelkies (Pyrit)									
			Almeria	Bona	La Goulette	Takoradi	Vitória (Bras.)	Marmagoa	Bilbao	Melilla	Morphou Bay	Vassiliko Bay								
													UK							
													s je 2240 lbs							
1938 JD	75.6	.	.	.	.	.	.	6.9		29.2	29.10									
1950 JD	93.6		25.1	24.9	47.10	54.3	60.7	17.9	19.7 <sup>3)</sup>	36.5	35.6									
1954 JD	127.11	33.2	35.8	36.6		72.9	91.0	18.8	25.11	46.0	46.5									
1955 JD	185.4	41.0	43.0	41.6	95.0	107.8	122.8	29.11	38.7	58.9	57.4									
1956 JD	131.6	33.1	34.11	35.9	67.6	77.10	77.6	30.2	39.8	44.9	45.8									
1957 JD	69.3	21.8	21.2	19.6	48.9	39.4	43.3	25.2	36.7	26.9	25.10									
1958 Juli		22.3									26.0									
Aug.			19.0	19.0	50.0		39.0	18.5 <sup>2)</sup>	17.0		26.0									
Sept.			19.0	18.6						25.3										
Okt.					45.0	40.11	39.9		21.2	26.0	26.8									
Nov.		26.0				42.0			22.0	30.3	28.0									
Dez.				19.0		40.6	48.1													
1959 Jan.	92.6	20.0		20.3			46.6			27.6										
Febr.	92.6	20.0				36.0	44.6		15.9	25.9										
März					42.0	36.0														
April						37.3	49.0		17.6	25.0r	25.0									
Mai	81.3				46.3				17.6											
Juni	80.0	20.0	19.0			41.0	48.7													
Juli		20.3				40.4	48.0	17.3 <sup>2)</sup>		25.0	25.0									
Aug.						39.11	47.6			24.8										

Zeit von nach		Schwefelkies (Pyrit)			Bauxit	Schrott <sup>4)</sup>	Espartogras	Düngemittel				Schwefel	
		Huelva			Itea	Northern Range	Algerien	(Phosphat)		(Kali)	US-Golf		
		UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./ Rttd./Amst.	UK	Casablanca	Sfax	Antw./Rttd./Hbg.	Nordchina	Japan	UK
1938 JD			8.3	.	.	.						40.11	
1950 JD	26.9	25.8	24.3	.	.	.	23.0	24.2	.	.		51.0	
1954 JD	39.11	29.3	27.10	37.2	8.54	87.4	27.2	29.5	104.10	10.49		86.3	
1955 JD	50.6	40.9	37.0	52.5	12.97	115.8	35.8	37.2	108.0	14.15		112.9	
1956 JD	56.2	43.7	41.9	59.7	17.70	126.1	39.9	44.0	145.7	20.67		96.5	
1957 JD	46.7	35.5	31.8	50.6	12.28	110.9	27.6	32.0	109.9	16.47		49.6	
1958 JD	36.3	22.9	23.2	31.9	6.07	80.11	19.8	20.6	61.10	8.45			
1958 Juli	37.3	23.6r	23.6	.	5.84	81.6	19.4	20.9	59.8	8.37	55.0		
Aug.		21.0				77.6	19.1	20.0	62.10		52.6		
Sept.	34.6			30.6		81.3	19.3				46.9		
Okt.	36.0		22.3			78.2	19.3	20.0	62.0				
Nov.	35.11	23.0	22.8	31.6		79.7	20.0	21.0	64.0				
Dez.				31.6		79.5	20.0	20.6	62.6	7.50	50.0		
1959 Jan.	31.0			31.3		82.4	19.6	20.6		7.50	50.6		
Febr.			23.0	31.0		78.8		20.0					
März		22.6	22.3			79.1	19.0	21.0	50.0			47.6	
April	32.6		23.0	31.6		80.0	19.0	21.0	56.5			47.6	
Mai				31.0	5.35	80.6	19.0		54.0			45.0	
Juni					5.26	79.5	19.3	20.0	59.0				
Juli	31.6					78.2	19.10	20.0			45.0		
Aug.	36.0			31.0		78.0	19.0	20.0	54.3		42.9		

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — n = nominell. — <sup>1)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — <sup>2)</sup> Abbrände — <sup>3)</sup> Nach Rotterdam. — <sup>4)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.



