

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

**PREISE  
LÖHNE  
WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-248

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Frühjahr 1964**



Bestellnummer: M 7 — vj 1/64

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Frühjahr 1964 .....	3
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen .....	7
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	7
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	8
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	15
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	16
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	17
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisiertem Main und Neckar .....	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	20
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	21
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	23
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien) .....	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland) .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr) .....	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	37
3. Monatliche Gebühren für Fernschreibanschlüsse .....	38
4. Fernschreibgebühren im Inlandsverkehr .....	38
5. Fernschreibgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf) .....	38
D. Kraftpostverkehr	
Gebühren für den Personenverkehr im Inland .....	39
Quellenverzeichnis .....	39

Abgeschlossen am 10. Juni 1964

Erschienen im August 1964

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

## Preise für Verkehrsleistungen, Frühjahr 1964

Im Bundesgebiet ohne Berlin sind im Berichtszeitraum folgende Änderungen eingetreten:

Die aus dem Aufkommen der Heizölsteuer für Steinkohlentransporte mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und mit Schiffen der gewerblichen Binnenschifffahrt gewährte Frachthilfe wurde vom Bundeswirtschaftsministerium mit Wirkung vom 1. April 1964 von 8,6 auf 7,6% herabgesetzt. Die Kürzung der Frachthilfe bedeutet eine durchschnittliche Verteuerung der Steinkohlfrachten um rund 1,2%.

Für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen wurden von der Regierung des Saarlandes und der Deutschen Bundesbahn Sondertarife vereinbart. Eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Erztransporte von der niedersächsischen Erzgrube Damme zu den Hüttenwerken im Ruhrgebiet wurde von der Hohen Behörde — zunächst für die Dauer eines Jahres — genehmigt. Die Ermäßigung beträgt gegenüber dem Normaltarif nunmehr 74% (bisher 60%).

Ferner treten am 1. Mai d. J. u. a. zwei neue wichtige Ausnahmetarife in Kraft:

1. Der AT 8 B 37 für Transporte der hauptsächlichlichen Güter der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ des DEGT, Teil I, Abt. B von Versandbahnhöfen des Rhein-Ruhr- und des Sieg-Lahn-Dillgebietes sowie von Peine, Salzgitter, Raum Osnabrück und Bremen (insgesamt 50 Stationen) nach Empfangsbahnhöfen am Main und südlich davon sowie nach Bahnhöfen des norddeutschen Küstengebiets (insgesamt 80 Stationen). Die Ermäßigungen für Güter der Regelklassen I, II und C/D schwanken zwischen 1 und 35% und für Güter der Regelklassen III, IV und F zwischen 1 und 25%. Die Begünstigung von Schiffsbauereisen ist ausgeschlossen, soweit hierfür der AT 8 B 1 (Schiffsbauereisen) Anwendung finden kann.
2. Der AT 8 B 22 für Frachtermäßigungen bei Walz- und Stahl-drahttransporten von Duisburg-Hochfeld Süd, Hagen-Harkort, Hagen-Haspe, Oberhausen Hütte und Rheinhausen nach Aalen, wenn sich der Tarifnehmer verpflichtet, innerhalb von 12 aufeinanderfolgenden Monaten mindestens 12 000 t zu beziehen.

In mehreren europäischen und nichteuropäischen Ländern wurden die Eisenbahntarife geändert:

Trotz ausgeglichener Gewinn- und Verlustrechnung für 1963 erhöhten die niederländischen Eisenbahngesellschaften zum 1. 3. 1963 ihren Stückguttarif (LST) um 9% und ihren Wagenladungstarif (LWT) einschließlich der Nebengebühren um 8%. Ähnliche Erhöhungen sind bei einigen Sondertarifen vorgesehen. Auch die Personenfahrpreise wurden heraufgesetzt, und zwar um etwa 7 bis 8% für die einfachen Fahrkarten und um etwa 3 bis 5% für die Tagesrückfahrkarten (am 15. 3. 64). Damit soll das sich in den letzten Monaten entwickelnde Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben — eine Folge der letzthin gewährten Lohnaufbesserungen um 10% (= 27 Mill. Gulden Mehraufwand) — ausgeglichen werden.

Auch die belgischen Eisenbahngesellschaften setzten ihre Tarife am 1. April d. J. herauf. Im Personenverkehr stieg der Kilometerpreis für die zweite Wagenklasse von 0,90 auf 1,00 bfr, für die erste Wagenklasse von 1,45 auf 1,50 bfrs. Ferner wurden ab 1. 4. d. J. auch höhere Frachtsätze berechnet, so u. a. im Paketverkehr, der in Belgien von der Eisenbahn durchgeführt wird.

Um die großen Kosten für die Entwicklung und den Ausbau des Eisenbahnwesens decken zu können, mußten die ostpakistanischen Eisenbahnen — erstmals seit 1954 — am 1. Mai d. J. ihre Fracht- und Personentarife erhöhen.

### Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

Das niederländische Ministerium für Verkehr genehmigte für den unregelmäßigen Überlandverkehr eine 3%ige, für den regelmäßigen Verkehr sowie den Ortsverkehr eine 4%ige Anhebung der Höchstsätze. Die Fachverbände hatten ursprünglich Tarifierhöhungen zwischen 10 und 15% gefordert, jedoch dürfen sich Kostensteigerungen in den Niederlanden nach ministerieller Anordnung grundsätzlich nur bis zu 5% in den Preisen niederschlagen. Die bereits gemeldeten Tarifierhöhungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (vgl. M 7, Jg. 1963, Nr. 4, S. 4) beziehen sich auf einen Minimumtarif (NIWO-Tarif). Die Unternehmer können die Tarifsätze bis zu 75% überschreiten.

Erhebliche Fahrpreiserhöhungen traten für den Straßenbahn-, U-Bahn und Autobusverkehr in Berlin (West) ein. Ab 1. April sind einfache Straßenbahn- oder U-Bahn-Fahrscheine um 14%, Autobus-Fahrscheine um 20% und Umsteigefahrscheine zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bis zu 50% teurer geworden.

### Binnenschifffahrtsfrachten

Wie im Eisenbahngüterverkehr wird die Frachthilfe aus Mitteln des Heizölsteueraufkommens auch für Steinkohlentransporte mit Binnenschiffen um 1% gekürzt. Ab 1. April d. J. wird sie mit 7,6% der für die deutsche Strecke rechtsverbindlich festgesetzten Beförderungsentgelte (ohne Liegegelder) berechnet.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1964 trat eine Verordnung des Bundesministers für Verkehr über den Frachtenausgleich bei der Beförderung von Mineralölen und Mineralölerzeugnissen in Kraft. Mit dieser Maßnahme sollen volkswirtschaftlich gerechtfertigte Entgelte für Verkehrsleistungen gesichert und verkehrswirtschaftliche Schäden in der Binnentankschifffahrt abgewendet werden. Alle Binnenschifffahrtsbetriebe, die Mineralöle und Mineralölerzeugnisse zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen entweder ganz oder im Falle einer durchgehenden Beförderung streckenweise auf Bundeswasserstraßen in Tankschiffen befördern, haben an den Zentralausschuß der deutschen Binnenschifffahrt e.V. in Beuel eine Ausgleichsabgabe in Höhe von 2% der rechtmäßig festgesetzten Tankfrachten sowie der Frachtzuschläge bei Nichtausnutzung der Ladefähigkeit zu entrichten. Diese Dienststelle verwaltet die einlaufenden Ausgleichsabgaben und zahlt evtl. beanspruchte Ausgleichsbeträge an die Empfangsberechtigten aus. Anspruch auf Ausgleichszahlung haben alle Befrachter, die Mineralöl oder Mineralölerzeugnisse nach einer Beförderung mit Binnentankschiffen im Ablauf mit einem anderen Verkehrsmittel (Eisenbahn oder LKW) empfangen. Dieser Frachtenausgleich wird in Höhe des Betrages erstattet, um den die Beförderungskosten die Kosten des unmittelbaren Eisenbahnverkehrs übersteigen (höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 3,50 DM je Tonne).

Am 1. Juni 1964 trat im Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Großschiffahrtsweges der Mosel ein Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf der kanalisiertem Mosel in ähnlicher Form in Kraft, wie er bereits für den kanalisiertem Main und Neckar sowie für die westdeutschen Kanäle gilt. Die Abgaben werden nach dem sechsklassigen Güterverzeichnis und nach Tonnen-Kilometern berechnet, wobei die Basistarifsätze ungefähr denjenigen auf dem Main und Neckar entsprechen. Mit einer Änderung der Tarife auf den Vergleichswasserstraßen ändern sich auch die Abgaben auf der Mosel.

Die Gebührensätze des Klärungstarifs für die Grenzstationen im Rheinverkehr Emmerich und Lobith sind mit Wirkung vom 1. April d. J. um 10% erhöht worden. Der letzte Tarif war etwa 12 Jahre in Kraft.

### Seeschifffahrtsfrachten

Zur Beobachtung der Frachtentwicklung in der Trampschifffahrt werden, in dieser Folge beginnend, zusätzlich einige Frachtenindices in den Tabellenteil unserer Veröffentlichung aufgenommen:

Reisecharterindex der Tageszeitung „Die Welt“, berechnet von Heinz Peters, Hamburg,

Reisecharterindices für die Übersee- und Küstenschifffahrt des Niederländischen Statistischen Zentralamts, Den Haag, (Quartalszahlen),

Reise- und Zeitcharterindices der Firma W. G. Weston, London,

Reise- und Zeitcharterindices der Firma Maritime Research Inc., New York (umfassende Darstellung).

Die Gruppenindices der Firma Weston werden wie die entsprechenden Indices der Chamber of Shipping und des Joh. den Braber, Rotterdam, zu zwei gesonderten Indexreihen „Reisecharter“ und „Zeitcharter“ zusammengefaßt. Für die Gruppenindices der Reise- sowie der Zeitcharter des Maritime Research Index wird dagegen eine gemeinsame Gesamtindexziffer als allgemeiner Trampfrachtenindex berechnet.

Die geringe Beteiligung der Tramptonnage dritter Länder an den amerikanisch-russischen Weizentransporten bewirkte in Verbindung mit der abwartenden Haltung der sonstigen Getreide-

verlader einen allgemeinen Rückgang der Reisecharterraten. Gegen Ende der Berichtszeit wurde die Nachfrage bei unveränderter Grundtendenz etwas lebhafter, so daß sich die Raten im April an fast allen Märkten außer für Erz und Düngemittel leicht erholen konnten. Die Raten für La Plata und US-Pazifik-Getreide waren besonders fest. Diese Entwicklung war jedoch vorwiegend saisonal bedingt. Für das am 1. August beginnende neue Weizenjahr 1964/65 rechnet man mit stark reduzierten Tonnageanforderungen. Besondere Sorgen bereitet den Trampreedern das neuerdings wieder zunehmende Überwechsellern von Tankertonnage in die Getreidefahrt. Ende April waren rund 2 bis 2 1/2 Mill. tdw Tankertonnage im Getreidetransport eingesetzt. W. G. Weston gibt den Rückgang der für Tanker abgeschlossenen Getreidefrachten von Januar bis April 1964 mit 30% gegenüber 19% für Trampschiffe an. Auch die subventionierte Auflegung von Tankertonnage auf Grund des Tankerstabilisierungsplans vermochte den Tonnagedruck auf den Getreidefrachtenmarkt nicht wesentlich zu mildern. Ein seit längerer Zeit in Reedereikreisen angestrebter Stabilisierungsplan für die Trampschiffahrt, der ebenfalls eine Subventionierung der aus wirtschaftlichen Gründen aufgelegten Schiffseinheiten vorsieht, ist inzwischen jedoch zurückgestellt worden, da sich nur die Schiffeigner von 4 Mill. tdw Trampfrachtraum (von insgesamt erforderlichen 12 Mill. tdw) zu einer Beteiligung bereitfinden. Einsteilen beschränkte man sich auf die Einsetzung eines Komitees zur Beobachtung der Frachtraten.

Nach der Berechnung der Maritime Research Inc. gingen die Trampfrachten von Januar bis April 1964 um 11% zurück und lagen im April 1964 um 10% über dem Vorjahresstand. Die Reisecharterraten entwickelten sich nach Angabe der entsprechenden Indices in der Berichtszeit ebenfalls rückläufig:

Reisecharterindices	Veränderung in % April 1964 gegenüber	
	Januar 1964	April 1963
Bundesrepublik Deutschland .....	- 14	± 0
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	- 15	+ 9
davon Getreide .....	- 21	+ 7
Zucker .....	- 9	+ 19
Erz .....	- 6	+ 6
Kohlen .....	- 19	+ 5
Holz .....	- 11	+ 10
Düngemittel .....	- 14	+ 6
Schwefel .....	-	-
Niederlande .....	- 24	+ 1
Dänemark .....	- 2	+ 6
Norwegen .....	- 9	+ 3
Italien .....	- 12	+ 6

Nach der Berechnung der Maritime Research Inc. gingen die lagen die Frachteinnahmen der Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern erneut tiefer. Von Januar bis April gingen sie um 34% zurück, übertrafen im April jedoch den Vorjahresstand noch um 30%. Auf dem Zeitchartermarkt konnte der Ratenhöchststand vom Januar trotz lebhafter Abschlußtätigkeit fernöstlicher Auftraggeber und europäischer Linienreeder nicht gehalten werden. Die Raten gingen zunächst leicht, von März bis April jedoch deutlich zurück. Auch hier macht sich die Enttäuschung der Reeder nach einer zu optimistischen Beurteilung der Aussichten, durch das amerikanisch-russische Weizengeschäft Beschäftigung zu finden, bemerkbar. Jedoch bewegen sich die Raten der Zeitcharter wie die der Reisecharter auch weiterhin noch beträchtlich über dem Niveau des Vorjahres.

Zeitcharterindices	Veränderung in % April 1964 gegenüber	
	Januar 1964	April 1963
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	- 17	+ 21
Niederlande .....	- 9	+ 24
Norwegen .....	- 8	+ 27

Der überraschend geringe Tonnagebedarf an Tankerraum für die Erdölfahrt führte zu einem ebenso raschen wie nachhaltigen Abbau der von Oktober 1963 bis Januar 1964 sprunghaft angestiegenen Tankerraten. Bis April 1964 waren sie nahezu auf den Ratenstand vom September 1963 zurückgegangen und lagen

sogar etwas tiefer als die Raten im April vorigen Jahres. Eine kleine Aufwärtsbewegung der transatlantischen Ölfachtraten, die unter Einfluß des günstigen amerikanischen Küstenmarktes von März bis April zustande kam, konnte den allgemeinen Ratenverfall nicht aufhalten. Insgesamt sind gegenwärtig bereits etwa 1,45 Mill. tdw Tankschiffraum aufgelegt (Zunahme im März 425 000 tdw und im April weitere 370 000 tdw). Davon gehören allerdings nur 30% Mitgliedern des Tankertonnage-Stabilisierungssystems, die nun von den angesammelten Umlagen profitieren können. Die übrigen 70% werden bei weiterhin anhaltendem Beschäftigungsmangel in der Ölfahrt teilweise versuchen, vorübergehend in die Getreidefahrt auszuweichen, wo gegenwärtig bereits eine Tankerflotte von 2 bis 2 1/2 Mill. tdw tätig ist und das Niveau der Trampfrachten drückt.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindices auf Basis Scale/Intascale)	Veränderung in % April 1964 gegenüber	
	Januar 1964	April 1963
Bundesrepublik Deutschland .....	- 55	- 7
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	- 58	- 16
Norwegen .....	- 50	- 9

Auch die Buchungen für langfristige Tankercharter zeigten sich von dem Ratensturz in der Tagesfahrt sichtbar beeinflusst:

AFRA-Durchschnittsrate	Veränderung in % 1. Vierteljahr 1964 gegenüber	
	4. Vj. 1963	1. Vj. 1963
Für Tanker von 13000 bis 24999 tdw .....	- 14	- 19
Für Großtanker ab 25000 tdw .....	- 15	- 20

Im ersten Vierteljahr 1964 lagen die AFRA-Durchschnittsraten und die mittleren Tagesraten auf etwa gleicher Höhe:

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 1. Vierteljahr 1964		
	umgerechnet nach AFRA-GP		Quartalsrate der Tagesabschl.
	GP	LV	
Karibische See — Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	25.5	22.5	24.2
Persischer Golf — Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	44.11	40.4	42.2

<sup>1)</sup> Großbritannien und Nordirland

Zur Ergänzung unserer Indexbetrachtung werden — mit dieser Folge beginnend — auch Indexzahlen zur Entwicklung der Schiffbaupreise und der Bunkerölpreise in unsere Tabelle „Sonstige Schiffahrtsindices“ aufgenommen. Beide Indices werden von Sachverständigen der Schiffahrtszeitschrift „Fairplay“, London, berechnet und veröffentlicht. Die Maßzahlen für die Bunkerölpreise werden auf Grund von statistischen Untersuchungen der OECD berechnet.