noch : 2. Frachtraten der Trampschiffahrt  
b) im Küstenverkehr

Zeit von  nach	Getreide <sup>1)</sup>				Salz				Steinkohle		
	nordl. Oskars- hamn/Stockh.	Hamburg		nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Rheinberg/ Ossenb. (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Wismar/ Stralsund	Ostküste Groß- britannien <sup>3)</sup>	Stettin	
	Hamburg	nordl. Helsingborg/ Gothenburg	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Hamburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>4)</sup> u. Inseln <sup>5)</sup>	nordl. Norr- köping/Stockh.	nordl. Karls- hamn/Vester- vik (exkl.)		Deutsche Nordseehäfen	Varberg/ Malmö	südl. Malmö/ Oskarshamn
	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg			s je 2240 lbs	skr je 1000 kg	
1950 JD .....	14,06	.	.	8,00	16,50 <sup>3)</sup>	16,00	11,46	9,50 <sup>3)</sup>	12,6	.	.
1954 JD .....	19,75	.	13,50 <sup>3)</sup>	6,00	16,46	18,50	18,00	10,00	16,6	11,38	13,31
1955 JD .....	25,00	.	11,64	7,60	18,60	21,33	15,38	10,75	22,2	19,88	15,38
1956 JD .....	26,63	12,83	11,36	8,14	.	22,25	18,88	12,75	20,6	17,39	17,59
1957 JD .....	.	9,53	7,53	7,10	20,75	17,13	15,13	12,75	17,0	13,88	14,40
1958 JD .....	19,00	8,50	7,18	6,02	16,40	18,63	15,00	9,67	11,9	12,06	12,30
1958 Juli .....	.	8,75	.	6,00	.	.	.	.	.	11,00	.
Aug. ....	.	.	6,50	.	16,00	.	.	10,00	.	12,00	11,50
Sept. ....	.	8,00	7,50	6,00	17,00	.	16,50	.	.	12,88	.
Okt. ....	.	8,00	6,50	6,00	.	.	.	.	.	13,63	.
Nov. ....	.	8,30	7,46	6,19	.	16,25	15,00	11,00	.	14,50	14,00
Dez. ....	.	8,63	8,06	6,35	16,00	21,00	.	.	.	.	15,00
1959 Jan. ....	19,50	9,00	8,39	5,82	18,50	.	19,00	.	.	.	.
Febr. ....	.	9,15	8,11	5,72	.	18,00	.	.	15,9	.	.
März ....	19,50	9,00	8,02	6,10	18,50	18,75	16,00	.	.	.	.
April ....	19,00	8,13	7,05	4,45	17,00	.	.	.	.	.	.
Mai ....	19,00	7,06	5,83	.	17,00	.	.	.	.	.	.
Juni ....	20,00	7,83	6,53	5,50	19,25	.	12,63	.	.	.	.
Juli ....	.	8,25	6,67	.	.	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	20,50	8,46	6,63	6,25	18,00	.	.	.	12,0	.	.

Zeit von  nach	Steinkohle				Koks						
	Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin			Hamburg				Lübeck	Rttd./Hbg.	
	Schweden nordl.v. Stockh.	nordl. Aarhus/ Aalborg <sup>6)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Hafen	Ostseehäfen	Venersee	nordl. Varberg/ Strömstad	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vasa
	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1950 JD .....	.	.	9,00 <sup>3)</sup>	.	13,90	15,50	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 JD .....	15,25	14,50	.	.	15,65	13,83	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 JD .....	16,95	18,50	.	.	17,84	18,63	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 JD .....	18,17	21,00	.	.	18,75	21,13	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 JD .....	14,13	21,50	.	.	12,66	15,60	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 JD .....	13,23	13,76	9,30	8,43	14,00	17,15	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1958 Juli .....	12,25	.	11,56	9,75	.	.	.	17,0	.	.	.
Aug. ....	.	14,75	11,13	9,13	14,00	.	.	17,2	24,6	17,0	19,6
Sept. ....	13,25	.	9,72	8,25	.	.	12,50	15,6	22,0	16,0	.
Okt. ....	13,00	.	8,98	8,36r	.	.	.	15,3	.	.	20,0
Nov. ....	12,88	16,29 <sup>7)</sup>	8,85	8,37	.	.	.	14,5	.	.	23,0
Dez. ....	18,00	.	9,15	8,17r	.	17,15	.	.	.	.	23,8
1959 Jan. ....	.	18,75	9,00	8,56	.	17,15	16,00	21,3	.	17,6	24,6
Febr. ....	.	.	8,86	8,67	.	17,15	.	15,11	.	17,2	.
März ....	.	.	8,58	8,05	.	.	.	14,4r	.	17,6	.
April ....	17,00	.	8,25r	8,75	.	.	.	13,11	17,0	14,6	17,6
Mai ....	12,06	.	8,00	8,08	.	.	12,00	13,6	18,0	14,0	.
Juni ....	12,25	.	8,45	8,42	.	.	.	14,1	17,0	13,0	.
Juli ....	.	.	10,25	8,88	.	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	12,38	.	8,60	8,43	.	.	11,25	16,1	24,0	14,0	17,0

Zeit von  nach	noch : Koks					Briketts				
	Emden/Weser					Wismar/Stralsund				
	Venersee	nördl. Varberg/ Strömstad	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm/ Mälarsee	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	Dänemark, Ostk. Jütland <sup>4)</sup> u. Inseln <sup>5)</sup>	Kotka/ Björneborg
	skr je 1000 kg					dkr je 1000 kg				
1950 JD .....	14,92	.	14,29	14,75	14,74	.	.	.	.	.
1954 JD .....	18,84	13,95	15,25	13,86	15,57	17,28	14,96	14,80	18,25	23,6
1955 JD .....	19,60	21,89	19,04	18,66	20,34	21,00	16,56	18,35	20,25	26,8
1956 JD .....	20,73	21,37	19,42	20,22	19,56	18,42	17,67	18,85	17,29	32,6
1957 JD .....	14,78	15,33	14,19	17,83	14,77	14,50	14,11	.	14,29	29,1
1958 JD .....	15,11	15,21	13,23	14,16	13,04	16,88	13,48	13,00	13,56	17,10
1958 Juli .....	13,38	.	13,17	12,50	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	18,75	.	13,33	.	13,58	.	.	13,00	16,00	.
Sept. ....	15,00	14,25	12,38	.	12,50	.	.	.	.	.
Okt. ....	.	.	12,25	13,00	12,13	16,75	12,50	13,00	15,25	.
Nov. ....	13,00	.	12,81	14,83	14,56	17,00	.	13,00	14,32	15,8
Dez. ....	19,50	20,60	19,36	16,04	.	.	14,50	.	15,70	20,0
1959 Jan. ....	.	.	15,00	.	.	.	14,33	15,50	15,50	.
Febr. ....	.	12,75	.	.	.	.	.	.	.	.
März ....	.	.	.	18,00	.	.	.	.	.	.
April ....	14,50	.	.	.	13,25	.	.	.	.	.
Mai ....	13,50	.	11,31r	.	13,10	.	.	.	14,00	.
Juni ....	15,13	.	11,50	12,50	12,42	.	.	.	13,50	.
Juli ....	.	.	12,50	.	.	.	.	.	.	.
Aug. ....	16,25	.	12,50	12,00	12,92	.	.	.	.	.