Die Stückgutraten der Linienfahrt zogen nach einigen Tarifrrevisionen für bedeutsame Fahrgebiete (West- und Südafrika) von Januar bis April leicht an. In der gleichen Zeit gaben jedoch die Massengutraten auf Grund der Frachtratenermäßigungen für wichtige Importgüter aus Ostasien (Kopra, Kautschuk, pflanzliche Öle) und wegen der Reduzierung der Winterzuschläge in der Ostseefahrt sowie unter dem Eindruck der Ratenrückbildung in der Trampfahrt nach. Diese Ratenabschwächung im Massengutsektor konnte im Februar vorübergehend sogar die seit längerer Zeit leicht aufwärts gerichtete Entwicklung der Gesamtziffer des BMV-Linienfrachtenindex kurz unterbrechen (0,4% Rückgang gegenüber Januar).

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % April 1964 gegenüber	
	Januar 1964	April 1963
Insgesamt .....	+ 0,8	+ 4,9
davon Stückgut .....	+ 2,1	+ 5,1
Massengut .....	- 2,4	+ 4,5

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich bei den Linienfrachten folgende Veränderungen:

#### 1. Europa- und Nahostfahrt

Die Rederi AB Götha, die Antwerp Sund Lines und die Belgian Scantic Lines setzten am 1. 3. 1964 für ihren Gemeinschaftsdienst von Antwerpen nach Göteborg und Halmstad höhere Frachtraten fest. Für Zellstofflieferungen werden ebenfalls ab März 1964 um 8 bis 10% höhere Linienraten gefordert. Am 1. Mai 1964 wurden die Raten für den Linienverkehr zwischen London und den belgischen Häfen sowie von den Rheinmündungshäfen nach Finnland heraufgesetzt. Als Grund führen die Reedereien allgemein die anhaltend steigenden Betriebskosten an. Die Konferenzlinien des Fahrtgebiets UK/Kont.—Portugal revidierten am 1. 3. 1964 ihre Tarifraten für Eisen und Stahl sowie für bestimmte Tarifklassen und für allgemeine Ladung. Ab 1. 4. 1964 stiegen die Raten für Verschiffungen vom Vereinigten Königreich nach Malta, Libyen und Nahostplätzen. Für den Linienverkehr zwischen Neapel/Catania/Messina/Palermo/Bari/Venedig/Triest und Häfen des Nordkontinents wurden die Frachtraten am 1. 4. 1964 allgemein um 2,50 \$ je 1000 kg bzw. um 1,00 \$ je 1 cbm heraufgesetzt.

#### 2. Afrikafahrt

Die am Kontinent-Libyenverkehr beteiligten Linien revidierten am 1. 4. 1964 ihre Tarife im aus- und eingehenden Verkehr. Zum gleichen Termin stiegen die Frachtraten für Verschiffungen von den Kanarischen Inseln nach dem Kontinent um 10%. Gleichzeitig zogen die Holzfrachten von westafrikanischen Häfen nach Kontinenthäfen um 20 s je lt an. Am 1. Mai d. J. erhöhten sich die Tarifraten im Frachtverkehr von Europa nach Lobito (direkt) und nach anderen Häfen Angolas um 10%, von Europa nach der Republik Kongo (Leopoldville), Ruanda, Burundi (über den Kongofluß oder über Lobito) und von der Küste Angolas nach Europa um einen nicht näher genannten Prozentsatz. Zu Frachtraten für Verschiffungen von und nach Pointe Noire (Kongo, Brazzaville) wird bereits ab 1. 3. 1964 wegen erhöhter Hafenkosten für den Frachtenumschlag eine Surcharge in Höhe von 3 s je lt erhoben. Dieser Satz wurde am 1. 6. 1964 um 50% reduziert. Für das Fahrtgebiet Südafrika (Walfischbay/Beira Range) wurden die Linienraten in der ausgehenden Fahrt ab 1. 4. 1964 um 10%, in der einkommenden Fahrt am 1. 3. bzw. 1. 4. 1964 im Einvernehmen mit der Südafrikanischen Regierung um 7½% erhöht (am 1. 3. für Ballenwaren, am 1. 4. für alle übrigen Waren). Die Frachtraten für Wolle (un-gewaschen), frische Früchte (bereits im November 1963 revidiert), Fruchtkonserven, Frischfleisch ohne Knochen, verschiedene Positionen Hartholz und Schnittholz bleiben unverändert. Die Konferenzlinien des anschließenden ostafrikanischen Fahrtgebiets (Häfen von nördl. Chinde bis Kap Guardafui) setzten am 1. 5. 1964 ihre Tarifraten in beiden Richtungen ebenfalls um 7½% herauf. Für die Fahrt von europäischen Häfen nach Mauritius werden vom gleichen Zeitpunkt an um 10% höhere Raten (mit verschiedenen Abweichungen) gefordert.

#### 3. Mittelostfahrt

Die Abfertungsverhältnisse in Dammam (Saud. Arabien am Persischen Golf) haben sich soweit verschlechtert, daß sich die Gollinien der Associated Continental and Mediterranean Middle East Lines zur Einführung einer 10%igen Congestion-Surcharge entschließen mußten. Nach einer 15tägigen Wartezeit trat dieser Zuschlag am 15. Mai in Kraft. In Colombo haben sich die Liegezeiten der Schiffe so stark verlängert, daß die bestehende Congestion Surcharge (ab 1. 2. 1962 12½%, ab 13. 12. 1963 25%) am 9. 3. 1964 auf 50% der Bruttofrachten heraufgesetzt werden mußte. Teilweise nehmen die Schiffe Abfertigungszeiten bis zu 85 Tagen auf sich. Diese Verzögerungen wurden mit der schlechten Arbeitsleistung der Hafendarbeiterschaft sowie mit Lohnkämpfen begründet. Auch im Hafen Chittagong (Ostpakistan) haben sich die Umschlagzeiten soweit verlängert, daß u. U. mit gleichartigen Tarifmaßnahmen der Konferenzlinien zu rechnen ist.

#### 4. Fernostfahrt

Am 1. 3. 1964 erhöhten sich Linienraten für Verschiffungen nach Vietnam und Kambodscha um 10%. Dagegen wurde die bestehende Congestion-Surcharge für die Fahrt nach Manila (ab 1. 8. 1963 25%, ab 30. 12. 1963 10%) zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben, da sich die Hafenverhältnisse dort weiter gebessert hatten.

#### 5. Südamerikafahrt

Die 35%ige Congestion-Surcharge für die Fahrt nach Rio de Janeiro und die auf 20% ermäßigte Surcharge für die Fahrt nach Santos waren wegen Besserung der brasilianischen Hafenverhältnisse ab 21. 10. 1963 bzw. ab 23. 1. 1964 ausgesetzt worden; diese Frist wurde nunmehr bis zum 31. 7. 1964 verlängert. Eine ursprünglich ab 1. 11. 1963 zu erhebende allgemeine Frachtsteuer der argentinischen Regierung auf alle Importe und Exporte (4% bzw. 2% des Frachtwertes) ist nach langen Verhandlungen mit den zur Zahlung verpflichteten argentinischen Importeuren und Exporteuren am 19. März 1964 in Kraft gesetzt worden und soll rückwirkend ab 14. 1. 1964 auf alle Export- und Importfrachten erhoben werden. Auf Grund erheblicher Verzögerungen der Schiffs-liegezeiten im Hafen Callao (Peru) führten die Konferenzlinien für die Fahrt von Europa nach diesem Hafen am 1. 3. 1963 einen 10%igen Hafenzuschlag (Mindestrate 3 \$ je Frachtonne) ein, der jedoch wegen Besserung der Hafenverhältnisse bereits am 19. 3. wieder aufgehoben wurde.

#### 6. Mittelamerikafahrt

Die gestiegenen Kai-, Lager- und Umschlagskosten in Trinidad und in den Häfen der Windward- und Leewardinseln veranlaßten die Mitgliedsreedereien der Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines, den festen Frachtenzuschlag für L. S. D.-Gebühren in diesen Fahrtrouten am 9. 3. 1964 um etwa 11 bis 12% zu erhöhen. Für die Fahrt nach Port-au-Prince (Haiti) und Demerara (Brit. Guayana) erfolgte die Erhöhung am 27. 4. 1964 (um 13 bis 14% bzw. um 11%).

#### 7. Nordamerikafahrt

Aus Wettbewerbsgründen forderten mehrere Mitgliedsreedereien der Gulf French Atlantic Hamburg Freight Conference die übrigen Konferenzmitglieder auf, die Frachtraten ihres Konferenzgebiets (US-Golf nach Europa) dem Tarif für die Fracht von Atlantikhäfen anzupassen. Da man sich über die Tarifrevision nicht einigen konnte, kündigten diese Reedereien ihre Konferenzzugehörigkeit auf, und zwar u. a. die Hamburg-Amerika-Linie, die Ozean-Stinnes-Linie und der Norddeutsche Lloyd. Nach vollzogenem Austritt setzten die nunmehr unabhängigen Reedereien ihre Frachtraten von US-Golfhäfen nach Hamburg und Bremen von sich aus auf das Niveau der Raten für die Löschhäfen Rotterdam und Antwerpen herab. Damit wurde zunächst die Diskriminierung der deutschen Löschhäfen in dieser Fahrtrichtung beseitigt.

Einige Mitgliedsreedereien der North Atlantic Westbound Freight Association ermäßigten verschiedene Warenpositionen ihres Linientarifs. Diese Maßnahme kam insofern überraschend, als nach der Poolbildung der Konferenz mit der unabhängigen Meyer-Linie (Norwegen) am 1. 7. 1963 allgemein eine Stabilisierung des Rateniveaus erwartet wurde.

#### 8. Sonstige Routen

Ständig steigende Betriebskosten nötigten die acht Mitgliedsreedereien des Aden und Red Sea Freight Rate Agreements sowie die Shipping Corporation of India, ihre Tarifraten für die Fahrt von Häfen der Malabarküste (Südwest-Küste Indiens) nach Aden und nach den Rote-Meer-Häfen am 1. 4. 1964 um 7,5% zu erhöhen. Dies ist die erste Tarifierhöhung nach Abschluß des Frachtabkommens im Jahre 1958. Aus dem gleichen Grunde wurden auch die Frachtraten für die Fahrt von westafrikanischen nach japanischen Häfen am 1. Mai d. J. heraufgesetzt (erstmalig seit 1961); auch hier machte die Erhöhung bis zu 7,5% aus. Zwei Mitgliedsreedereien der American West African Freight Conference, die „Farrell Lines Inc.“ und die „Elder Dempster Lines“, kündigten Anfang April ihre Konferenzzugehörigkeit. Für die Fahrt von den amerikanischen und kanadischen Atlantik-

häfen sowie von den Häfen an der St. Lorenz-Mündung nach westafrikanischen Häfen zwischen Port Etienne (Mauretanien) und Pointe Noire (Rep. Kongo—Brazzaville—) setzten sie gleichzeitig ihre Frachtraten um 15% herab. Um der neuen Konkurrenz zu begegnen, ermäßigten die übrigen Mitgliedsreedereien ihren Konferenztarif im gleichen Fahrtgebiet für eine Reihe von Gütern um den gleichen Prozentsatz.

Die bereits geschilderte Hafensituation in Colombo veranlaßte die Mitgliedsreedereien der amerikanischen India, Pakistan, Ceylon and Burma Freight Conference, für die Fahrt nach diesem Hafen ebenfalls eine Congestion Surcharge einzuführen. Sie wurde am 6. 4. 1964 für eine Dauer von 90 Tagen mit 15% festgesetzt. Am 7. 7. 1964 soll diese Surcharge durch eine 25%ige Erhöhung der Basisfrachten ersetzt werden. Auch in der Fahrt von Australien nach Mittelost wirkten sich die Hafenschwierigkeiten in Ceylon frachterhöhend aus. Seit März d. J. wird 35% Surcharge für die Fahrt nach allen Häfen Ceylons (statt bisher 20%) erhoben. Wegen der Umschlagsverzögerungen in Chittagong führten die von den Vereinigten Staaten aus fahrenden Konferenzlinien am 3. 4. 1964 ebenfalls eine Congestion Surcharge in Höhe von 30% ein, die am 2. 6. d. J. auf 40% erhöht wurde.

Die Linien der Straits-New York, Straits-Pacific und Straits-East Canada Shipping Conferences erhöhten am 17. 3. 1964 die Frachtraten für Verschiffungen von Rohkautschuk und Latex von malaiischen Häfen nach Nordamerika um 10%. Der „Malaya Rubber Producers Council“ empfahl deshalb seinen Mitgliedern, die Vereinbarungen mit den Mitgliedsreedereien dieser Konferenzen zu kündigen. Die Frachtverteuerung wird von Verladerkreisen als starke Bedrohung der Wettbewerbsfähigkeit malaiischen Naturkautschuks gegenüber synthetischen Erzeugnissen auf dem amerikanischen Markt angesehen.

Wegen Hafenverstopfung und steigender Umschlagskosten in Callao (Peru) wird ab 23. 3. 1964 eine „Emergency-Surcharge“ von 10% für Verladungen von amerikanischen Atlantik- und Golfhäfen nach Callao und in der Gegenrichtung erhoben.

#### Rohrleitungen

Da im Jahre 1964 voraussichtlich 18 Mill. t Rohöl (gegenüber 8,65 Mill. t im Jahre 1963) durch die SEPL-Erdölleitung von Lavéra (bei Marseille) zum Oberrhein gepumpt werden können, ermäßigten sich die Durchsatzkosten dieser Leitung von 8,50 bis 10 FF je t im Frühjahr 1963 auf 7,50 FF Anfang April 1964. Im Jahre 1965 soll sich die Durchsatzkapazität auf 25 Mill. tp.a. erhöhen (Endkapazität 30 Mill. tp.a.). Bis dahin werden die Kosten voraussichtlich auf 5 bis 6 FF je t sinken.

#### Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Im Binnenflugverkehr der Bundesrepublik senkte die Deutsche Lufthansa mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums den einfachen Flugpreis für den Air-Bus zwischen Frankfurt/Main und Hamburg ab 1. 4. 1964 von 75 auf 72 DM. Der Flugpreis für den Hin- und Rückflug in Höhe von 135 DM bleibt unverändert.

Die österreichische Fluggesellschaft AUA führte erstmals für die Zeit vom 9. Mai bis 28. September 1964 verbilligte Nachtflüge von Wien nach London ein, wobei die Flugpreise um 22% unter den Normaltarifen liegen. Auch die britische Fluggesellschaft BOAC bietet für 1964 wieder billigere Kabotageflugpreise an.

Aus verschiedenen Zeitungsmeldungen wurden erstmalig Zahlen über die russischen Inlandsflugpreise bekannt: Danach sind die Binnenflugpreise der Aeroflot in den letzten Jahren durchschnittlich jedes Jahr um 15% gesenkt worden und liegen gegenwärtig nur noch etwas höher als die Eisenbahnfahrpreise der 1. Klasse. Der russische Flugpassagier fliegt für einen Rubel (nach dem offiziellen Kurs = 1,10 US-Dollar) innerhalb der UdSSR 50 bis 55 km, d. h. mehr als das Dreifache als nach dem internationalen Tarif der IATA. Der Auslastungsgrad der sowjetischen Flugzeuge betrug 1963 73,4% der verfügbaren Sitzplätze (gegenüber z. B. 52,7% der Lufthansa).

#### Zur Beachtung:

Zur Erklärung der Preisänderungen werden zum Teil nicht nachprüfbare Markt- und Zeitungsmeldungen verwendet.

Die in Miami festgesetzten Mindest-Charterraten für Nur-Fracht-Flugzeuge, die ab 1. 4. 1964 gelten, sind nunmehr bekanntgegeben worden:

Flugzeugtyp	Ladekapazität	Charterrate in \$ je Flugmeile
Douglas C 6 .....	bis zu 11 t	1,74
Douglas C 7 .....	bis zu 12 t	1,80
	von 12 bis 16 t	2,40
	„ 16 „ 17 t	2,45
	„ 17 „ 19 t	2,65
Lockheed L 1049 .....	bis zu 15 t	2,25
	von 15 bis 16 t	2,40
	„ 16 „ 19 t	2,65
Lockheed L 1649 .....	bis zu 14 t	2,10
	von 14 bis 16 t	2,40
Canadair CL — 44 .....	bis zu 20 t	2,80
	von 20 bis 25 t	3,35
	„ 25 „ 30 t	3,85
Boeing 707 .....	bis zu 37 t	4,75
Douglas C 8 .....	von 37 bis 41 t	4,90

Durch diese Mindest-Charterraten soll der überstarke Wettbewerb der Chartergesellschaften gegenüber den Liniengesellschaften verhindert werden.

#### Post- und Fernmeldegebühren

In Erweiterung des Selbstwählerdienstes mit Belgien, Frankreich (Paris), den Niederlanden, Österreich und der Schweiz wurde am 8. 3. 1964 die vollautomatische Vermittlung auch von der Doppel-Knotenvermittlungsstelle Koblenz aufgenommen. Die Sprechzeiten für eine Gebühreneinheit zu 16 Pf entsprechen den Sprechzeiten für Düsseldorf, Köln und Bonn (vgl. Text zu M 7, Jg. 1963, Nr. 4, S. 7).