Anmerkungen: Jahresdurchschnitte errechnet aus den bekanntgewordenen Abschlüssen innerhalb eines Jahres. — <sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste exkl. Hafer, Reis. — <sup>2)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>3)</sup> Dezember. — <sup>4)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>5)</sup> Exkl. Firth of Forth. — <sup>6)</sup> Inkl. Frederikshavn, Isefjord, exkl. Bornholm. — <sup>7)</sup> Umgerechnet von s je 2240 lbs. — <sup>8)</sup> Nach Itzehoe (Störkanal). — <sup>9)</sup> Inkl. Bornholm.

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

Zeit	Papierholz	Schnittholz								
	Kotka/ Bjorneborg	Kotka/ Björneborg	nördl. Öxelsund/ Harnösand <sup>2)</sup>	Venersee Gothenburg	Kotka/Bjorneborg	Hamina <sup>6)</sup>	Venersee, Gothenburg	westl. Ystad/ Varberg <sup>7)</sup>	südl. Vestervik/ Ystad	
	Lübeck/ Flensburg	Danemark Ostk. Jutland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>	Antwerpen <sup>4)</sup>		Brüssel <sup>5)</sup>	Antwerpen <sup>4)</sup>	Weser	Flensburg <sup>8)</sup>	Hamburg	
	DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard					DM je Standard		
1950 JD .....					162.6	154.2	91,75		72,00 <sup>9)</sup>	
1954 JD .....	88,43	190,00	153.9	.	177.6	203.7	185.0	73,89	59,83	88,08
1955 JD .....	95,63	171,25	250.0	.	246.1	220.0	264.4	86,06	64,67	88,90
1956 JD .....	93,11	182,75	239.5	211.2	233.6	231.8	232.6	87,81	65,91	93,00
1957 JD .....	88,18r	174,17	202.11	180.0	205.10	198.2	198.9	81,13	64,78	89,25
1958 JD .....	56,25r	144,72	174.1	150.0	169.2	170.0	174.3r	72,84	59.41	75,63
1958 Juli .....	55,00			.	173.5	175.0	176.11r	70.75		.
Aug. ....	55,00	145,00	173.9	.	170.0	.	177.6	74,00	60,00	65,00
Sept. ....	.	134,00		150.0	161.8	.	.	75,00	58,00	.
Okt. ....	.	147,50	162.6	.	167.3	.	162.6	75,00	60,00	.
Nov. ....	.		165.10	.	171.0	.	176.0r	65,00	60,00	.
Dez. ....	.	161,00	200.0	.	192.6	.	187.6	.	.	.
1959 Jan. ....	.	185,00	180.0	.	180.0r	.	.	.	.	.
Febr. ....	.			.	.	180.0r	.	.	.	.
März ....	.	143,33	180.0	.	180.0	190.0	180.0	.	.	.
April ....	.	146,25	155.0	155.0	.	.	161.3	72,50	.	82,50
Mai ....	.	141,00	160.0	155.0	161.3r	.	170.0	78,83	.	85,25
Juni ....	61,00	141,88	.	158.9	155.0r	.	157.10r	72,00	.	68,00
Juli ....	.	143,67	164.2	.	.	.	71.00	60,00	.	83,00
Aug. ....	.	141.64	165.0	.	160.10	.	72,00	60,00	60,00	100,00

Zeit  von   nach		noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
		nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>3)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
		Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederrh. <sup>10)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark Ostk. Jutland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>11)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>12)</sup>	
DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg				
1950	JD	70,00 <sup>9)</sup>	.	.	100,00 <sup>9)</sup>	.	126,00 <sup>9)</sup>	.	23,6	14,25	15,38	9,75
1954	JD	89,86	80,02	.	116,67	86,63	92,57	22,9	26,8		17,90	9,16
1955	JD	92,56	96,63	.	156,13	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70	10,50
1956	JD	91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17
1957	JD	94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,00
1958	JD	80,22	75,59	77,63	102,50	72,80	89,22	14,11	17,9	12,35	13,35	7,67
1958	Juli	69,50	76,40	72,50	.	62,00	87,00	.	18,3	10,50	.	.
	Aug.	83,00	77,00	83,50	.	70,00	.	.	17,9	13,00	12,38	.
	Sept.	90,50	78,50	.	.	.	87,50	.	16,6	10,50	.	.
	Okt.	85,00	78,50	.	.	90,00	88,33	14,3	16,0	11,50	14,00	.
	Nov.	.	78,13	84,88	.	.	.	.	18,2	12,30	12,58	7,25
	Dez.	.	.	.	.	.	.	17,0	19,1	15,00	14,67	8,50
1959	Jan.	.	.	.	.	.	90,75	.	19,8	15,33	15,13	8,50
	Febr.	.	.	.	.	.	96,00	18,0	20,0	16,25	15,25	8,00
	März	.	75,50	86,50	100,00	.	.	.	20,0	.	15,33	9,00
	April	91,00	80,50	.	.	80,38	84,83	.	20,2	12,00	.	9,90 <sup>13)</sup>
	Mai	72,00	72,50	72,00	.	66,00	88,50	.	16,0	12,75	.	.
	Juni	81,60	73,92	86,00	85,00	71,00	81,00	16,3	.	11,00	9,50	.
	Juli	90,00	77,25	80,00	.	73,50	88,00	16,0	16,6	10,50	10,50	.
	Aug.	85,00	74,08	.	94,00	.	94,50	.	16,5	11,25	11,50	.