Mitte Februar 1962 wurde die erste Direktverbindung des Fernsprechverkehrs über Telefon-Großkabel zwischen Großbritannien und der Bundesrepublik eröffnet. Am 2. 5. wurde in London der vollautomatische Fernsprechverkehr (Selbstwählerdienst von STD-Anschlüssen) mit Teilnehmern der Bundesrepublik aufgenommen, am 20. 5. folgte die Eröffnung des vollautomatischen Fernsprechdienstes vom Bundesgebiet (ohne Berlin) aus nach Großbritannien für große Teile des westdeutschen Vermittlungsnetzes (Düsseldorf und Umgebung, Wesel, Siegen, Aachen, Bonn, Dortmund, Hagen, Münster und Koblenz). Von diesen Vermittlungsstellen sind 500 britische Ortsnetze vollautomatisch zu erreichen. Bereits in diesem Jahr sollen weitere Ämter im Bundesgebiet angeschlossen werden. Für die Einheitsgebühr von 16 Pf können die Teilnehmer mit Großbritannien 4,571 Sekunden sprechen.

In Italien erhöhten die staatlich konzessionierten Telefongesellschaften am 1. 5. 1964 die Quartalsgebühren der verschiedenen Abonentengruppen (private Haushalte, Banken und große Handelsfirmen, kleine Firmen und Büros, öffentliche Gaststätten) in Städten mit über 200 000 Einwohnern um rund 40%. Gleichzeitig stieg die Taxe für Münzautomaten um 50% (von 30 auf 45 Lire). Überdies hat das interministerielle Preiskomitee die Zahl der in der Gebühr enthaltenen gebührenfreien Gespräche vermindert.

Die französischen Post- und Fernmeldetarife stiegen am 19. 5. 1964 allgemein an. Während die Gebühren für den Normalbrief bis 20 g und für das Ortsgespräch unverändert blieben, erhöhten sich die Steigerungsgebühren für schwerere Briefsendungen sowie mehrere Fernsprechgebührensätze, so z. B. die Grundgebühr für Fernsprechanschlüsse um etwa 33%, die Gebührenpauschale in der Ortszone von Groß-Paris um etwa 6%, die Ortsgesprächsgebühren für Münzautomaten um etwa 8%. Die ermäßigte Gebühr für Postkarten mit nur fünf Wörtern Text wurde gestrichen. Die Zuschlagsgebühr für Einschreibbriefe stieg um 43%. In der Gewichtsstufe für Postpakete bis 300 g gelten um 17% höhere Sätze; Abholerabonnements stiegen um 20 bis 40%. Postanweisungen bis 10 FF Überweisungsbetrag verteuerten sich um 25%. Außerdem wurden die Gebühren für Drucksachen, Eilbriefzuschläge, Telegramme u. a. m. heraufgesetzt.

# Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

## A. Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschafts-  
presse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im ein-  
zelnen das Quellenverzeichnis Seite 40).

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

## B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Wk. = Westküste
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Ok. = Ostküste
ETS = European Tramping Schedule	n = Nominell
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraft- fahrzeugen	DM = Deutsche Mark
E = Eilzug	bfrs = Belgische Francs
D = Schnellzug	dkr = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vbf = Verschiebebahnhof	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Pr. = Privat	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schillinge
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfr = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = US-Dollar
Antw. = Antwerpen	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Nordd. = Norddeutsche	

BRT = Bruttoregistertonne  
bzw. NRT = Nettoregistertonne

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

c. c. = cubic capacity

Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften  
eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes  
einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade-  
und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter  
Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).

Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines  
Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder  
metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis  
zur sog. Ladelinie.

Die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt-  
oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume  
sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes,  
gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

1 lb = 453,59265 Gramm
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
1 t = 1 000 kg
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t
1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 Fathom = 165 cu. ft. = 4,6721 cbm
1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu. ft. = 6,116 cbm

engl. Meile = 1 609,34 m
p = vorläufige Zahl
r = berichtigte Zahl
s = geschätzte Zahl

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

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

# C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

#### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 12

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Der Grundpreis je Kilometer 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>3)</sup> Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Auf bundesdeutschen Strecken. — <sup>6)</sup> Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — <sup>7)</sup> 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. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettteilen der 1. Klasse — <sup>8)</sup> Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

#### 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — <sup>4)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>5)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen. — <sup>6)</sup> Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

Seite 14

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. Für Spanien gelten die alten Bezeichnungen. — <sup>2)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>3)</sup> Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Bis zum 31. 12. 1963 betragen die Fahrpreise der 1. Klasse Schnellzug das Doppelte der 2. Klasse. Für die 2. Klasse waren die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. Ab 1. 1. 1964 wird ein Schnellzugzuschlag von 10 s zu den Fahrpreisen in beiden Wagenklassen erhoben (für Hin- und Rückfahrt doppelte Zuschläge). — <sup>4)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

#### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

<sup>1)</sup> In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expreß-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1964, Heft Nr. 18 vom 27. 4. 1964) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,924 sind die Fahrpreise mit den in den Berichten PLW. Reihe 7 einschl. Jg. 1958 Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

## B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

#### 2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Für den Eisenbahn-Gütertransport zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie innerhalb von Berlin (West) gilt ein besonderer Interzonentarif, der von dem hier ausgewiesenen DEGT abweicht. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 15 (Fortsetzung)

<sup>3)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>4)</sup> Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — <sup>5)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — <sup>6)</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>7)</sup> Gültig ab 1. 4. 1937. — <sup>8)</sup> Bei Volladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. Juli 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). — <sup>9)</sup> Abweichend hiervon wurden neu festgesetzt: Die Sätze der Regelklassen am 1. 2. 1958, die Sätze des Ausnahmetarifs I B 34 am 1. 10. 1961 (in gleicher Höhe wie am 1. 2. 1958).

#### 3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Haupteinlieferungsgebieten

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

Seite 16

<sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse B. — <sup>3)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — <sup>4)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 % unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beforderung in offenen oder gewöhnlich gedeckten Wagen gleich. — <sup>5)</sup> D 1958. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für die Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>7)</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>8)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>9)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — <sup>10)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40%. — <sup>14)</sup> Sonstiger Zellstoff und Holzschliff. — <sup>15)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — <sup>16)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangütertarif). — <sup>17)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangütertarif). — <sup>18)</sup> Regelklassen I bis V, gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>19)</sup> Durchschnitt April-Dezember. — <sup>20)</sup> Nach Regelklasse E.

Erläuterung: a) Kühlwagen. — b) Gedeckter Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen. — e) Privat-Wagen.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen. Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 21).

Seite 17

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — <sup>4)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>6)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten) ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>7)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>8)</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. — e) Zechengruppen: I = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 18

<sup>1)</sup> Siehe Seite 19, Anmerkung 7). — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Loszeiten. — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankerschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> März bis Dezember. — <sup>10)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>11)</sup> D Januar/Juli.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Seite 19

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>2)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2. S. 21). — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2. S. 21). — <sup>4)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ . D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löscheziten) berechnet. — <sup>6)</sup> Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

#### 2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Für alle Binnenschifftransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisierten Mains und Neckars werden Schiffsabgaben erhoben, die je Kilometer der zurückgelegten Fahrtstrecke zwischen Main- bzw. Neckarhäfen und der Flußmündung berechnet werden. Die Abgabensätze richten sich nach der Art des Transportguts.

Seite 20

<sup>1)</sup> Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

#### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 20 (Fortsetzung)

<sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>3)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>4)</sup> Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. 1. 1951. für Braunkohlenbriketts ab 1. 4. 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen. — <sup>5)</sup> Die Durchschnittsprozentsätze beziehen sich auf die Tage ohne Verkehrsbehinderung. Vom 21. 1. bis zum 20. 2. 1963 12 Uhr mittags war der Rheinschiffsverkehr wegen Eisschwierigkeiten unterbrochen.

### B. Seeschifffahrt

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

#### 1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 21

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer, Reis) — <sup>2)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>3)</sup> Ohne Isefjord und Bornholm. — <sup>4)</sup> Einschl. Firth of Forth. — <sup>5)</sup> Nicht nördlich von Aarhus einschl. dänische Inseln ohne Isefjord und Bornholm. — <sup>6)</sup> Dezember. — <sup>7)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst. — <sup>8)</sup> Nicht nördlich von Aarhus einschl. dänische Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — <sup>9)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1 bis 500 Standards. — <sup>10)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — <sup>11)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina—Björneborg.

Seite 22

<sup>1)</sup> Siehe Seite 21, Anmerkung <sup>9)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>3)</sup> Einschl. Gent, Ostende, Zeebrugge. — <sup>4)</sup> Einschl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>5)</sup> Dezember. — <sup>6)</sup> Ab Januar, 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>7)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst. — <sup>8)</sup> Oberhalb Duisburg bis einschl. Köln-Porz. — <sup>9)</sup> Nicht nördlich von Aarhus ohne Isefjord und Bornholm. — <sup>10)</sup> Ohne Venersee. — <sup>11)</sup> Kalksteine. — <sup>12)</sup> Einschl. Frederikshavn, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>13)</sup> Ohne Aalborg/Norresundby.

Seite 23

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <sup>2)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>3)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>4)</sup> Ab 1961 \$ je 2240 lbs. — <sup>5)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>6)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — <sup>7)</sup> Einschl. Rotterdam loschen. — <sup>8)</sup> Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — <sup>9)</sup> Einschl. Abschlüsse auf Basis frei ein und aus. — <sup>10)</sup> Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <sup>2)</sup> Abbrände. — <sup>3)</sup> Einschl. Rotterdam loschen. — <sup>4)</sup> 1950 bis 1955 nach UK/Kont., berechnet nach MOT. — <sup>5)</sup> Kali. — <sup>6)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — <sup>7)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

### C. Schiffsverkehrsindices

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma W. G. Weston, London und der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Harley Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex (Den Braber) werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

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

**MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **Scale** = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — **Intascale** = International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962. — **USMC** = United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule von 1938, veröffentlicht seit Beginn des Jahres 1946. — **ATRS** = American Tanker Rate Schedule der Association of Ship Brokers and Agents, Inc., New York, entwickelt in den Jahren 1953 bis 1956, in Anwendung etwa seit Juli 1958.

Seite 25

<sup>1)</sup> Berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>3)</sup> 2. Hj. 1954. — <sup>4)</sup> Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6) mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet. — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — <sup>5)</sup> Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — <sup>6)</sup> Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — <sup>7)</sup> Umbasiert von Jahreszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber of Shipping auf Basis 1952 = 100.

Seite 26

<sup>1)</sup> Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 12 Monaten für Motorschiffe von 9000 tdw. und mehr. — <sup>2)</sup> In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Meßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — <sup>3)</sup> Ohne Tankerabschlüsse. — <sup>4)</sup> Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 12½ Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — <sup>5)</sup> Motorschiffe von 8000 bis 13000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — <sup>6)</sup> Austauschverhältnis: Gesamtindex der Reisecharterraten (gleitende 4-Wochen-Mittel) in % des Gesamtindex der Zeitcharterraten. — <sup>7)</sup> Sonderindex zum Vergleich von Reisecharterraten, die für Getreidetransporte in Tankern abgeschlossen werden. — <sup>8)</sup> Vgl. Anmerkung S. 25, Nr. 7). — <sup>9)</sup> Umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis Juli-September 1954 = 100 berechneten Indices. — <sup>10)</sup> 2. Hj. 1954. — <sup>11)</sup> Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 tdw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — <sup>12)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — <sup>13)</sup> Vor 1960 auf Basis USMC. — <sup>14)</sup> Umbasierte Jahreszahl des früher veröffentlichten Index auf Basis 1949 = 100.

## II. Schiffsverkehr

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Seite 27

<sup>1)</sup> Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7, „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — <sup>2)</sup> Ab Northern Range, St. Lawrence und Albany. — <sup>3)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — <sup>4)</sup> Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien. Erz ab Vitoria nach UK/Nord-europa. — <sup>5)</sup> Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — <sup>6)</sup> Ab Huelva/Morphou/Vassiliko-Bay. — <sup>7)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — <sup>8)</sup> Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — <sup>9)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>10)</sup> Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — <sup>11)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — <sup>12)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>13)</sup> Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torreveja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>14)</sup> Ab Marmagoa und Dungun.

#### 1. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindizes (Großbritannien)

Seite 28

<sup>1)</sup> Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 t d w. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t d w. (GP- General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t d w. (LV = Large Vessels) geführt. Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — <sup>2)</sup> Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — <sup>3)</sup> Suez-Route: Zuzüglich s 6.3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — <sup>4)</sup> Kap-Route. — <sup>5)</sup> Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — <sup>6)</sup> Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekannt gewordenen Reise- und Konsektivchartern mit 4000 t und mehr. Diese Gesamtsumme ist auf die Güter Getreide, Zucker usw. aufgeteilt. Die Monatszahlen des Activity- und des Zeitcharter-Volume-Index stellen das arithmetische Mittel der wöchentlich bekanntgegebenen Originalmeßziffern dar. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen (Berechnung des Statistischen Bundesamtes). — <sup>7)</sup> Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — <sup>8)</sup> Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerolpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — <sup>9)</sup> Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70:30. — <sup>10)</sup> Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — <sup>11)</sup> Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dunnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — <sup>12)</sup> Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten.

## III. Luftverkehr

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

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) <sup>1)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — <sup>2)</sup> April bis Dezember.

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen. Nur vom 1. 10. bis 31. 3. zugelassen.

<sup>1)</sup> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikkrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikkrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>3)</sup> Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. 10. 1960 für den einfachen Flug in der I. Klasse ein Zuschlag von DM 252,00 erhoben (nach New York ab 1. 4. 1960). In der Sparklasse gelten folgende Zuschläge: Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. Die in DM angemerkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung um 4,75%. — <sup>4)</sup> Soweit in der Winterflugperiode (jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. um 42,00 bzw. 76,00 DM (ab 6. 3. 1961 um 40,00 bzw. 72,00 DM) niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen. — <sup>5)</sup> Vom 1. 4. 1959 bis zum 31. 3. 1960 wurde bei Benutzung von Düsenflugzeugen für den einfachen Flug in der I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. von DM 63,00 in der Touristen- und Sparklasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10% bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikkroute ab Juli 1960 nicht mehr geführt.

### B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste  $\frac{1}{2}$  kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden -perrige 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 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — <sup>2)</sup> Ostroute (über Indien)

#### 2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

#### 3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)

Seiten 33/34

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — e) Der Verladner kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen kamen im Laufe der Jahre 1955/56 in Fortfall.

<sup>1)</sup> Vor 1959 Mindestgewicht 250 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Vor 1959 Mindestgewicht 200 kg. — <sup>4)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>5)</sup> Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>7)</sup> Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — <sup>8)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>9)</sup> Fuchspelze. — <sup>10)</sup> Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — <sup>11)</sup> Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung. — <sup>12)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>13)</sup> Einschl. Textilfertigungswaren.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Vor dem 1. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

### A. Postverkehr

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

##### a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 35

<sup>1)</sup> Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warenproben) die Zusatzbezeichnung „Standard“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze (20 bzw. 10 Pf, ab 1. 3. 1963 20 bzw. 15 Pf) erhoben. — <sup>4)</sup> Die Sendungsart „Geschäftspapier“ fällt im Inlandsdienst weg. Diese Sendungen unterliegen ab 1. 3. 1963 den Briefgebühren. — <sup>5)</sup> Paketgebühren der Entfernungzone 2 (bis 150 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (bis 300 km), 4 (über 300 km). — <sup>6)</sup> Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Gebührensätzen die Gebühr für ein unversiegeltes Wertpaket bzw. Wertpostgut mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf berechnet. — <sup>7)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> Zeitungsstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — <sup>9)</sup> Ab 1. 1. 1964 tritt an die Stelle der Zeitungsgebühr und der Zeitungszustellungsgebühr eine einheitliche Vertriebsgebühr. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Pf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungsstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — <sup>10)</sup> Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wird für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Pf erhoben.

##### b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 36

<sup>1)</sup> Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsg Gebühr je kg und einer Entfernungsg Gebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungszustellungen berechnet wird. — <sup>2)</sup> Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — <sup>3)</sup> Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

#### 4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

### B. Fernsprechdienst

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

#### 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

<sup>4)</sup> Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Für jede weitere Minute beträgt die Gebühr ein Drittel der angegebenen Sätze. Angefangene Minuten werden wie volle Minuten gezählt. — <sup>5)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>6)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

#### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — <sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter. — <sup>7)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin (zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>9)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>10)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>11)</sup> Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — <sup>12)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

#### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

#### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

#### 5. Telexgebühren im Auslandsdienst (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)

Seite 38

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegfalls der Ermäßigung. — <sup>4)</sup> Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — <sup>5)</sup> Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird  $\frac{1}{3}$  der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — <sup>6)</sup> Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — <sup>7)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — <sup>8)</sup> Der Selbstwählerverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn, 1963 nach der Tschechoslowakei und Italien.

Seite 39

### D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

<sup>1)</sup> Nach dem Haupttarif ohne Berücksichtigung von Fahrstrecken in gebirgigem Gelände. — <sup>2)</sup> Richtpreise. — <sup>3)</sup> Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Beförderungsgebühren beträgt im allgemeinen etwa 15%. — <sup>4)</sup> Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — <sup>5)</sup> Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — <sup>6)</sup> Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiter-Zeitkarten nicht mehr ausgegeben. — <sup>7)</sup> Schülerzeitkarten wurden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Roheinkommen bis zu 150 DM monatlich.

# I. Eisenbahnverkehr

## A. Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km			
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>		
a) Sätze in allen Zügen <sup>2)</sup> )														
Einfache Fahrt														
1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00		
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00		
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00		
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00		
1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00		
1. 1. 1963 .....	6,00	4,00	12,00	8,40	28,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00		
Hin- und Rückfahrt														
1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00		
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00		
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00		
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00		
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00		
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00		
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge <sup>3)</sup> )														
1. 6. 1932 .....	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50		
1. 1. 1945 .....	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50		
1. 4. 1946 .....	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00		
25. 7. 1948 .....	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00		
15. 10. 1951 .....	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00		
23. 5. 1954 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00		
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag <sup>3)</sup> )														
19. 10. 1936 .....	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50		
1. 4. 1946 .....	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00		
25. 7. 1948 .....	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00		
15. 10. 1951 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00		
23. 5. 1954 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00		
3. 6. 1956 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00		
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag <sup>4)</sup> )														
2. 6. 1957 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—		
1. 12. 1957 .....	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—		
e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse														
	im Binnverkehr		im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn    Österreich. Bundesbahn    Dänischen Staatsbahn						im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>5)</sup> )					
1. 5. 1955 .....	5,00		7,00		8,00		8,00		8,00					
1. 4. 1958 .....	6,50		6,50		6,50		6,50		8,00					
1. 5. 1961 .....	6,50		6,50		6,50		6,50		9,00					
26. 5. 1963 .....	6,50		6,50		9,00		9,00		9,00					
f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft														
	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen	
	1. Kl.				2. Kl.				3. Kl.					
					Einbettabteill		Zweibettabteill							
bis 14. 2. 1951 .....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00	
15. 2. 1951 .....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00	
12. 2. 1953 .....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00	
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km			
1. 3. 1955 .....	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00			
	1. Klasse						2. Klasse							
	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse				
3. 6. 1956 <sup>7)</sup> .....	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00			
1. 3. 1958 .....	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00			
15. 3. 1961 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50			
27. 5. 1962 .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00			

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>						
<b>Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt</b>								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
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	—	—	—	—
1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 <sup>2)</sup>	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962	9,90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
1. 5. 1963	10,80	7,20	43,20	28,80	75,00	50,00	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
1. 8. 1959 <sup>2)</sup>	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
15. 1. 1962	15,00	9,90	59,40	39,60	104,00	69,00	—	—
1. 5. 1963	16,20	10,80	64,80	43,20	113,00	75,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1963 in FF<sup>3)</sup>) Einfache Fahrt <sup>4)</sup></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
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
<b>Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt</b>								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 080
1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
1. 1. 1963	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt <sup>4)</sup></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
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 <sup>5)</sup>	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt</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	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt</b>								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
15. 3. 1964	3,70	2,55	13,80	8,90	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,30	—	—	—	—
1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	5,80 <sup>6)</sup>	3,90 <sup>6)</sup>	21,15 <sup>6)</sup>	14,15 <sup>6)</sup>	—	—	—	—
15. 3. 1964	6,00 <sup>6)</sup>	4,05 <sup>6)</sup>	22,30 <sup>6)</sup>	14,90 <sup>6)</sup>	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.



### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>1)</sup>

Stand: Mai 1964

Fahrstrecke von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland .....	304	70,21	56,79	140,42	113,58
Hoek van Holland—Venlo (Grenze) .....	191	16,51	11,74	33,02	23,48
Venlo (Grenze)—Passau .....	767	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau Hbf—Wien West .....	298	26,66	16,28	53,32	32,56
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 560</b>	<b>206,88</b>	<b>147,81</b>	<b>371,76</b>	<b>267,62</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover .....	127	16,77	11,18	33,54	22,36
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) .....	388	62,71	44,25	115,23	85,04
Aachen Süd (Grenze)—Passau .....	758	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau—Wien West .....	298	26,66	16,28	53,32	32,56
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 571</b>	<b>199,64</b>	<b>134,71</b>	<b>347,09</b>	<b>237,96</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze) .....	512	59,81	39,90	119,62	79,80
Kehl (Grenze)—Salzburg .....	561	68,00	46,00	112,00	76,00
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 073</b>	<b>127,81</b>	<b>85,90</b>	<b>231,62</b>	<b>155,80</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze) .....	241	28,40	18,93	56,80	37,86
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) .....	175	20,96	13,33	35,97	24,97
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) .....	719	89,00	60,00	139,00	94,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen .....	368	38,79	26,06	58,48	38,79
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 503</b>	<b>177,15</b>	<b>118,32</b>	<b>290,25</b>	<b>195,62</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze) .....	512	59,81	39,90	119,62	79,80
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze) .....	507	65,00	44,00	109,00	74,00
Cheb (Grenze)—Prag .....	230	40,92	27,28	81,84	54,56
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 249</b>	<b>165,73</b>	<b>111,18</b>	<b>310,46</b>	<b>208,36</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Venlo (Grenze) .....	174	15,62	11,19	31,24	22,38
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf. ....	607	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel Bad. Bf.—Bern .....	126	19,03	13,68	28,46	20,33
<b>Insgesamt</b> .....	<b>907</b>	<b>110,15</b>	<b>75,87</b>	<b>183,70</b>	<b>126,71</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze) .....	153	19,03	12,29	31,96	22,32
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf. ....	597	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf.—Chiasso .....	339	35,67	25,69	53,59	38,44
Chiasso—Rom .....	707	70,40	39,07	140,80	78,08
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 796</b>	<b>200,60</b>	<b>128,02</b>	<b>350,35</b>	<b>222,84</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See .....	195/59	32,08	21,48	48,17	32,31
Puttgarden Mitte See—Kufstein .....	1 119	187,00	92,00	187,00	126,00
Kufstein—Innsbruck .....	73	7,84	5,24	15,68	10,48
<b>Insgesamt</b> .....	<b>1 446</b>	<b>176,92</b>	<b>118,72</b>	<b>250,85</b>	<b>168,79</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze) .....	368	38,79	26,06	58,48	38,79
Flensburg (Grenze)—Salzburg .....	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
Salzburg—Jesenice (Grenze) .....	219	20,31	12,52	40,62	25,04
Jesenice (Grenze)—Belgrad .....	629	24,30	17,28	48,60	34,56
<b>Insgesamt</b> .....	<b>2 370</b>	<b>223,40</b>	<b>149,86</b>	<b>337,70</b>	<b>226,39</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze) .....	170	21,69	14,48	43,38	28,96
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen .....	747	102,18	80,03	160,06	125,10
Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf. ....	945	116,00	78,00	169,00	114,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso .....	339	35,67	25,69	53,59	38,44
Chiasso—Mailand .....	51	5,12	2,88	10,24	5,76
<b>Insgesamt</b> .....	<b>2 252</b>	<b>280,66</b>	<b>201,08</b>	<b>436,27</b>	<b>312,26</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) .....	614	77,93	52,99	124,86	85,31
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See .....	195/89	35,72	23,97	53,67	36,07
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) .....	740	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) .....	175	20,96	13,33	35,97	24,97
Jeumont (Grenze)—Paris .....	241	28,40	18,93	56,80	37,86
<b>Insgesamt</b> .....	<b>2 054</b>	<b>256,51</b>	<b>172,22</b>	<b>416,30</b>	<b>282,21</b>

### B. Güterverkehr

#### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut (Entfernung 150 km) in RM/DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Stichtag der Neufestsetzung								
	1. 10. 1936 <sup>3)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg .....	} 2,80	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74
101— 500 kg .....									
501—1000 kg .....	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87
über 1000 kg .....	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25	5,77
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg .....	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70
501—1000 kg .....	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70

#### 2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen<sup>4)</sup> (von mindestens 15 t bzw. 20 t<sup>5)</sup>, Entfernung 150 km) in RM/DM je 100 kg

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Neufestsetzung									
	1. 10. 1936 <sup>3)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 3. 1962 <sup>9)</sup>		
15 t										
Regelklasse A .....	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	2,24	} 2,35	2,24
B .....	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19				
C .....	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	} 2,24	2,13	} 2,24	2,13
D .....	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99				
E .....	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	} 2,07	1,97	} 2,07	1,97
F .....	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61				
G .....	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	} 1,46	1,39	} 1,46	1,39
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen .....	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32				
1 B 34 Grubenholz <sup>2)</sup> .....	1,80 <sup>7)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,49	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

### 3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Haupteinflangsbereichen

Bis 31. 1. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t, ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t  
in RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohlen	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. plzl. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hamburg-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter Calbecht	Meggen (Westf.)	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>	A/B <sup>2)</sup> c)	24 S 5 <sup>b)</sup>	A/B <sup>3)</sup> b)	7 B 35 <sup>c)</sup>	7 B 21 <sup>c)</sup>	7 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>		6 B 14 <sup>c)</sup>
1955 D	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 D	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 D	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D <sup>4)</sup>	58,19 <sup>5)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	30,65 <sup>6)</sup>	18,40 <sup>6)</sup>	18,40 <sup>6)</sup>	22,10
1961 D	50,55	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	22,10
1962 D	51,02	33,68 <sup>8)</sup>	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	26,13	16,98	16,98	21,68
1963 D	52,07	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
1963 Juli	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
Aug.	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
Sept.	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
Okt.	55,60 <sup>7)</sup>	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
Nov.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
Dez.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
1964 Jan.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
Febr.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
März	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
April	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,30	16,30	21,10
Mai	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,30	16,30	21,10

  

Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Diesel-Kraftstoff (DK)	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngerkalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (64 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osna-brück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Back-nang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 1 <sup>d)</sup>	14 B 2 <sup>d)</sup>	C/D <sup>2)</sup> e)	14 B 23 <sup>d)</sup>	4 B 6 <sup>b)</sup>	G <sup>c)</sup>	12B1 <sup>10)</sup> e)	11 B 1 <sup>b)</sup>			23 S 3 <sup>b)</sup>	21 S 2 <sup>c)</sup>	A/B <sup>3)</sup> e)
1955 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D <sup>4)</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	40,25	25,30
1959 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 D	27,05	14,60	52,50	8,60	38,24	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1963 D	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1963 Juli	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Ang.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Sept.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Okt.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Nov.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Dez.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1964 Jan.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Febr.	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
März	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
April	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Mai	26,40	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30

  

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>1)</sup>	Stahlschrott	Stab-, Formstahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>13)</sup>		
													Passau Hbf	Regensburg
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	(62 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	(365 km)	(254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F <sup>e)</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>13)</sup> b)	C/D <sup>14)</sup> 15) b)	8 B 8 <sup>17)</sup> c)	8 B 8 <sup>17)</sup> c)	F/IV <sup>18)</sup> c)	D/IV <sup>18)</sup> c)	C/D <sup>15)</sup> c)	D/IV <sup>18)</sup> c)	
1955 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>4)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,56	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1962 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1963 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1963 Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Sept.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Okt.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Dez.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	9,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,72	30,40	33,80	41,80	41,30	32,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>														
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>			Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>2)</sup>		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>		Brot- Futtermittel		Brot- Futtermittel		Roggen und Weizen		Futtermittel	
	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln			
Strecke von	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln			
Strecke nach	Düsseldorf			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln			
1954 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44		
1955 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44		
1956 D	15,61 <sup>4)</sup>	14,90 <sup>4)</sup>	9,65 <sup>5)</sup>			9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44		
1957 D	15,61	14,90	9,65			9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>6)</sup>	15,03 <sup>6)</sup>	9,04	8,44		
1958 D	16,24	15,34	9,79			10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58		
1959 D	15,28	14,35	9,81			10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67		
1960 D	15,00	14,07	9,81			10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67		
1961 D	15,00	14,07	9,81			10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67		
1962 D	13,44	12,61	8,79			9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67		
1963 D	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1963 Juli	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1963 Aug.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1963 Sept.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1963 Okt.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1963 Nov.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1963 Dez.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 Jan.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 Febr.	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 März	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 April	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 Mai	11,25	10,56	7,36			8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		

  

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide und Mehl <sup>1)</sup>		Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>7)</sup>	Ortskohle <sup>7)</sup> a)		
	Roggen und Weizen		Futtermittel		ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden		Heilbronn <sup>8)</sup>		Hamburg		Emden			
Strecke von	Emden		Heilbronn <sup>8)</sup>		Hamburg		Zechengruppen des Ruhrgebiets			
Strecke nach	Mannheim		Heilbronn <sup>8)</sup>		Berlin		Emden			
1954 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1955 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D	13,22	12,62	15,13 <sup>9)</sup>	14,53 <sup>9)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Juli	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Aug.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Sept.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Okt.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Nov.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Dez.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 Jan.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 Febr.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10 <sup>r</sup>	10,88 <sup>r</sup>	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 März	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 April	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1964 Mai	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

  

Ware	Küstenkohle <sup>7)</sup> b)			Exportkohle <sup>7)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>7)</sup> d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets						Emden		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1954 D	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 D	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70
1956 D	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	5,36	5,86	6,46	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Juli	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Aug.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Sept.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Okt.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Nov.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Dez.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 Jan.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 Febr.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 März	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1964 Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

**A. Binnenschifffahrt**  
**1. Frachtsätze**  
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>							Braunkohlenbriketts	
			Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen				Wesseling/Rh.	
Strecke von				Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>2)</sup>
nach	Bremen		Hannover								
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,11	8,99
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>3)</sup>	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1963 Juli	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Aug.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Sept.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Okt.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Nov.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Dez.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
März	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77

  

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl	Bremen <sup>7)</sup>		
Strecke von	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal		
nach									leer über Minden (Weser)		
1954 D	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12			
1955 D	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>			
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20		13,65
1957 D	6,34	8,94 <sup>3)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>3)</sup>	2,85	14,20		13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12		14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 <sup>11)</sup>	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
März	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

  

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>		
	Bremen <sup>7)</sup>						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
Strecke von	Heilbronn <sup>8)</sup>			Mannheim			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
nach	über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.			über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.								
1954 D	24,95			20,55			2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60
1955 D	25,29			20,12 <sup>10)</sup>			2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 D	26,20			19,85			2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D	27,30			19,85			2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	27,71			21,31			3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D	27,75			21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 <sup>11)</sup>			21,95 <sup>11)</sup>			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47r
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz		
	Ladest. Vallendar b. Bohl/Rh.		Heilbronn <sup>2)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn <sup>3)</sup>	Bremen	
	von	nach	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg-Ruhrort	Köln	Mannheim
1954 D.	4,80	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1955 D.	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1956 D.	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1957 D.	4,42	6,89 <sup>4)</sup>	3,83 <sup>4)</sup>	4,03 <sup>4)</sup>	3,65	5,62 <sup>4)</sup>	13,06	17,55
1958 D.	4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.	4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.	4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1963 D.	4,34	6,34	4,33 <sup>5)</sup>	4,78 <sup>5)</sup>	3,80	6,31	15,19	20,01
1963 Jan.	4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.	4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
März	4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
April	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Aug.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Sept.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Okt.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Nov.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Dez.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Jan.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
März	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
April	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01

  

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien							
	unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t		50 t und mehr	
	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
	von	nach	von	nach	von	nach	von	nach
1954 D.	7,54	6,94			10,81	10,20	9,73	9,13
1955 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1956 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1957 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 <sup>4)</sup>	10,20 <sup>4)</sup>	10,10	9,10
1958 D.	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

  

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>2)</sup>											
	I		II		III		IV		V		VI	
	Hamburg (Bugsiergebiet A)											
Strecke	Berlin (unterhalb)											
	von	nach	von	nach	von	nach	von	nach	von	nach	von	nach
1954 D.		12,80		12,50		12,30		12,00		11,80		11,60
1955 D.		12,80		12,50		12,30		12,00		11,80		11,60
1956 D.		12,80		12,50		12,30		12,00		11,80		11,60
1957 D.		13,89		13,70		13,53		13,33		13,20		13,09
1958 D.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1959 D.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1960 D.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1961 D.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1962 D.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1963 D.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1963 Jan.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Febr.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
März		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
April		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Mai		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Juni		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Juli		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Aug.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Sept.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Okt.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Nov.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Dez.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
1964 Jan.		14,33		14,18		14,03		13,87		13,77		13,70
Febr.		15,27r		15,12r		14,96r		14,81r		14,71r		14,63r
März		15,27		15,12		14,96		14,81		14,71		14,63
April		15,27		15,12		14,96		14,81		14,71		14,63
Mai		15,27		15,12		14,96		14,81		14,71		14,63