Zeit	von	Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips
			Kali			Phosphat	Lysekil		Gotland <sup>16)</sup>	Bornholm	Hildesheim
			Deutsche Nordseehäfen Dänemark			Belgien					
			Niederrh./Ruhrgr.	Östsk.Jutland <sup>1)</sup> und Inseln <sup>11)</sup>	nordl. Aarhus/ Aalborg <sup>14)</sup>	Haf.i.Limfjord u.a.Skagerrak <sup>15)</sup>	Wismar/ Stralsund	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lubeck/ Flensburg	Hamburg
nach	Strömstad/ Malmö <sup>12)</sup>	DM je 1000 kg			s je 2240 lbs	DM je 1000 kg					
	DM je 1000 kg										
1950	JD	.	.	18,42	24,00	.	8,00	8,25	.	.	.
1954	JD	18,15	20,38	20,08	23,40	22,11	9,50	8,10	9,90	.	.
1955	JD	20,50	24,33	23,11	.	23,2	8,50	9,19	8,33	.	.
1956	JD	20,94	23,87	25,74	29,85	26,0	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957	JD	16,50	17,84	20,66	27,75	20,10	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958	JD	15,61	17,50	18,81	23,00	.	8,53	9,04r	8,97	7,67	18,00r
1958	Juli	.	17,03	.	.	.	.	9,50	.	8,50	.
	Aug.	15,00	17,00	19,50	.	.	8,50	10,50	.	6,50	.
	Sept.	13,00	.	17,00	.	.	9,00	.	7,63	8,50	.
	Okt.	.	17,00	19,00	.	.	.	9,63	.	8,50	18,00
	Nov.	.	17,00	19,00	.	.	8,63	9,50r	7,25	7,67	.
	Dez.	19,00	20,00	21,00	24,00	.	9,50	9,25r	.	7,00	.
1959	Jan.	.	20,00	22,00	24,00	.	9,25	8,50	.	7,00	18,00
	Febr.	.	20,00	22,00	24,00	.	.	8,00	6,83	7,50	.
	März	17,00	19,50r	22,00	24,00	.	7,50	8,63	6,50	7,15	.
	April	.	18,00	19,85	23,13	.	.	.	.	7,13	17,00r
	Mai	13,50	16,50	18,50	.	16,6	8,10	8,25	6,50	7,25	.
	Juni	16,00	16,88	19,50	.	16,6	8,00	8,50	8,50	7,80	17,00
	Juli	.	17,83	19,50	22,50	.	8,50	9,00	.	8,00	.
	Aug.	.	17,25	.	.	.	8,50	8,82	8,00	8,50	.

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

## Frachtraten \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	Getreide											
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>			Uehr. Getreide (d. Güterkl. IV <sup>2)</sup> )			Roggen und Weizen <sup>1)</sup>			Brot- Futtermittel		
	Hamburg			Bremen			Heilbronn <sup>4)</sup>			Emden		
	Düsseldorf			Köln			Mannheim			Köln		
Transportsatz												
1950 JD				9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76	
1954 JD				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44	
1955 JD				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44	
1956 JD	15,61 <sup>3)</sup>	14,90 <sup>3)</sup>	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44	
1957 JD	15,61	14,90	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35 <sup>3)</sup>	15,03 <sup>3)</sup>	9,04	8,44	
1958 JD	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08r	15,22	14,52	17,28 <sup>3)</sup>	16,58 <sup>3)</sup>	10,28	9,58	
1958 Juli	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Aug.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Sept.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Okt.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Nov.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Dez.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
1959 Jan.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Febr.	16,35	15,42	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
März	15,61	14,68	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Aug.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Sept.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67	
Zeit	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)				
	Roggen und Weizen		Futtergetreide		ab 50 t	ab 100 t		Ruhrgebiet				
	Emden				Hamburg			Zechengruppe				
	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin			I	II	III		
Transportsatz												
1950 JD	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>3)</sup>	3,98	4,35	4,77		
1954 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30		
1955 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30		
1956 JD	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30		
1957 JD	13,22	12,62	15,13 <sup>3)</sup>	14,53 <sup>3)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31		
1958 JD	14,72	14,02	16,97 <sup>3)</sup>	16,27 <sup>3)</sup>	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62		
1958 Juli	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90r	7,28	7,96	8,72		
Aug.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
Sept.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
Okt.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
Nov.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
Dez.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
1959 Jan.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
Febr.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
März	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	7,28	7,96	8,72		
April	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92		
Mai	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92		
Juni	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92		
Juli	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92		
Aug.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92		
Sept.	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92		
Zeit	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)					
	Ruhrgebiet											
	Zechengruppe			Zechengruppe			Zechengruppe					
	I	II	III	I	II	III	I	II	III			
Transportsatz												
1950 JD	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77			
1954 JD	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70			
1955 JD	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70			
1956 JD	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70			
1957 JD	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71			
1958 JD	5,36	5,68	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90			
1958 Juli	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99			
Aug.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99			
Sept.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99			
Okt.	5,42	5,93	6,52	4,71	5,13	5,55	6,70	7,30	7,99			
Nov.	5,42	5,93	6,52	4,52r	4,94	5,36	6,70	7,30	7,99			
Dez.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99			
1959 Jan.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99			
Febr.	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99			
März	5,42	5,93	6,52	4,31	4,73	5,15	6,70	7,30	7,99			
April	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34			
Mai	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34			
Juni	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34			
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			