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

A. Binnenschifffahrt

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisiertem Main und Neckar

Sätze in Pf je 1000 kg

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Stichtag der Neufestsetzung					
	von	nach	1. 7. 1948	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963
Getreide .....	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts .....	Rhein-Ruhrhafen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 <sup>1)</sup>	39,20	39,20
Erz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00
Salz .....	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
	Güterklasse V		80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
	Güterklasse VI		33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
	Ausnahmesatz		22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schnittholz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bimskies .....	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie .....	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
	Güterklasse I		94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
	Güterklasse II		84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
	Güterklasse III		66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30
	Güterklasse IV		47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
	Rhein-Ruhrhafen	—Heilbronn						
	Güterklasse I		89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
	Güterklasse II		78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
	Güterklasse III		67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
	Güterklasse IV		56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprocentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Strecke von nach	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
		Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</sup>	Braubach <sup>3)</sup>	Lülsdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)4)</sup>	
			(und umgekehrt)			
1954 D .....		4,23	4,29	4,82	3,01	4,32
1955 D .....		3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D .....		—	1,73	0,97	—	—
1957 D .....		1,63	0,05	—	—	—
1958 D .....		0,38	23,66	20,96	7,53	7,53
1959 D .....		15,61	0,27	0,11	—	—
1960 D .....		0,05	1,83	0,97	—	—
1961 D .....		2,72	15,55	14,12	12,85	12,85
1962 D .....		15,93	10,72	8,80	9,01	9,01
1963 D .....		12,63	—	—	—	—
1957 November .....		6,00	5,33	2,67	—	—
Dezember .....		13,55	15,48	9,03	—	—
1958 Januar .....		4,52	0,65	—	—	—
1959 September .....		33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober .....		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November .....		34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember .....		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai .....		0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober .....		18,71	21,94	11,61	—	—
November .....		12,67	—	—	—	—
Dezember .....		1,29	—	—	—	—
1962 September .....		7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober .....		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November .....		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember .....		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar <sup>5)</sup> .....		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar <sup>6)</sup> .....		80,00	76,00	70,67	30,00	30,00
März .....		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
November .....		2,00	5,33	2,00	—	—
Dezember .....		5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar .....		50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar .....		19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
März .....		6,45	1,29	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide <sup>1)</sup>					Ölkuchen <sup>2)</sup>	Salz			Steinkohle			
	von	nördl. Oskars-hamm/Stockh.	nördl. Frederi-cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>	Hamburg			Hamburg	Rheinberg/Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß-britannien <sup>4)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
				nördl. Helsingborg/Göteborg	nördl. Frederi-cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>								
Route	nach	Hamburg	Hamburg	Helsingborg/Göteborg	nördl. Frederi-cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>	nördl. Frederi-cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup>	nördl. Stock-holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/Amsterdam	Hamina/Vaasa		
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000kg	DM je 1000 kg				dkr je 1000 kg	skr je 1000kg	s je 2240 lbs				
1954 D	19,75	6,00			13,50 <sup>6)</sup>	10,73	16,46	18,50	12,75	15,10	16,3	18,10	
1955 D	25,00	7,60	16,63 <sup>6)</sup>		11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11	19,8	23,1	
1956 D	26,63	8,14	12,83		11,37	13,51		22,25	17,83	21,6	21,5	26,6	
1957 D		7,10	9,53		7,53	9,99	20,75	17,13	16,08	17,2	15,6	21,2	
1958 D	19,00	6,02	8,50		7,18	8,85	16,40	18,63	13,42	12,11	12,6	15,2	
1959 D	19,58	5,75	8,66		7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8	12,11	14,11	
1960 D	21,86	6,17	10,41		8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8	16,0	16,6	
1961 D	24,40	6,38	9,06		7,55	8,72	19,80	18,54	14,54	16,3	15,0	15,0	
1962 D	22,59	6,03	9,47		7,77	8,83	20,84	21,80	13,24	14,7	15,11	14,5	
1963 Jan.											20,0	17,8	
Febr.										17,2	17,3	17,3	
März.			12,42		8,53	11,85				15,6	16,0	20,0	
April			9,40		7,44	9,09				17,0	16,11	17,1	
Mal		6,00	8,67		6,56	8,08	21,50		12,57	16,6	21,2	15,2	
Juni		5,92	9,29		6,76	8,09	20,67		12,56	16,10		17,3r	
Juli					7,32	8,15			12,60	16,1	20,9	16,5	
Aug. <sup>7)</sup>					7,33	7,73	18,50		12,64	16,4	16,9	16,6	
Sept.		6,89			7,30	8,57			12,50	17,1	21,11	17,4	
Okt.		7,16	9,75		8,03	9,44			12,60	18,5	23,10	18,6	
Nov.		6,61	12,00		10,28	12,45			13,67	21,8	23,0	20,11	

  

Ware	Steinkohle					Koks					
	von	Stettin/Danzig/Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rtd./Hbg.
			Schweden nördl.v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Häfen Ostseehäfen		Varberg/Oskarshamn	Venersee	Varberg/Oskarshamn		
Route	nach	Schweden nördl.v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Häfen Ostseehäfen	Varberg/Oskarshamn	Venersee	Varberg/Oskarshamn	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Limfjord	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Hamina/Vaasa
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg			s je 2240 lbs		
1954 D	15,25				13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	
1955 D	16,95	22,24			16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D	18,17	21,92			16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D	14,13	17,72			14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D	13,23	13,86	9,30	8,43	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D	14,14	15,79	9,14	8,72	14,28	17,50	14,63	18,11	21,11	16,7	22,1
1960 D	15,25	18,71	10,76	10,15	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3
1961 D	15,75	16,70	10,35	9,50	14,90	18,30	13,64	19,5	23,11	20,6	22,4
1962 D	13,90	16,07	10,26	8,99	17,25	16,14	14,12	19,1	23,10	18,1	21,4
1963 Jan.		18,55r	12,13	10,00r				25,9		23,6	25,3
Febr.											
März.		22,42r	12,09	10,50				21,9			
April		19,52r	12,01	11,33		17,67	14,88	20,5	24,7	20,2	
Mal	14,53	18,98	11,67			15,71	13,63	18,3	21,1		20,6
Juni	17,75	22,75	11,53	10,75			14,45	19,10	22,8		20,8
Juli	16,43	20,50	12,21	11,03			15,60	19,6	23,9		19,0
Aug. <sup>7)</sup>	17,00	18,41	11,69	10,90			14,88	19,10	22,2		21,4
Sept.	16,50	19,23	11,45	10,80			14,38	19,6	22,3		21,9
Okt.	17,63	22,58	12,80	11,85			14,38	21,0	24,8		22,4
Nov.		21,58	13,90	12,13				22,8	24,2		23,6

  

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz	Gruben-/Papierholz	Schnitt-holz <sup>9)</sup>	
	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg	Kotka/Björneborg	
	Venersee	Varberg/Oskarshamn	nördl. Oskarshamn/Stockholm	nördl. Stockholm Mälarsee	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup> u. Inseln	Kotka/Björneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/Fleensburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>		
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg				dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom	DM je Fathom	dkr je Standard	
1954 D	18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	23,6	139,2	138,3	88,81	190,00
1955 D	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	90,42	171,25
1956 D	20,73	19,42	20,22	19,56	17,95	17,29	32,6	210,10	217,1	92,95	182,75
1957 D	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	87,41	174,17
1958 D	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	57,50	144,72
1959 D	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,5 <sup>10)</sup>	125,0	146,6	62,00	150,94
1960 D	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	76,64	185,7 <sup>11)</sup>
1961 D	17,25	15,06	15,41	15,61	16,42	17,30	20,11	162,1	158,9	73,48	186,40
1962 D	17,88	14,91	16,15	15,73	16,97	16,72	17,2	157,6	156,4	70,23	172,11
1963 Jan.						25,00			158,11		169,75
Febr.											
März.						23,33		140,0			
April	18,63	17,25r				20,36		161,3	175,0		
Mal	18,25r	15,26	14,75	15,08r				180,0			178,33
Juni		16,69r	16,29r	17,44r				180,0	185,0		199,38
Juli	20,22r	16,75r	16,75r	17,36r					185,0		192,19
Aug. <sup>7)</sup>	19,71r	16,33	17,47r	16,93r		18,17			185,0		202,50
Sept.	20,00	16,41	17,10	17,94	18,17						191,07
Okt.	22,17	17,25	17,08	18,30		19,83		170,0	180,0		198,00
Nov.	22,80	18,45	21,13	19,40		21,60		195,0	196,8	85,00	220,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

**B. Seeschifffahrt**  
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt  
(in Reisecharter)

Ware	noch: Schnittholz										
	Obere Zone Finnland <sup>1)</sup>		Untere Zone Schweden <sup>1)</sup>		nördl. Öresund/ Härnösand <sup>2)</sup>	Kotka/ Björneborg	Venersee/ Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öresund/ Härnösand <sup>2)</sup>	
	ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>4)</sup>	Jade/Ems	Hambg./Brem.	Lübeck
Währg./Mengeneinheit	s je Standard						DM je Standard				
1954 D	215,6	184,9	199,2	174,6	153,9	177,6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30
1955 D	278,0	256,1	284,8	246,5	250,0	246,1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89
1956 D	273,7	250,4	258,10	251,7	239,5	233,6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38
1957 D	242,6	216,0	221,8	209,4	202,11	205,10	81,13	64,78	75,56	89,25	80,42
1958 D	202,2	180,5	200,5	181,6	174,1	169,2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00
1959 D	190,10	187,4	185,0	182,8	170,7	171,7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25
1960 D	248,10	230,2	252,6	229,2	210,1	209,2 <sup>6)</sup>	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90
1961 D	240,8	222,6	240,7	223,2	204,9	211,7	86,97	63,73	79,08	105,19	86,50
1962 D	225,5	210,6	225,9	202,11	200,3	200,6	84,12	63,53	75,97	81,30r	90,50
1963 Jan.		209,3		201,5	195,0	192,9					
Febr.	237,4	221,1	221,8	217,6	215,0			62,08			
März	240,0	233,2		222,0		209,0	84,00	63,50	79,83	84,83	
April	257,6	234,3		235,4	220,0	219,10			82,10	82,50	
Mai	258,8	252,7	275,0	248,10	224,2	226,11	94,17	65,50	84,00	81,00	
Juni	268,4	254,8		242,6	230,0	245,0	91,71		90,75	88,44	
Juli	263,7	251,6		247,6	228,2	235,6			83,63	79,38	
Aug. <sup>7)</sup>	249,9	245,2	250,0	240,3		229,2			82,00	94,67	
Sept.	253,2	244,10		240,11		225,8	91,50	63,43		95,33	
Okt.	265,9	259,5		254,2		237,6		62,50	89,50		
Nov.	293,1	289,0	335,0	284,3		258,0		66,67		88,67	

  

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl			
	nördl. Öresund/Härnösand <sup>2)</sup>			Kotka/Björneborg			Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Nieder- rhein <sup>8)</sup>	Lübeck	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Dänemark Ostküste/ Jütland <sup>9)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
Währg./Mengeneinheit	DM je Standard						s je 2240 lbs	skr je 1000 kg		
1954 D	85,73	88,28	145,00 <sup>5)</sup>	86,63	87,42	85,67	26,8		17,90	9,16
1955 D	94,81	103,91	139,00	97,76	108,76	130,50	29,10	17,92	18,70	10,50
1956 D	91,88	111,17	126,21	97,63	104,38	114,06	26,2	20,40	20,00	11,17
1957 D	90,59	94,71	124,92	91,50	94,67	98,69	23,8	15,94	14,75	8,00
1958 D	78,05	77,63	98,25	72,80	80,33	80,96	17,9	12,35	13,35	7,67
1959 D	79,81	86,32	94,67	77,36	82,43	80,00	19,9	13,23	13,89	8,68
1960 D	94,10	101,65	134,08	87,63	98,50	100,82	21,1	16,17	15,52	9,31
1961 D	93,53	94,07	126,86	84,74	95,71	98,83	19,9	14,42	14,88	8,85
1962 D	91,10	91,50	117,74	89,60	90,00	93,81	19,10	14,44	14,50	10,38
1963 Jan.					91,38		23,0		15,50	
Febr.					91,50					
März					106,22	98,40	23,1		17,94	
April	91,50				95,83	98,00	22,11	19,17	16,15	
Mai	88,75	105,67		93,83	94,63	103,60	21,11	14,78	15,60	
Juni		121,50			103,46	114,75	21,0	15,63	15,50	
Juli	100,00				102,08	112,10	20,5	15,54	15,42	
Aug. <sup>7)</sup>	100,67			92,00	103,68	106,00	19,10	14,75	14,86	
Sept.	104,67			94,50	105,29	101,43	21,4	15,25		
Okt.	103,50			90,25	101,56	98,83	25,8	20,30	18,64	
Nov.		119,67			105,14	123,40	27,10	21,20	22,45	

  

Ware	Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Kaolin (China-Clay)
	Niederh./Ruhrg.	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland <sup>11)</sup>	Bornholm	Südküste Großbrit.
	Strömstad/ Malmö <sup>10)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>9)</sup>	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>12)</sup>	Häf. i Limfjord u. a. Skagerrak <sup>13)</sup>	Varberg/ Karlskrona	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Deutsche Nordseeh.
Währg./Mengeneinheit	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				
1954 D	18,15	20,38	20,03	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	
1955 D	20,50	24,33	23,11	18,90	18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	
1956 D	20,94	23,37	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	20,91
1957 D	16,50	17,34	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	15,19
1958 D	15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	13,45
1959 D	16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	14,69
1960 D	17,00	20,39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	8,47	16,26
1961 D	18,18	19,30	21,46	23,75	17,33	7,82	9,42	7,96	9,02	15,31
1962 D	17,68	19,37	21,85		18,12	8,23	8,93	7,89	8,60	14,25r
1963 Jan.					26,13		8,00			16,75
Febr.					25,25					16,14
März					23,82		8,17		9,00	15,75
April		22,63	23,00			7,19	8,56		8,00	14,75
Mai		19,42	22,25		19,33	7,13	8,65		8,62	15,88
Juni		21,00					9,59	6,25	9,23	16,29
Juli					22,00	9,75	10,13		10,42	16,40
Aug. <sup>7)</sup>					19,67		10,72		10,29	
Sept.						7,75	9,81		10,61	14,96
Okt.						8,63	9,88		10,00	14,63
Nov.						8,70	9,67	6,25	10,06	17,77

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>2)</sup>	
	UK	Antw./Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1954 D	.	.	50.5	6.00	6.92	54.8	7.11	60.11	7.59	12.21	76.7	12.58
1956 D	.	.	89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17
1957 D	.	.	60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	78.11	9.50	16.43	97.5	10.53
1958 D	92.10	.	40.11	4.15	4.85	42.0	4.40	45.9	4.95	8.37	56.9	7.06
1959 D	79.1	9.57	40.2	3.99	4.42	46.8	4.92	49.5	4.86	8.41	59.10	7.09
1960 D	82.4	8.16	42.6	3.85	4.04	43.2	4.95	53.1	4.75	9.38	59.2	7.37
1961 D	83.0	9.42	45.10	3.89	4.44	46.7	5.41	56.5	5.36	10.86	6.81 <sup>4)</sup>	6.97
1962 D	65.11	7.75	35.8	3.03	3.48	35.1	4.06	40.5	4.39	7.88	6.17	6.88
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.59	9.69	7.44	7.69
1963 Juli	58.9	.	35.2	3.40	3.50	.	.	.	4.60	8.72	6.28	.
Aug.	70.4	7.40	40.0	3.94	4.12	38.10	.	.	5.25	9.47	6.26	7.43
Sept.	82.1	10.37	47.11	4.83	5.54	46.11	4.95	68.0	6.08	11.01	8.11	7.25
Okt.	.	.	55.9	7.41	7.50	54.1	.	64.1	7.26	14.05r	10.66	9.07
Nov.	.	.	.	8.00	8.25	49.1	.	66.11	6.33	13.63	9.50	8.94
Dez.	.	.	.	6.00	.	50.5	.	54.7	6.47	12.04	.	8.00
1964 Jan.	.	.	.	.	.	49.7	6.50	72.0	7.00	11.82	9.25	8.70
Febr.	.	.	.	.	4.78	41.9	4.93	43.5	4.49	10.75	8.25	8.00
März	.	9.75	40.6	3.90	4.13	35.2	.	47.6	4.24	9.31	.	.
April	71.8	8.93	38.7	3.78	3.95	37.6	.	43.2	4.68	9.76	.	6.90
Mai	73.5	8.75	41.2	3.77	4.63	40.0	.	55.8	4.68	9.60	.	.