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

<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. 58 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.

noch: Frachtraten \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg.

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

Zeit	von	nach	Braunkohlenbriketts					Erze				
			Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl
			Frankfurt(M. <sup>1)</sup>	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>		
			Gesamttransportsatz					Transportsatz		Übernahmesatz		
1950 JD			4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 <sup>5)</sup>
1954 JD			6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12
1955 JD			6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>
1956 JD			6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85
1957 JD			6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85
1958 JD			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,55	2,85
1958 Juli			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Aug.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Sept.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Okt.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Nov.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
Dez.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,17	5,49	3,07	4,63	2,85
1959 Jan.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85
Febr.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85
März			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,77	5,49	3,07	4,63	2,85
April			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	5,49	3,07	4,63	2,85
Mai			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	5,49	3,07	4,63	2,85
Juni			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,63	2,85
Juli			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,63	2,85
Aug.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,63	2,85
Sept.			6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,63	2,85

Zeit	von	nach	Mineralöl in Tankschiffen					Kies			Bims Kies <sup>7)</sup>		
			Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
			Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)	Heilbronn <sup>7)</sup> über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim		über Rh.-Herne-Kan. Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover
			Transportsatz					Transportsatz			Übernahmesatz		
1950 JD				23,75	19,55	21,15		2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>10)</sup>	6,48 <sup>10)</sup>
1954 JD				24,95	20,55	21,55		2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60
1955 JD				25,29	20,12 <sup>8)</sup>	20,90 <sup>8)</sup>		2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 JD			14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,40	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 JD			14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 JD			15,11r	14,67r	27,71 <sup>9)</sup>	21,31r	21,83r	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1958 Juli			15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.			15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.			15,20	14,60	29,20	21,25	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.			15,20 <sup>9)</sup>	27,75	21,95 <sup>9)</sup>			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.			15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.			15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1959 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.			15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.			15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

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

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-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-Ruhrhafen-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> Ein-schließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-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. 58 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — <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. 58 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Er-rechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löschzeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und um-rechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>7)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>8)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>9)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffs-verkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — <sup>10)</sup> März bis Dezember.

noch: Frachtraten \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von  nach	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. Eisenschaff. ind. <sup>1)</sup>	
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>6)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen		Partien	
	Frankfurt/M. <sup>2)</sup>	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg-Ruhrort	Köln	Mannheim	unter 50 t	50 t und mehr
	— Oberhafen								Rhein-Ruhr-Häfen Mannheim	
	Übernahmesatz					Transportsatz			Frachtsatz	
1950 JD .....	3,93 <sup>3)</sup>	5,34 <sup>3)</sup>	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 <sup>7)</sup>	5,35 <sup>7)</sup>
1954 JD .....	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,54	6,94
1955 JD .....	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00
1956 JD .....	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00
1957 JD .....	4,43	6,32 <sup>5)</sup>	3,83 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00
1958 JD .....	4,92	7,10	4,26	4,46	4,17	6,23 <sup>5)</sup>	15,03	19,82	9,47	8,28
1958 Juli .....	4,96	7,17	4,26	4,46	4,22	6,25	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Sept. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Okt. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Nov. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Dez. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
1959 Jan. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Febr. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
März ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
April ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Mai ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Juni ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Juli ....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	3,98	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Sept. ....	4,96	7,17	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40

Zeit von  nach	Erzeugnisse der Eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien					Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:					
	unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t	50 t und mehr	I		II		
	Rhein-Ruhr-Hafen					Partien:					
	Würzburg <sup>8)</sup>		Heilbronn <sup>9)</sup>		Karlsruhe	50 t	100 t	50 t	100 t		
	Frachtsatz					von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>					
1950 JD .....			8,33 <sup>7)</sup>	7,90 <sup>7)</sup>	7,48 <sup>7)</sup>	7,05 <sup>7)</sup>	8,73	8,43	8,53	8,23	
1954 JD .....			10,81	10,20	9,73	9,13	13,10	12,80	12,80	12,50	
1955 JD .....	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50	
1956 JD .....	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50	
1957 JD .....	11,50	10,50	11,20 <sup>5)</sup>	10,20 <sup>5)</sup>	10,10	9,10	14,18	13,89	14,00	13,70	
1958 JD .....	13,02	11,92	12,67 <sup>5)</sup>	11,53 <sup>5)</sup> r	11,43	10,30	14,63	14,33	14,48	14,18	
1958 Juli .....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Aug. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Sept. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Okt. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Nov. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Dez. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
1959 Jan. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Febr. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
März ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
April ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Mai ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Juni ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Juli ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Aug. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	
Sept. ....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18	