  

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker			
	La Plata <sup>5)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Südafrika	Schwarz-	Philippinen	Algerien	Kuba <sup>6)</sup>		
	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.	Australien	UK	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./Hbg.	UK			
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	70.7	68.9	44.10	0.19	87.4	67.6	
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	178.3	173.0	126.7	124.4	81.5	0.41	126.1	105.11	
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	93.7	87.8	59.2	0.26	110.9	97.1	
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	54.0	48.8	30.2	0.15	80.11	40.7	
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	60.4	49.3	38.3	0.17	79.4	39.8	
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	62.5	61.3	38.4	0.18	81.2	52.4	
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	62.8	56.8	40.4	0.16	81.8	57.6	
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	52.5	45.11	33.5	0.15	81.0	49.8	
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10r	83.7r	61.11	56.10	36.11	0.19	85.2	68.5	
1963 Juli	73.4	67.3	71.8	.	77.6	.	61.3	.	.	.	83.1	.	
Aug.	65.0	63.1	73.11	.	77.10	.	55.6	56.2	.	0.17	82.11	.	
Sept.	85.6	80.9	84.9	71.3	81.5	78.3	65.8	66.0	38.6	0.18	84.2	.	
Okt.	96.1	91.6	87.11	98.4	107.3r	106.3r	78.0	72.11	38.0	0.22	91.11	.	
Nov.	93.9	91.8	100.0	97.6	107.6	106.3	70.6	.	.	.	105.0	.	
Dez.	98.2	91.10	101.2	87.6	85.10	86.3	69.10	70.0	.	0.22	.	.	
1964 Jan.	100.0	90.8	102.1	82.6	94.2	92.10	66.11	.	.	0.22	97.6	70.0	
Febr.	.	74.8	84.3	82.6	90.0	88.6	69.10	52.6	.	0.21	95.0	.	
März	73.5	72.0	82.7	71.3	78.9	76.3	58.3	32.6	36.5	0.20	93.9	.	
April	79.8	74.11	83.5	.	.	.	60.0	.	36.0	0.20	90.10	.	
Mai	.	.	.	71.3	78.4	77.4	61.0	53.9	.	0.18	.	65.0	

  

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze		
	Kuba <sup>6)</sup>	Queensland <sup>6)</sup>		Mauritius	Morphou-Bay	Vassiliko-	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagoo <sup>6)</sup>	
	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>		
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs											
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	27.10	51.0	54.3	60.6
1956 D	112.0	214.8 <sup>10)</sup>	228.6 <sup>10)</sup>	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8	122.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	24.11	23.9	49.11	44.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.7	26.4	.	22.5	21.10	54.9	43.11	42.10
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	23.3	24.0	27.3	20.10	21.3	41.6	34.2	32.9
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	27.1	.	23.0	25.5	25.0	52.7	36.8	37.7
1963 Juli	64.10	88.9	86.3	77.6	26.6	.	.	28.0	.	50.6	.	35.0
Aug.	.	.	.	75.0	27.0	.	23.0	.	.	54.8	40.3	.
Sept.	.	95.0	92.6	78.11	26.6	.	.	24.0	.	54.0	.	36.9
Okt.	.	113.4	110.10	87.6	.	.	.	.	.	.	.	46.2
Nov.	.	115.0	112.6	82.6	.	.	.	.	.	58.2	.	42.7
Dez.	65.0	.	.	.	32.6	.	.	26.0	.	.	.	40.0
1964 Jan.	70.0	.	.	83.9	30.6	.	.	.	.	54.5	.	40.5
Febr.	68.11	91.11	89.5	70.0	.	.	.	.	.	55.6	31.9	40.0
März	72.6	.	.	.	.	.	.	27.6	26.0	56.3	34.1	43.6
April	73.0	90.0	87.6	.	26.6	.	.	.	.	.	31.0	41.11
Mai	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	.	59.0	31.0	38.11

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona <sup>2)</sup>	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
	Route	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>			UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs						\$ je 2240 lbs					s je 2240 lbs
1954 D	55.5	.	25.4	.	.	18.8	37.2	38.3	36.0	5.67	10.28	20.4
1956 D	115.6	72.6	40.1	66.9	40.11	29.11	59.7	78.0	77.2	11.52	19.90	33.1
1957 D	69.2	62.9	36.9	.	.	24.8	50.6	53.1	51.11	7.90	15.71	29.5
1958 D	45.2	.	18.9	29.9	22.6	17.4	31.9	25.8	24.2	3.97	7.60	16.2
1959 D	44.9	30.2	18.5	30.1	21.9	17.5	31.11	24.10	23.0	3.80	7.76	16.10
1960 D	45.4	29.2	17.11	31.2	23.11	19.6	34.0	27.5	26.2	4.14	8.85	18.1
1961 D	41.10	26.7	17.5	32.3	22.3	19.0	33.2	30.1	27.4	4.25	9.02	20.9
1962 D	34.0	22.11	15.11	24.6	22.0	17.0	27.6	22.11	20.3	3.61	6.55	16.0
1963 D	37.2	25.9	19.0	27.8	.	.	30.0	28.11	27.3	4.83	7.18	19.3
1963 Juli	34.6	24.6	.	.	.	.	.	.	22.10	4.13	6.54	.
1963 Aug.	34.8	27.0	.	24.2	.	.	.	24.9	24.4	4.80	6.96	.
1963 Sept.	.	27.6	.	29.0	.	.	.	29.5	26.10	4.98	7.48	.
1963 Okt.	50.0	.	.	.	.	.	.	39.4	35.3	6.63	10.68	.
1963 Nov.	.	.	19.0	34.0	.	.	.	.	34.8	6.94	9.50	.
1963 Dez.	41.6	.	.	.	.	.	.	33.2	30.0	5.94	8.95	.
1964 Jan.	41.6	34.10	.	.	.	.	.	33.0	30.5	5.40	8.19	.
1964 Febr.	.	.	18.9	.	.	.	.	27.10	22.9	4.88	7.08	.
1964 März	.	.	.	26.0	.	.	.	.	20.8	4.21	6.78	.
1964 April	.	28.0	.	.	.	.	.	.	24.6	4.01	6.85	.
1964 Mai	.	28.0	.	25.2	.	19.3	.	26.10	25.0	3.95	6.86	.

  

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh				Düngemittel (Phosphat)				
	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
	Route	Buenos Aires	Westitalien	UK-Kontinent			darunter Nordd. Häfen		UK	Antw./Rtttd.	
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>4)</sup>		31.1 <sup>4)</sup>		44.3 <sup>4)</sup>		27.2	29.5
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	44.0
1957 D	29.5	35.2	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	32.0
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	20.6
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	20.4
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.10
1961 D	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.9
1962 D	36.5	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	30.10	30.10	32.0	44.9	20.0
1963 D	.	35.5	39.2	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	19.9
1963 Juli	.	30.9	.	11.7	12.1	.	.	20.10	21.6	.	20.0
1963 Aug.	.	34.3	.	12.5	13.2	.	.	22.4	22.9	.	19.0
1963 Sept.	.	35.3	.	13.4	14.2	.	.	27.0	27.8	.	.
1963 Okt.	.	45.0	43.6	23.6	24.11	.	.	46.11	49.0	.	.
1963 Nov.	.	44.8	.	27.1	28.11	.	.	48.1	49.11	.	.
1963 Dez.	.	44.2	45.0	31.3	33.1	.	.	55.9	57.11	.	.
1964 Jan.	.	.	37.0	35.5	37.7	.	.	60.3	62.7	.	25.3
1964 Febr.	.	37.6	.	23.7	24.0	.	.	40.3	41.10	49.6	22.6
1964 März	.	31.0	.	13.7	14.2	.	.	25.11	26.10	49.6	.
1964 April	.	.	.	18.8	19.0	.	.	25.1	25.9	.	21.0
1964 Mai	.	.	.	14.11	15.11	.	.	24.1	24.11	.	24.1

  

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Ost- Kanada <sup>6)</sup>	Archang- gelsk <sup>6)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- gelsk <sup>6)</sup>	Große Seen		Northern Range		
	Route	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>7)</sup>	ECUK	Antw./ Rtttd./ Amst.	West- italien <sup>7)</sup>	Antw./ Rtttd./ Amst. <sup>7)</sup>	West- italien <sup>7)</sup>
Währ./Mengeneinh.	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$ je 2240 lbs				
1954 D	33.2	89.6	195.3	172.0	88.2	13.97	223.2	.	.	8.54	.	.
1956 D	62.6	154.7	320.11	287.5	30.51	344.7	.	.	17.70	.	.	.
1957 D	46.5	108.9	304.4	268.9	97.6	19.24	.	.	12.28	.	.	.
1958 D	29.6	59.7	187.2	189.6	76.2	12.08	221.6	.	.	6.07	6.47	.
1959 D	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12.06	220.7	.	.	6.04	6.42	10.33
1960 D	35.9	59.10	185.0	194.10	84.11	13.61	237.1	10.55	10.37	6.61	7.08	11.08
1961 D	35.5	65.1	223.9	223.9	90.6	13.29	260.6	10.71	10.64	7.32	7.56	13.72
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12.00	238.0	.	7.78	5.26	6.08	10.44
1963 D	40.0	62.4	.	216.8	94.0	12.88	264.10	7.50	9.67	.	7.52	12.28
1963 Juli	.	65.0	.	.	.	.	11.66	.	.	.	7.01	11.49
1963 Aug.	.	.	.	.	94.9	.	.	7.50	.	.	7.24	12.06
1963 Sept.	.	.	.	220.0	.	.	287.6	.	.	.	7.47	12.79
1963 Okt.	.	.	.	.	117.6	15.42	.	.	.	.	.	16.55
1963 Nov.	49.0	92.6	.	.	102.6	15.06	.	.	.	.	11.05	15.99
1963 Dez.	.	.	.	.	117.6	.	.	.	.	.	9.47	15.30
1964 Jan.	.	.	.	.	117.6	16.48	240.0	.	.	9.44	9.96	14.95
1964 Febr.	38.0	63.0	.	.	99.5	15.20	260.0	.	.	7.21	9.05	13.31
1964 März	.	.	.	.	96.1	14.45	255.0	9.63	.	7.37	7.75	12.55
1964 April	34.6	62.6	.	.	96.6	13.16	.	9.56	.	7.72	7.86	11.75
1964 Mai	.	.	.	.	97.6	.	.	8.88	.	7.55	.	11.17

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

**C. Schiffsindizes**  
**I. Indices der Seefrachtraten**

Land	Bundesrepublik Deutschland						Niederlande																										
	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					„DieWelt“ <sup>(1)</sup> Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag																										
	Linienfahrt					Tramp- fahrt Reisecharter	Tanker- fahrt Reise- charter	Trampfahrt Reisecharter																									
	Indexgruppe	Gesamt- index	Stück- gut	Massen- gut	ins- gesamt	Mineral- öl- Raten	ins- gesamt	Überseeschifffahrt					Küstenschifffahrt																				
Gesamt- index								Getreide	Schwe- felkies	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Gesamt- index	Holz	Kohle																		
Basis	2. Hj. 1954 = 100		Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>2)</sup> = 100	1960 = 100																										
1954 D.	100,0 <sup>3)</sup>	—	—	100,0 <sup>3)</sup>	79,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
1955 D.	107,9	—	—	131,8	115,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
1956 D.	119,1	—	—	166,2	227,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
1957 D.	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
1958 D.	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
1959 D.	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
1960 D.	121,7 <sup>4)</sup>	101,5	90,7	74,6	50,2	100,0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100													
1961 D.	126,6	106,5	101,6	75,4 <sup>5)</sup>	43,6	106,9	91	91	97	89	104	89	99	99	99	99	99	99	99	99													
1962 D.	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	75	73	85	73	79	83	93	93	93	93	93	93	93	93													
1963 D.	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	88	90	95	78	92	91	101	100	100	100	100	100	100	100													
1962 Juli	131,0	111,6	101,4	63,0	54,1	81,6	} 70	69	77	65	77	81	93	93	93	93	93	93	93	93													
Aug.	130,6	111,4	101,0	62,4	56,0	80,7																											
Sept.	130,4	111,7	99,7	62,4	51,3	80,2																											
Okt.	128,7	109,8	99,4	64,1	49,8	81,3																											
Nov.	128,6	109,7	99,5	66,9	48,5	84,3																											
1962 Dez.	128,6	109,5	99,9	69,5	56,5	89,2	} 71	72	74	65	69	79	95	94	113	94	113	94	113	113													
1963 Jan.	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	89,9																											
Febr.	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	92,2															} 78	78	81	76	83	77	92	92	103	92	103	92	103
Marz.	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	93,4																											
April	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	98,5																											
Mai	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	108,3																											
Juni	132,3	111,4	105,7	73,4	48,0	108,1																											
1963 Juli	132,3	111,5	105,5	73,1	34,3	98,8	} 86	87	91	84	89	86	105	104	125	104	125	104	125	125													
Aug.	132,9	112,1	105,8	74,9	36,9	101,0																											
Sept.	133,9	112,4	108,1	79,3	45,8	109,3																											
Okt.	135,3	112,8	110,6	93,0	80,2	136,5																											
Nov.	135,7	113,0	111,4	91,1	85,3	129,3																											
1963 Dez.	135,8	113,1	111,4	87,8	97,3	123,1	} 101	109	107	78	102	103	113	111	151	111	151	111	151	151													
1964 Jan.	136,6	113,9	111,9	88,6	110,1	127,7																											
Febr.	136,0	114,5	108,6	79,5	73,0	113,3															} 115	130	109	88	100	96	109	109	107	109	107	109	107
März.	137,1	115,9	108,6	72,6	43,7	103,1																											
April	137,7	116,3	109,2	76,3	49,4	107,2																											
Mai	137,3	116,0	108,9	76,1	46,0	109,3																											

Land	Niederlande								Großbritannien							
	Joh. Den Braber, Rotterdam								Chamber of Shipping, London							
	Trampfahrt				Zeit- charter				Trampfahrt <sup>6)</sup>							
	Reisecharter				Kohle aus briti- schen ameri- kani- schen Häfen eingeführt				Reisecharter				Reisecharter			
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Erz	Sonstige Güter	ins- gesamt	Sonstige Güter	ins- gesamt	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwe- fel	Erz	Kohle	Dünge- mittel	
																1924/38 = 100
1954 D.	322,6	353,1	354,1	284,3	354,3	343,9	403,0	116,0 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	
1955 D.	504,9	474,7	570,8	357,2	508,0	464,1	587,5	172,1 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	
1956 D.	649,5	634,6	716,7	397,1	650,5	635,6	798,6	211,6 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	
1957 D.	536,0	353,4	551,8	315,1	552,7	451,4	722,7	151,9 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	
1958 D.	243,7	233,2	293,2	—	229,0	286,8	406,4	90,4 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	
1959 D.	246,0	229,3	283,4	223,6	226,8	296,0	384,1	96,9 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	
1960 D.	254,4	228,9	292,0	—	250,9	334,6	445,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1961 D.	244,0	231,1	283,9	—	270,3	352,1	457,2	106,8	106,2	112,1	103,2	107,3	100,2	110,4	108,4	
1962 D.	211,5	208,8	217,4	282,1	182,0	303,7	349,0	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	
1963 D.	253,9	258,7	238,4	—	239,4	334,0	420,5	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	
1962 Juli	187,5	182,6	220,1	—	185,2	271,7	300,0	78,4	79,1	86,2	80,9	—	69,5	72,0	—	
1962 Aug.	178,1	170,3	222,7	—	178,9	314,0	307,9	79,4	80,8	82,5	86,6	74,9	68,8	74,8	—	
1962 Sept.	167,4	159,7	240,4	—	164,1	221,5	282,3	81,0	77,2	85,7	91,3	74,9	72,5	73,5	90,0	
1962 Okt.	181,8	173,3	252,6	—	171,5	268,3	287,7	84,3	80,8	96,8	90,0	79,9	72,8	77,6	90,0	
1962 Nov.	189,8	190,0	191,4	—	180,3	—	335,3	87,5	85,6	96,3	101,9	74,9	76,8	78,8	—	
1962 Dez.	204,2	210,6	—	—	178,5	—	331,2	87,8	89,6	98,4	101,4	74,9	69,4	75,7	—	
1963 Jan.	216,3	219,5	210,3	—	213,5	—	372,9	93,1	95,4	97,0	102,0	—	78,0	86,4	—	
1963 Febr.	215,1	204,8	—	—	222,7	—	370,8	94,1	97,1	105,5	99,5	—	81,7	85,1	87,7	
1963 März.	227,9	220,8	214,4	—	237,9	—	317,7	97,5	102,3	104,2	103,5	101,3	86,7	89,4	88,4	
1963 April	229,1	243,7	248,1	—	217,9	—	324,8	379,2	100,7	102,5	108,0	103,0	101,3	95,4	89,3	
1963 Mai	251,9	260,7	187,0	—	237,4	—	407,2	431,0	109,9	115,7	118,9	102,5	—	99,9	97,3	
1963 Juni	236,1	218,2	259,3	—	230,8	—	336,9	371,2	105,9	103,8	120,7	106,6	97,8	96,8	112,1	
1963 Juli	212,3	214,6	198,5	—	207,5	—	293,1	364,6	101,1	103,6	118,1	100,6	100,8	84,6	89,0	
1963 Aug.	218,7	214,8	196,5	—	244,6	—	294,7	398,3	104,8	108,9	116,9	107,1	109,5	93,6	97,0	
1963 Sept.	274,8	277,8	253,0	—	234,2	—	318,4	439,4	110,4	124,3	120,2	109,0	107,8	90,3	98,7	
1963 Okt.	329,6	331,7	252,2	—	327,6	—	555,6	485,3	134,8	141,6	131,8	130,7	—	120,7	138,4	
1963 Nov.	323,3	343,8	286,7	—	319,3	—	521,6	128,0	133,6	128,2	126,4	116,1	117,8	127,5	—	
1963 Dez.	294,5	310,0	262,3	—	275,0	—	500,9	127,8	134,7	181,5	126,9	—	110,7	122,2	—	
1964 Jan.	306,4	316,2	275,3	—	290,5	—	324,4	514,4	128,6	139,0	140,9	127,4	108,6	107,9	116,3	
1964 Febr.	226,6	225,4	253,8	—	211,9	—	—	491,0	110,7	110,7	130,6	116,8	110,8	99,3	89,6	
1964 März.	216,5	215,8	228,5	—	195,3	—	—	481,7	107,0	105,0	126,8	111,5	112,3	104,8	84,1	
1964 April	231,7	236,3	217,7	—	233,7	—	350,8	468,5	109,5	109,2	128,0	113,1	—	101,6	94,0	
1964 Mai	244,4	238,3	247,4	—	242,1	—	328,3	406,0	110,3	114,7	121,6	112,3	117,8	91,5	95,0	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 9; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schiffsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Großbritannien														
	Berechnende Stelle		W. G. Weston, London												
Einsatzart	Chamber of Shipping, London		Trampfahrt											Reise- u. Zeit- charter	Tanker- fahrt Reise- charter
	Tramp- fahrt (Zeit-1) charter	Tanker- fahrt Reise- charter	Reisecharter					Zeitcharter <sup>2)</sup>							
Indexgruppe	Motor- schiffe	Miner- alöl £-Raten	Gesamt- index	Ge- treide <sup>3)</sup>	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemi- kalien Düngem.	Gesamt- index	Ölbren- ner <sup>4)</sup>	Motor- schiffe <sup>5)</sup>	Under- ton <sup>6)</sup>	Ge- treide <sup>7)</sup> insges.
Basis	1960 = 100	Intascale = 100	1960 = 100												
1954 D.	109,6 <sup>8)</sup>	79,1	133,8 <sup>9)10)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1955 D.	198,5 <sup>8)</sup>	116,1	182,0 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1956 D.	264,4 <sup>8)</sup>	229,5	238,2 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	250,4 <sup>9)</sup>	—	—	106,3 <sup>9)</sup>	—
1957 D.	183,8 <sup>8)</sup>	143,4	164,4 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	183,0 <sup>9)</sup>	—	—	107,0 <sup>9)</sup>	—
1958 D.	84,9 <sup>8)</sup>	46,9	84,9 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	86,5 <sup>9)</sup>	—	—	101,7 <sup>9)</sup>	—
1959 D.	85,0 <sup>8)</sup>	42,8	89,9 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>9)</sup>	—	—	95,3 <sup>9)</sup>	—
1960 D.	100,0	46,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D.	111,6	42,5	111,1	109,2	104,6	104,8	101,3	121,8	108,6	109,2	107,7	105,4	109,4	96,9	106,9
1962 D.	89,1	49,8	87,3	87,2	87,3	92,8	81,8	90,9	85,1	94,3	86,7	85,3	87,5	98,6	95,0
1963 D.	104,8	63,9	108,1	108,2	110,1	112,3	91,2	109,3	100,0	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1962 Juli.	81,3	53,3	79,7	77,3	90,0	82,6	72,5	83,8	84,2	80,1	75,7	68,2	77,6	95,1	75,9
Aug.	82,9	54,5	77,4	74,7	78,3	88,5	70,9	83,4	81,6	77,1	73,2	71,4	73,8	93,5	101,3
Sept.	77,9	50,7	76,6	74,1	80,9	93,8	68,2	81,0	72,2	84,2	73,3	74,5	72,8	95,4	87,1
Okt.	77,5	47,3	70,2	77,9	85,5	91,6	77,4	77,6	78,5	91,2	74,6	78,1	73,4	95,9	88,1
Nov.	83,4	48,1	84,5	85,7	91,6	107,2	78,2	81,0	74,7	92,0	80,6	92,8	77,0	97,8	96,3
Dez.	80,0	55,7	87,5	89,8	82,5	107,1	87,0	89,2	77,5	96,8	89,3	97,5	87,1	102,0	95,1
1963 Jan.	80,4	73,0	88,4	88,4	88,0	98,7	80,8	87,3	86,5	84,7	91,0	100,4	87,6	105,9	101,6
Febr.	85,9	100,6	89,3	88,7	96,1	104,0	82,9	87,5	90,4	88,5	92,9	105,5	89,0	102,8	112,9
März.	93,1	73,7	92,7	92,3	97,7	102,8	81,1	90,4	94,4	94,2	92,5	100,3	90,8	101,6	109,3
April.	94,3	53,2	96,4	97,1	105,7	95,7	89,5	97,3	93,6	99,5	99,8	107,4	97,7	105,6	116,2
Mai.	104,8	53,1	105,8	107,3	103,3	101,5	88,0	108,2	112,0	106,6	101,7	106,9	99,7	99,1	126,9
Juni.	93,5	41,3	97,1	95,1	115,4	107,8	88,4	105,1	96,0	99,5	100,9	110,0	98,7	98,7	102,1
Juli.	93,5	31,4	94,7	94,2	99,6	101,7	88,9	101,6	90,7	105,7	96,3	102,7	94,5	103,4	100,8
Aug.	96,8	36,5	103,2	102,0	107,0	110,7	84,8	108,9	103,3	105,3	96,2	100,4	95,5	95,0	110,9
Sept.	114,5	43,8	113,6	115,4	114,8	115,8	86,9	112,6	113,5	112,6	102,0	100,6	102,7	94,7	140,1
Okt.	130,3	78,5	144,9	145,6	142,4	141,6	105,7	142,6	151,6	150,8	119,3	123,1	117,9	90,0	173,6
Nov.	138,9	84,5	142,4	142,2	129,5	132,0	116,3	144,3	150,9	152,0	131,1	143,5	126,3	87,6	150,1
Dez.	131,4	97,5	128,4	129,5	122,2	135,8	101,4	126,3	136,9	134,1	128,9	135,8	125,7	99,3	160,7
1964 Jan.	138,1	107,6	127,5	130,0	128,3	136,4	114,7	131,0	117,7	129,3	131,9	131,9	131,9	101,4	155,2
Febr.	119,2	69,8	110,8	114,7	115,4	123,6	105,1	123,4	97,4	104,4	128,4	128,4	127,2	109,6	118,9
März.	121,3	41,4	103,6	103,3	113,8	116,4	99,2	114,1	92,8	104,3	119,8	121,5	118,9	116,3	101,6
April.	114,5	44,8	105,2	105,3	114,9	117,3	95,9	110,1	108,6	110,3	116,9	118,5	116,1	110,1	109,1
Mai.	112,8	42,3	103,3	106,0	109,3	115,5	86,8	105,2	98,7	118,0	111,8	118,6	109,2	107,8	110,4

  

Land	Norwegen				Däne- mark	Vereinigte Staaten									
	Norwegian Shipping News, Oslo				Stat. Dep. Kopenhag.	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Trampfahrt		Tankerfahrt		Tramp- fahrt Reise- charter	Trampfahrt					Zeitcharter				
	Reise- charter	Zeit- <sup>11)</sup> charter	Reisecharter			Reise- u. Zeit- charter	Reisecharter					Zeitcharter			
Indexgruppe	insgesamt		Mineralöl £- \$- Raten		insge- samt	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate
Basis	II. Hj. 1947 = 100		Intascale ATRS = 100		1955 = 100	1951 = 100									
1954 D.	93,5	80,0	80,4	62,5	78 <sup>14)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1955 D.	129,8	140,1	118,7	93,2	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1956 D.	152,7	196,8	223,5	162,5	113	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957 D.	124,8	139,1	149,7	102,8	99	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1958 D.	78,0	63,6	54,2	47,0 <sup>13)</sup>	74	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1959 D.	79,2	64,9	54,6	44,3	76	38,7	40,3	43,5	50,4	46,5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8
1960 D.	82,1	73,9	52,2	45,4	82	40,5	41,7	43,7	49,9	49,0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9
1961 D.	84,2	80,9	48,0	41,3	82	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7
1962 D.	77,5	64,8	54,7 <sup>12)</sup>	46,1	80	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	35,4	29,5	34,5	36,7
1963 D.	85,2	78,8	73,3	54,6	84	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8
1962 Juli.	74,7	61,9	58,8	51,2	80	35,9	35,3	43,3	46,3	45,9	30,8	36,5	28,0	31,6	34,4
Aug.	74,7	58,7	60,7	47,8	79	35,1	33,9	43,0	46,9	45,5	30,2	32,3	25,9	30,4	33,8
Sept.	73,7	55,3	55,8	42,7	79	34,6	33,3	43,1	47,2	45,4	29,2	29,4	24,7	28,3	24,1
Okt.	74,5	60,7	51,1	40,2	79	34,7	35,7	43,3	47,9	45,0	28,8	26,7	23,1	30,6	32,0
Nov.	75,1	66,0	54,3	43,8	79	35,7	37,9	43,4	50,6	45,1	29,0	35,2	30,5	34,1	33,5
Dez.	75,7	64,9	62,5	48,9	79	36,2	36,7	43,4	51,1	45,1	28,4	35,7	28,1	36,3	38,5
1963 Jan.	76,4	65,2	85,9	63,5	80	36,4	37,4	43,4	51,1	44,9	30,5	35,0	32,9	35,3	37,5
Febr.	79,6	65,4	108,6	85,3	82	37,7	38,0	43,5	51,3	44,9	31,5	35,5	31,0	35,1	34,2
März.	80,0	72,1	82,8	59,1	82	38,1	38,4	43,7	51,3	44,9	32,3	39,9	34,6	37,5	38,2
April.	80,7	72,4	62,9	48,8	81	38,7	39,1	43,8	51,6	44,9	32,9	38,3	34,5	39,3	35,8
Mai.	82,8	79,7	57,9	46,8	81	40,3	41,3	43,9	51,5	45,5	34,7	45,7	37,2	41,9	42,9
Juni.	81,2	76,8	50,3	36,1	83	38,8	39,1	43,4	50,4	45,4	33,6	49,1	33,8	39,9	38,8
Juli.	80,0	79,6	43,9	33,4	83	37,7	38,3	43,1	50,1	44,8	31,8	43,9	37,5	36,5	35,9
Aug.	84,1	74,2	53,5	35,3	83	39,4	39,5	43,2	52,6	44,8	34,2	45,1	36,8	39,7	41,4
Sept.	88,4	76,6	56,3	40,8	84	41,7	43,4	43,8	53,5	45,2	35,3	50,1	41,0	43,8	43,8
Okt.	98,3	90,9	89,3	68,8	86	49,5	53,0	45,4	58,6	46,5	44,1	60,9	49,6	52,6	53,9
Nov.	98,1	97,3	89,2	66,9	88	49,9	53,5	46,0	59,4	47,3	44,7	65,3	50,0	53,2	56,5
Dez.	93,0	95,3	99,5	70,5	89	47,6	50,4	45,8	58,7	46,5	42,5	60,9	41,7	53,2	54,3
1964 Jan.	91,6	100,2	113,3	86,7	88	47,8	51,1	46,1	60,2	46,8	41,3	57,3	46,8	54,5	56,6
Febr.	85,7	98,4	75,2	49,9	88	44,7	47,5	46,2	57,3	46,2	37,5	50,9	45,2	51,0	47,4
März.	82,4	92,9	48,4	36,6	86	42,0	44,6	45,1	55,8	45,7	33,6	56,7	42,3	47,9	50,5
April.	83,0	91,8	57,1	48,5	86	42,4	44,3	45,7	55,9	45,7	34,8	56,0	39,7	46,8	48,2
Mai.	84,7	84,6	52,6	42,9	85	42,7	44,1	45,9	55,7	45,4	36,1	57,9	39,3	46,2	50,9

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 9; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land		Italien <sup>1)</sup>																	
Berechnende Stelle		Dr. Vito Dante Flore, Rom																	
Einsatzart		Trampfahrt/Reisecharter																	
Indexgruppe		Getreide																	
von		Gesamtindex	Europa-fahrt zusammen	Nord-Ame-rika <sup>2)</sup>			Nord-Pazifik		Austra-lien	Schwarz-meer	Mittel-Ame-rika <sup>3)</sup>	Süd-Ame-rika <sup>4)</sup>	Südost-afrika <sup>5)</sup>	Austra-lien/Mauritius	Mittel-meer <sup>6)</sup>	Indien Ägypten <sup>7)</sup>	Erz Phosphat	Kohle	
nach				Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	West-europa	Großbrit./Kontinent	West-Italien	Großbrit./Kontinent	
Basis		1954 = 100																	
1958 D	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	70	64				
1959 D	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68	60				
1960 D	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75	69				
1961 D	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76	73				
1962 D	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64	57				
1963 D	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73				
1962 Juli	64	61	47	55	63	88	54	61	62	74	64	47	54	61	51				
Aug.	66	6	47	—	65	88	51	65	63	67	59	48	54	60	49				
Sept.	67	68	40	48	71	95	52	68	67	71	74	69	—	54	47				
Okt.	65	64	48	53	70	—	55	63	64	80	74	69	—	54	50				
Nov.	66	66	56	53	77	79	57	65	67	79	67	69	49	58	54				
Dez.	71	68	59	55	78	86	64	66	70	73	—	74	49	65	54				
1963 Jan.	71	72	64	61	81	82	69	65	71	84	71	62	—	73	65				
Febr.	72	77	63	64	81	86	53	76	70	87	78	81	—	71	68				
März.	73	71	61	60	79	—	74	74	65	74	69	81	54	72	71				
April	77	78	69	58	81	88	82	76	69	85	81	72	—	74	71				
Mai	82	84	71	65	80	90	92	83	76	103	74	59	—	90	70				
Juni	80	83	63	64	78	88	84	79	62	78	77	78	—	81	68				
Juli	72	72	54	—	77	—	54	74	83	89	67	63	57	75	60				
Aug.	76	74	68	53	79	—	60	76	75	90	66	55	56	82	72				
Sept.	85	86	78	65	88	92	89	91	99	101	77	58	57	89	70				
Okt.	101	99	93	88	107	—	100	107	107	109	67	73	—	114	83				
Nov.	106	105	97	79	105	—	110	105	100	112	84	69	79	128	96				
Dez.	98	99	89	75	88	—	89	110	107	93	91	63	83	96	77				
1964 Jan.	93	93	88	83	96	—	99	98	94	109	81	89	72	97	78				
Febr.	85	85	72	75	88	—	72	76	98	96	96	61	81	82	61				
März.	78	77	67	60	82	—	87	75	62	82	83	68	66	76	57				
April	82	76	67	60	79	—	85	73	81	72	—	66	76	79	63				
Mai	81	75	74	—	88	—	68	82	83	73	—	62	75	79	65				

  

Land		Italien <sup>1)</sup>															
Berechnende Stelle		Dr. Vito Dante Flore, Rom															
Einsatzart		Trampfahrt/Reisecharter															
Indexgruppe		Kohle				Phosphat		Ameri-ka-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide Zucker/Kohle	Salz/Phosphat	Erz
von		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien Kontinent	Nord-Afrika <sup>9)</sup>	Casa-blanca	Brasi-lien		Afrika/Mittel-meer <sup>11)</sup>	Indien	Northern Range	Sud-amerika		Nord-Pazifik	Nord-Atlan-tik <sup>12)</sup>	Mittelmeer/Rotes Meer <sup>13)</sup>	Indien/Ma-laya <sup>14)</sup>
nach		Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika <sup>10)</sup>	Northern Range	Sud-amerika	Japan									
Basis		1954 = 100															
1958 D	95	80	91	66	92	77	71	85	71	82	71	62	68	68	83		
1959 D	96	88	88	65	86	80	77	89	74	86	71	61	68	70	84		
1960 D	98	88	84	68	86	85	84	88	80	87	74	65	77	73	82		
1961 D	100	99	96	69	92	93	84	119	83	102	83	73	88	—	88		
1962 D	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66		
1963 D	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72		
1962 Juli	—	74	—	55	—	86	—	103	74	81	59	53	60	—	65		
Aug.	89	77	80	112	—	83	—	—	—	83	56	52	57	—	66		
Sept.	93	72	80	80	70	77	—	—	77	77	55	49	58	—	58		
Okt.	—	78	85	59	—	78	—	81	74	80	55	52	57	—	56		
Nov.	—	74	86	59	70	86	—	—	—	86	60	67	59	—	55		
Dez.	90	79	—	59	71	99	—	126	88	82	60	68	52	—	60		
1963 Jan.	—	81	86	59	77	78	—	59	89	87	61	70	52	—	61		
Febr.	—	—	—	82	74	68	—	48	—	89	67	74	61	—	65		
März.	—	81	92	59	—	93	—	90	83	105	64	75	56	—	64		
April	—	102	93	66	—	87	62	—	84	115	65	65	60	—	69		
Mai	136	—	—	91	—	90	68	—	—	113	70	65	68	71	76		
Juni	141	114	92	79	—	77	51	71	86	99	66	64	62	—	73		
Juli	—	113	—	65	—	90	—	—	—	90	68	64	70	—	70		
Aug.	—	136	—	62	—	132	—	—	—	132	69	66	70	—	72		
Sept.	—	130	108	73	—	91	—	52	87	134	77	77	82	—	73		
Okt.	—	153	—	92	102	121	—	70	—	173	92	92	102	—	81		
Nov.	176	166	103	79	—	115	—	65	94	185	96	104	104	—	81		
Dez.	182	—	—	143	—	110	—	73	—	148	83	81	90	—	79		
1964 Jan.	—	128	103	80	—	99	—	62	92	144	89	90	91	—	85		
Febr.	—	138	98	74	—	90	—	60	94	115	83	84	87	—	78		
März.	—	114	99	70	—	104	—	—	—	—	79	81	80	—	77		
April	—	107	—	74	85	121	—	61	—	—	80	79	82	87	74		
Mai	—	—	—	76	—	116	—	—	90	142	78	76	81	—	78		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schifffahrtsindizes (Großbritannien)