Zeit	Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:							
	III		IV		V		VI	
	Partien:							
	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t
	von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>							
1950 JD .....	8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43
1954 JD .....	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60
1955 JD .....	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60
1956 JD .....	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60
1957 JD .....	13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,09
1958 JD .....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
1958 Juli .....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Aug. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Sept. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Okt. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Nov. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Dez. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
1959 Jan. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Febr. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
März ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
April ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Mai ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Juni ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Juli ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Aug. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70
Sept. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70

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

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsfrachtabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. Oktober 1952 mit 0,052 DM, ab 1. November 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. Februar 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsfrachtabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — <sup>5)</sup> Einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Ohne Schiffsfrachtabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V. Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. August 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsfrachtabgaben auf dem Main. — Die Sätze betragen ab 15. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsfrachtabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — <sup>10)</sup> Hamburg, Bugsiertegebiet A. — <sup>11)</sup> Berlin unterhalb.



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

von Frankfurt (Main) nach			Jahresdurchschnitt										1. September 1959	
			1954		1955		1956		1957		1958		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
<b>Afrika</b>														
Ägypten	Kairo	a)	1003,00	753,00	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00
Südafrik. Union	Johannesburg	a)	2161,00	1647,00	2176,00	1647,00	2350,00	1662,00	2447,00	1706,00	2588,00	1768,00	2635,00	1788,00
		b)	3890,00	2965,00	3917,00	2965,00	4230,00	2992,00	4405,00	3071,00	4659,00	3182,00	4743,00	3219,00
<b>Asien</b>														
Aden	Aden	a)	.	.	1564,00 <sup>1)</sup>	1259,00 <sup>1)</sup>	1700,00	1274,00	1800,00	1318,00	1897,00	1371,00	1923,00	1388,00
		b)	.	.	2816,00 <sup>1)</sup>	2267,00 <sup>1)</sup>	3060,00	2294,00	3240,00	2373,00	3415,00	2468,00	3473,00	2499,00
Birma	Rangun	a)	2505,00 <sup>2)</sup>	2000,00 <sup>2)</sup>	2505,00	2000,00	2682,00	2024,00	2905,00	2094,00	3064,00	2174,00	3234,00	2282,00
		b)	4509,00 <sup>2)</sup>	3600,00 <sup>2)</sup>	4509,00	3600,00	4827,00	3643,00	5229,00	3770,00	5516,00	3913,00	5822,00	4108,00
Ceylon	Colombo	a)	2200,00 <sup>1)</sup>	1647,00 <sup>1)</sup>	2200,00	1647,00	2288,00	1647,00	2441,00	1709,00	2482,00	1729,00	2599,00	1812,00
		b)	3960,00 <sup>1)</sup>	2965,00 <sup>1)</sup>	3960,00	2965,00	4118,00	2965,00	4394,00	3076,00	4468,00	3113,00	4679,00	3262,00
Indien	Bombay	a)	1964,00 <sup>2)</sup>	1447,00 <sup>2)</sup>	1964,00	1447,00	2044,00	1447,00	2185,00	1509,00	2223,00	1529,00	2341,00	1612,00
		b)	3536,00 <sup>2)</sup>	2605,00 <sup>2)</sup>	3536,00	2605,00	3679,00	2605,00	3933,00	2716,00	4002,00	2753,00	4214,00	2902,00
	Kalkutta	a)	2188,00 <sup>1)</sup>	1647,00 <sup>1)</sup>	2188,00	1647,00	2276,00	1647,00	2429,00	1709,00	2470,00	1729,00	2588,00	1812,00
		b)	3939,00 <sup>1)</sup>	2965,00 <sup>1)</sup>	3939,00	2965,00	4090,00	2965,00	4370,00	3076,00	4446,00	3113,00	4659,00	3262,00
Irak	Bagdad	a)	1282,00 <sup>2)</sup>	965,00 <sup>2)</sup>	1282,00	965,00	1391,00	968,00	1435,00	977,00	1461,00	994,00	1470,00	1000,00
		b)	5874,00	1737,00 <sup>2)</sup>	2308,00	1737,00	2504,00	1743,00	2583,00	1759,00	2630,00	1790,00	2646,00	1800,00
Iran	Abadan	a)	1341,00 <sup>2)</sup>	1047,00 <sup>2)</sup>	1341,00	1047,00	1459,00	1059,00	1529,00	1094,00	1556,00	1112,00	1565,00	1118,00
		b)	2414,00 <sup>2)</sup>	1885,00 <sup>2)</sup>	2414,00	1885,00	2626,00	1906,00	2753,00	1970,00	2801,00	2002,00	2817,00	2013,00
	Teheran	a)	1461,00	1108,00	1470,00	1118,00	1585,00	1118,00	1623,00	1118,00	1650,00	1135,00	1659,00	1141,00
		b)	2630,00	1995,00	2646,00	2013,00	2853,00	2013,00	2922,00	2013,00	2971,00	2044,00	2987,00	2054,00
Japan	Tokio	a)	3263,00	2670,00 <sup>1)</sup>	3340,00	2670,00	3690,00	2702,00	4058,00	2799,00	4243,00	2888,00	4459,00	3023,00
		b)	5874,00	4806,00 <sup>1)</sup>	6012,00	4806,00	6642,00	4864,00	7305,00	5039,00	7638,00	5203,00	8025,00	5442,00
Libanon	Beirut	a)	1003,00	753,00	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1452,00 <sup>r</sup>	2139,00	1462,00
Philippinen	Manila	a)	3058,00 <sup>2)</sup>	2447,00 <sup>2)</sup>	3058,00	2447,00	3373,00	2476,00	3705,00	2564,00	3899,00	2662,00	4093,00	2788,00
		b)	5505,00 <sup>2)</sup>	4405,00 <sup>2)</sup>	5505,00	4405,00	6072,00	4458,00	6669,00	4616,00	7019,00	4792,00	7368,00	5019,00
Singapur und Malaya	Singapur	a)	2564,00 <sup>1)</sup>	2047,00 <sup>1)</sup>	2564,00	2047,00	2829,00	2076,00	3105,00	2164,00	3273,00	2244,00 <sup>r</sup>	3458,00	2352,00
		b)	4616,00 <sup>1)</sup>	3685,00 <sup>1)</sup>	4616,00	3685,00	5092,00	3738,00	5589,00	3896,00	5892,00	4024,00 <sup>r</sup>	6225,00	4234,00
Syrien	Damaskus	a)	1012,00 <sup>2)</sup>	753,00 <sup>2)</sup>	1012,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1822,00 <sup>2)</sup>	1356,00 <sup>2)</sup>	1822,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00
Thailand	Bangkok	a)	2529,00 <sup>2)</sup>	2023,00 <sup>2)</sup>	2529,00	2023,00	2794,00	2050,00	3070,00	2129,00	3229,00	2209,00	3399,00	2317,00
		b)	4553,00 <sup>2)</sup>	3642,00 <sup>2)</sup>	4553,00	3642,00	5029,00	3690,00	5526,00	3833,00	5813,00	3976,00	6119,00	4171,00
<b>Australien und Ozeanien</b>														
Australischer Bund	Sydney	a)	3493,00 <sup>1)</sup>	2799,00 <sup>1)</sup>	3493,00	2799,00	3758,00	2799,00	3893,00	2834,00	4034,00	2940,00	4340,00	3093,00
		b)	6288,00 <sup>1)</sup>	5039,00 <sup>1)</sup>	6288,00	5039,00	6764,00	5039,00	7008,00	5102,00	7262,00	5292,00	7812,00	5568,00
<b>Amerika</b>														
Argentinien	Buenos Aires	a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
Brasilien	Rio de Janeiro	a)	2873,00	—	2905,00	—	2915,00	—	3073,00	2235,00 <sup>1)</sup>	3198,00	2285,00	3222,00	2302,00
		b)	5172,00	—	5228,00	—	5247,00	—	5531,00	4023,00 <sup>1)</sup>	5756,00	4114,00	5800,00	4144,00
Chile	Santiago	a)	3150,00	—	3181,00	—	3272,00	—	3470,00	2533,00 <sup>1)</sup>	3585,00	2602,00	3612,00	2625,00
		b)	5670,00	—	5725,00	—	5890,00	—	6202,00	4560,00 <sup>1)</sup>	6453,00	4684,00	6502,00	4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a)	2266,00 <sup>2)</sup>	1882,00 <sup>2)</sup>	2289,00	1882,00	2415,00	1882,00	2363,00	1882,00	2394,00	1882,00	2415,00	1882,00
		b)	4079,00 <sup>2)</sup>	3387,00 <sup>2)</sup>	4121,00	3388,00	4355,00	3388,00	4255,00	3388,00	4309,00	3388,00	4347,00	3388,00
		c)	3785,00 <sup>3)</sup>	3051,00 <sup>3)</sup>	3785,00	3051,00	3999,00	3135,00	4213,00 <sup>4)</sup>	3219,00 <sup>4)</sup>	—	d) 2980,00 <sup>5)</sup>	—	—
Uruguay	Montevideo	a)	2945,00	—	3027,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5449,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
Venezuela	Caracas	a)	2203,00 <sup>1)</sup>	1853,00 <sup>2)</sup>	2247,00	1853,00	2373,00	1853,00	2321,00	1853,00	2352,00	1853,00	2373,00	1853,00
		b)	3966,00 <sup>1)</sup>	3336,00 <sup>2)</sup>	4045,00	3336,00	4272,00	3336,00	4178,00	3336,00	4234,00	3336,00	4272,00	3336,00
		c)	3709,00 <sup>2)</sup>	2998,00 <sup>2)</sup>	3709,00	2998,00	3923,00	3082,00	4137,00 <sup>4)</sup>	3166,00 <sup>4)</sup>	—	d) 2927,00 <sup>5)</sup>	—	—
Vereinigte Staaten	New York	a)	1834,00	1362,00	1841,00	1379,00	1967,00	1379,00	1883,00	1379,00	1951,00	1458,00 <sup>2)</sup>	2025,00 <sup>7)</sup>	1521,00 <sup>7)</sup>
		b)	3302,00	2452,00	3314,00	2439,00	3541,00	2483,00	3390,00	2483,00	3513,00	2625,00 <sup>2)</sup>	3645,00 <sup>7)</sup>	2738,00 <sup>7)</sup>
		c)	2944,00	2074,00	2977,00 <sup>2)</sup>	2134,00	3405,00 <sup>1)</sup>	2313,00	—	d) 2074,00 <sup>3)</sup>	—	d) 2074,00 <sup>4)</sup>	—	—

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

# noch: III. Luftverkehr

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

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

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

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



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

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

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

Warenart	Versandort	Mindestgewicht in kg	S t a n d					
			Nov. 1954	Sept. 1955	Nov. 1956	Okt. 1957	Nov. 1958	1. Sept. 1959
nach Frankfurt (Main) von .....								
Bekleidung, auch halbfertige .....	c) Amsterdam .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	d) Brüssel .....	500	0,38	0,38	—	—	—	—
	d) Brüssel .....	100	—	—	0,46	0,46	0,46	0,46
	c) Glasgow .....	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow .....	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	e) Mailand .....	45	0,88	0,88	—	—	—	—
	c) New York .....	45 <sup>1)</sup>	4,54	4,54	4,62	4,62	4,66	4,63 <sup>1)</sup>
	c) Stockholm .....	100	1,51	—	—	—	—	—
Garne und Zwirne .....	d) Brüssel .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	c) Manchester .....	100.	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	c) Manchester .....	500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	New York .....	45 <sup>1)</sup>	4,83	4,54	4,62	4,62	4,66	4,63 <sup>1)</sup>
Tuche am Meter, auch zugeschnitten .....	d) Brüssel .....	100	0,42	0,42	—	—	—	—
	Dublin .....	45	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18
	c) Glasgow .....	100	1,39	1,39	1,39	—	—	—
	c) Glasgow .....	250	1,26	1,26	1,26	—	—	—
	e) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
	New York .....	45 <sup>1)</sup>	4,91 <sup>1)</sup>	4,54 <sup>1)</sup>	4,62 <sup>1)</sup>	4,62 <sup>1)</sup>	4,66 <sup>1)</sup>	4,63 <sup>1)</sup>
	Paris .....	100	—	—	0,50	0,50	0,50	0,50
Därme .....	Beirut/Damaskus .....	100	2,56	2,56	2,56	2,81	2,81	2,27 <sup>2)</sup>
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	2,27
	Istanbul .....	250	2,06	2,06	—	—	—	2,35
	Kairo .....	100	2,23	2,23	2,23	2,35	2,35	2,27
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	Oran .....	100	—	—	—	—	1,60	1,60
	Teheran .....	250	3,36	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....	f) Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41
Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,39	2,39	2,52	2,52	2,52
Pharmazeutische Produkte, Chemikalien .....	Montreal .....	250	—	—	—	—	—	4,17 <sup>1)</sup>
	45 <sup>1)</sup> .....	—	—	—	5,54	5,46	5,46	5,47 <sup>1)</sup>
Kosmetische Artikel, Seifen .....	b) New York .....	250	—	—	—	—	—	3,79 <sup>1)</sup>
	45 <sup>1)</sup> .....	—	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>1)</sup>
Geschäfts- und Büromaschinen .....	b) New York .....	45 <sup>1)</sup>	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>1)</sup>
	Bergen .....	100	—	—	—	1,89	1,89	1,89
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....	Glasgow .....	45	—	1,22	1,22	—	—	1,18
	100 .....	100	1,05	1,05	1,05	—	—	—
	b) New York .....	45 <sup>1)</sup>	5,59	5,09	5,09	5,33	5,38	5,38 <sup>1)</sup>
	Oslo .....	100	1,43	1,47	—	—	—	—
	Stockholm .....	100	1,51	1,55	—	—	—	—
	d) Mailand * .....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>4)</sup> .....	d) Mailand .....	250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71
	d) Mailand .....	500	0,67	0,67	—	—	—	—
Fische und Fischwaren .....	New York/Boston .....	45 <sup>1)</sup>	5,12 <sup>5)</sup>	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>1)</sup>
	Belgrad .....	100	—	—	—	1,47	1,47	1,47
Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelfelle .....	Lissabon .....	100	—	—	1,55	1,55	—	—
	Lissabon .....	250	—	1,22 <sup>6)</sup>	1,22	1,22	—	—
	Oslo .....	100	1,47	—	—	—	—	—
	Oslo .....	250	1,26	1,26	—	—	—	—
	Tanger .....	45	—	—	—	1,72	1,72	1,72
	Karachi .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15
Karakulfelle .....	a) Paris .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59
	Johannesburg ...	250	4,70	4,70	4,70	4,96	4,96	4,96
Fuchsfelle .....	d) Mailand .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88

Anmerkungen: \*) Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11, — per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110, — per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55, — per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22, — per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5, — per Brutto-Kilo. — f) Der 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). — <sup>1)</sup> Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>2)</sup> Nur ab Damaskus. Rate ab Beirut: DM 2,06 je kg, Mind.-Gew. 45 kg, ab März 1959. — <sup>3)</sup> Rate für Schreibmaschinen DM 4,63, für Additions- und Rechenmaschinen DM 3,70 je kg, Mind.-Gew. 100 lbs ab Juli 1959, siehe auch Anm. <sup>2)</sup>. — <sup>4)</sup> Ausschließlich Geschäfts- und Büromaschinen. — <sup>5)</sup> Elektrische Geräte a. n. g., ausgenommen Maschinen. — <sup>6)</sup> Krabben, Krebse, Hummer.