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London										Fairplay, London				
	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>										Preisindex für Neubautonnage				
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs								Meßzahlen				
Indexgruppe von Fahrtroute nach	insgesamt	Karibische See				Persischer Golf				Standard/Motorschiff 11 000/13 000 tdw.	Bulk-Carrier 24 000 tdw.				
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen			Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis	
Basis	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	1962 = 100				
	100,0		= 32,6		= 34,9		{ 49,2 <sup>3)</sup> 80,10 <sup>4)</sup>		{ 51,5 <sup>3)</sup> 83,2 <sup>4)</sup>		(10225000 £) (875000 £) (1325000 £) (1200000 £)				
Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1958 <sup>2)</sup>		Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958													
1954 D.....	110,0		35,9		38,3		60,3		62,9		—	—	—	—	
1955 D.....	114,5		37,2		39,9		62,6		65,1		100,7	147,1	—	—	
1956 D.....	142,6		46,4		49,7		76,5 <sup>5)</sup>		87,9 <sup>5)</sup>		106,8	135,6	—	—	
1957 D.....	139,2		45,3		48,5		92,4 <sup>5)</sup>		95,6 <sup>5)</sup>		108,6	102,9	—	—	
1958 D.....	121,0		39,4		42,1		65,9		68,6				—	—	
1959 I.....	111,6		36,3		38,6		61,5		63,10				—	—	
1959 II/IV D....	103,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	59,8	53,4	62,1	55,4	103,2	100,0	—	—	
1960 D.....	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	55,0	49,8	57,1	51,7	100,7	102,9	—	—	
1961 D.....	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	51,11	47,10	53,11	49,8	99,3	105,9	—	—	
1962 D.....	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	50,3	46,1	52,4	47,10	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 D.....	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	49,6	45,1	51,4	46,9	100,7	107,4	100,8	125,0	
1961 I.....	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	51,4	47,6	53,4	49,3	99,3	105,9	—	—	
II.....	92,5	84,1	30,1	27,4	31,11	29,0	52,0	47,10	54,0	49,8	99,3	105,9	—	—	
III.....	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	52,8	48,4	54,8	50,2	99,3	105,9	—	—	
IV.....	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	51,10	47,10	53,10	49,8	99,3	105,9	—	—	
1962 I.....	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	52,3	48,1	54,3	49,11	99,8	102,9	99,6	100,0	
II.....	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	51,0	45,9	52,11	47,6	100,2	97,1	100,4	100,0	
III.....	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	49,4	45,6	51,2	47,2	100,2	97,1	100,4	100,0	
IV.....	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	48,6	45,1	51,4	46,9	100,2	97,1	100,4	100,0	
1963 I.....	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	53,10	48,8	55,11	50,7	100,2	100,0	100,4	104,2	
II.....	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	46,2	42,9	47,11	44,4	101,2	114,7	101,1	125,0	
III.....	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	46,9	42,4	48,7	43,11	101,2	114,7	101,1	125,0	
IV.....	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	51,1	46,6	53,1	48,3	101,2	114,7	101,1	125,0	
1964 I.....	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	44,11	40,4	46,8	41,10	101,2	114,7	101,1	116,7	
II.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	101,2	114,7	101,1	116,7	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

### III. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr

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

in DM (HF = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main) nach			1959		1960		1961		1962		1963		1964			
			Durchschnitt												Mai	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	
Europa Belgien	Brüssel	HF	109	80	109	80	107	77	112	80	116	82	117	83		
		HR	197	144	197	144	194	139	202	144	218	155	223	158		
		HR a)	—	115	—	115	—	111	—	—	115	—	123	—	126	
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	93	111	93	111	86	111	84		
		HR	200	168	200	168	200	168	200	131	217	133	222	136		
		HR b)	—	136	—	136	—	136	—	—	125	—	123	—		
	Bremen	HF	128	102	128	102	127	97	120	74	120	79	120	79		
		HR	231	184	231	184	233	177	240	148	240	158	240	158		
		HR c)	—	132	—	132	—	132	—	—	—	—	—	—		
	Düsseldorf	HF	62	50	62	50	62	48	62	39	62	42	62	42		
		HR	112	90	112	90	114	88	124	78	124	84	124	84		
		HR b) HR c)	— —	70	— —	70	— —	70	— —	— —	— —	— —	— —	— —		
	Hamburg	HF	128	102	128	102	131	102	132	86	128	87	128	87		
		HR	231	184	231	184	241	187	264	173	256	174	256	174		
		HR c)	—	144	—	144	—	144	—	—	—	—	—	—		
Hannover	HF	86	69	86	69	86	66	85	53	85	57	85	57			
	HR	155	125	155	125	158	122	170	107	170	114	170	114			
	HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—	—	—			
München	HF	88	70	88	70	88	68	85	62	85	66	85	66			
	HR	159	126	159	126	161	125	170	123	170	132	170	132			
	HR c)	—	98	—	98	—	98	—	—	—	—	—	—			
Nürnberg	HF	50	40	50	40	50	39	50	36	50	38	50	38			
	HR	90	72	90	72	92	72	100	72	100	76	100	76			
	HR c)	—	60	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—			
Stuttgart	HF	50	40	50	40	50	39	50	33	50	35	50	35			
	HR	90	72	90	72	92	71	100	66	100	70	100	70			
	HR c)	—	56	—	56	—	56	—	—	—	—	—	—			
Frankreich	Paris	HF	143	110	143	110	144	108	162	121	173	129	175	130		
		HR	258	198	258	198	261	195	292	219	325	241	333	247		
Griechenland	Athen	HF	708	536	708	536	680	516	674	511	674	511	674	511		
		HR	1275	965	1275	965	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971		
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	817	—	846	—	817		
Groß- britannien	London	HF	245	189	245	189	237	183	245	189	249	189	250	189		
		HR	441	341	441	341	427	330	441	341	467	355	475	360		
		HR ab)	—	260 <sup>1)</sup>	—	260 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—		
Italien	Mailand	HF	225	164	225	164	218	159	226	164	226	164	226	164		
		HR	405	296	405	296	393	286	407	296	424	308	430	312		
		HR a)	—	252	—	247 <sup>1)</sup>	—	236 <sup>1)</sup>	—	—	247 <sup>1)</sup>	—	252	—	254	
	Rom	HF	330	240	330	240	320	232	330	240	330	240	330	240		
		HR	594	432	594	432	576	418	594	432	619	450	627	456		
		HR a)	—	360 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	343 <sup>1)</sup>	—	—	360 <sup>1)</sup>	—	369	—	372	
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	393	283	403	289	399	281	397	278		
		HR	746	542	746	542	707	509	726	521	748	527	755	529		
		HR a)	—	434	—	422	—	405	—	418	—	418	—	418		
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	116	85	114	82	119	85	123	87	124	87		
		HR	209	153	209	153	206	148	215	153	231	163	236	166		
		HR a)	—	120 <sup>1)</sup>	—	120	—	117	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130		
Norwegen	Oslo	HF	392	327	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345		
		HR	707	589	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656		
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475		
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	204	148	210	153	210	153	210	153		
		HR	378	276	378	276	366	268	378	276	394	287	399	291		
Portugal	Lissabon	HF	543	402	543	402	522	386	517	382	531	385	535	386		
		HR	978	724	978	724	940	695	931	688	996	723	1017	734		
		HR a)	—	—	—	636	—	611	—	605	—	605	—	605		
Spanien	Barcelona	HF	346	252	346	252	336	245	334	244	334	244	334	244		
		HR	623	454	623	454	605	442	602	440	627	458	635	464		
		HR a)	—	377 <sup>2)</sup>	—	377	—	—	—	359	—	373	—	378		
	Madrid	HF	417	309	417	309	401	297	398	294	409	302	412	305		
		HR	751	557	751	557	723	535	717	530	767	568	783	580		
		HR a)	—	464 <sup>2)</sup>	—	464	—	446	—	442	—	465	—	473		
Schweden	Stockholm	HF	392	327	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345		
		HR	707	589	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656		
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475		
Schweiz	Genf	HF	174	131	174	131	169	127	174	132	174	132	174	132		
		HR	314	236	314	236	304	229	314	238	331	247	331	251		
		HR ab)	—	199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Zürich	HF	126	92	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92		
		HR	227	166	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175		
		HR ab)	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Türkei	Istanbul	HF	830	608	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579		
		HR	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

**A. Personenverkehr**  
**Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen**  
in DM (HF = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main) nach			1959		1960		1961		1962		1963		1964			
			Durchschnitt												Mai	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar			
<b>Afrika</b>																
Ägypten	Kairo	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773		
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469		
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2635	1788	2711	1744 <sup>2)</sup>	2825	1549 <sup>2)</sup>	2800	1535	2800	1535	2800	1535		
		HR	4743	3219	4880	3140 <sup>2)</sup>	5085	2788 <sup>2)</sup>	5040	2763	5250	2879	5320	2917		
<b>Asien</b>																
Aden	Aden	HF	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322		
		HR	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 <sup>1)</sup>	3760	2479 <sup>1)</sup>	3810	2512		
Birma	Rangun	HF	3205	2262	3284	2232 <sup>2)</sup>	3300	2001 <sup>2)</sup>	3271	1983	3271	1983	3271	1983		
		HR	5769	4071	5912	4018 <sup>2)</sup>	5941	3602 <sup>2)</sup>	5888	3570	6133	3719	6215	3768		
Ceylon	Colombo	HF	2570	1791	2637	1806 <sup>2)</sup>	2645	1718 <sup>2)</sup>	2621	1703	2621	1703	2621	1703		
		HR	4626	3225	4748	3251 <sup>2)</sup>	4761	3094 <sup>2)</sup>	4718	3066	4915	3194	4980	3236		
Indien	Bombay	HF	2312	1591	2379	1606 <sup>2)</sup>	2396	1526 <sup>2)</sup>	2375	1512	2375	1512	2375	1512		
		HR	4161	2865	4283	2891 <sup>2)</sup>	4314	2747 <sup>2)</sup>	4275	2722	4454	2835	4513	2873		
	Kalkutta	HF	2559	1791	2623	1806 <sup>2)</sup>	2622	1718 <sup>2)</sup>	2599	1703	2599	1703	2599	1703		
		HR	4606	3225	4723	3251 <sup>2)</sup>	4721	3094 <sup>2)</sup>	4679	3066	4874	3194	4939	3236		
Irak	Bagdad	HF	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975		
		HR	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 <sup>1)</sup>	2669	1829 <sup>1)</sup>	2704	1853		
Iran	Abadan	HF	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087		
		HR	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066		
	Teheran	HF	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087		
		HR	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066		
Japan	Tokio	HF	4421	2997	4526	2979 <sup>2)</sup>	4544	2735 <sup>2)</sup>	4503	2711	4503	2711	4503	2711		
		HR	7956	5394	8147	5362 <sup>2)</sup>	8179	4924 <sup>2)</sup>	8106	4880	8444	5088	8556	5151		
Libanon	Beirut	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773		
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469		
Philippinen	Manila	HF	4061	2765	4149	2744 <sup>2)</sup>	4148	2509 <sup>2)</sup>	4111	2487	4111	2487	4111	2487		
		HR	7310	4977	7468	4939 <sup>2)</sup>	7467	4517 <sup>2)</sup>	7400	4477	7708	4664	7811	4726		
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3426	2332	3508	2293 <sup>2)</sup>	3515	2034 <sup>2)</sup>	3484	2016	3484	2016	3484	2016		
		HR	6167	4197	6315	4128 <sup>2)</sup>	6328	3662 <sup>2)</sup>	6272	3629	6533	3781	6620	3831		
Syrien	Damaskus	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773		
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469		
Thailand	Bangkok	HF	3370	2297	3452	2258 <sup>2)</sup>	3470	2001 <sup>2)</sup>	3439	1983	3439	1983	3439	1983		
		HR	6066	4134	6214	4065 <sup>2)</sup>	6247	3602 <sup>2)</sup>	6191	3570	6449	3719	6535	3768		
<b>Australien und Ozeanien</b>																
Australischer Bund	Sydney	HF	4264	3055	4396	3046 <sup>2)</sup>	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767		
		HR	7675	5499	7913	5483 <sup>2)</sup>	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258		
<b>Amerika<sup>2)</sup></b>																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	3001	1752	2976	1752		
		HR	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5626	3285	5655	3329		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3222	2302	3222	2302	2996	1678 <sup>2)</sup>	2948	1552	2873	1552	2848	1552		
		HR	5800	4144	5800	4144	5393	3021 <sup>2)</sup>	5307	2794	5386	2910	5412	2949		
Chile	Santiago	HF	3612	2625	3612	2625	3344	2032 <sup>2)</sup>	3288	1912	3213	1912	3188	1912		
		HR	6502	4725	6502	4725	6019	3658 <sup>2)</sup>	5919	3442	6023	3585	6058	3633		
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1882	2415	1834 <sup>2)</sup>	2321	1626 <sup>2)</sup>	2300	1608	2300	1608	2300	1608		
		HR	4347	3388	4347	3301 <sup>2)</sup>	4177	2927 <sup>2)</sup>	4140	2895	4313	3016	4370	3056		
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Uruguay	Montevideo	HF	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	3001	1752	2976	1752		
		HR	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5626	3285	5655	3329		
Venezuela	Caracas	HF	2373	1853	2373	1812 <sup>2)</sup>	2280	1626 <sup>2)</sup>	2260	1608	2260	1608	2260	1608		
		HR	4272	3336	4272	3262 <sup>2)</sup>	4195	2927 <sup>2)</sup>	4068	2895	4238	3016	4294	3056		
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Vereinigte Staaten	New York	HF	2016 <sup>5)</sup>	1512 <sup>5)</sup>	2025	1364 <sup>2)</sup>	1946	1158 <sup>2)</sup>	1928	1148 <sup>4)</sup>	1853	1145 <sup>5)</sup>	1828	1140		
		HR	3629 <sup>5)</sup>	2722 <sup>5)</sup>	3645	2455 <sup>2)</sup>	3502	2085 <sup>2)</sup>	3470	2066 <sup>4)</sup>	3473	2148 <sup>4)</sup>	3474	2166		
		HR b)	—	—	—	1662 <sup>2)</sup>	—	1612 <sup>2)</sup>	—	1583	—	—	—	—		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## B. Güterverkehr

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

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

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			Durchschnitt						Apr.-Dez.	Mai
<b>Europa</b>										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,84	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,63	0,63	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12
		über 45	1,59	1,65	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08
		46 bis 500	0,79	0,80	0,80	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72
		501 bis 1000						ab 500	0,60	0,60
		über 1000						ab 1000	0,40	0,40
	Bremen	1 bis 45	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36
		über 45	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60
		über 45	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36
		über 45	0,98	1,00	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04
	München	1 bis 45	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88
		über 45	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48
		über 45	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92
		über 45	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04
		über 45	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80
Großbritannien	London	1 bis 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60
		über 45	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20
Italien	Rom	1 bis 45	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12
		über 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16
		über 45	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36
Österreich	Wien	1 bis 45	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40
		über 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,92	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36
		über 45	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64
		über 45	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16
		über 45	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,00	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64
Turkei	Istanbul	1 bis 45	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36
		über 45	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04
<b>Afrika</b>										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76
		über 45	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04
		über 45	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,29	3,32	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52
		46 bis 500	2,46	2,48	2,48	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64
		über 500						ab 500	2,35	2,40
								unter 45	15,80	15,80
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80
		über 45	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84
<b>Asien</b>										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36
		über 45	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60
		über 45	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96
Hongkong	Viktorien	1 bis 45	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04
		46 bis 250	17,33	17,74	17,81	16,01	13,64	ab 45	17,28	17,28
		251 bis 500						ab 300	15,72	15,72
		501 bis 1000						ab 400	14,64	14,64
		1001 bis 2500						ab 500	13,84	13,84
		2501 bis 7500						über 7500	15,90	15,90
		über 7500		11,84	11,84					
Indien	Bombay	1 bis 45	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16
		über 45	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36
		über 45	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36
		46 bis 2500	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28
		2501 bis 7500						über 7500	14,20	14,20
		über 7500							13,32	13,32
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04
		46 bis 100	20,29	20,73	20,87	16,59	13,28	ab 45	20,28	20,28
		101 bis 250						ab 100	19,08	19,08
		251 bis 500						ab 200	17,08	17,08
		501 bis 1000						ab 300	15,28	15,28
		1001 bis 2500						ab 400	14,20	14,20
		2501 bis 7500						ab 500	13,48	13,48
		über 7500		10,60	10,60					
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00
		über 45	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24
		über 45	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## B. Güterverkehr

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

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

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964		
			Durchschnitt						April-Dez.	Mai		
<b>Australien und Ozeanien</b>												
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	1 bis 45	24,11	25,30	25,70	24,70	24,48	unter 45	26,24	26,24		
		über 45	18,07	18,97	19,28	18,53	18,36	ab 45	19,68	19,68		
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	1 bis 45	27,76	28,95	29,36	28,39	28,48	unter 45	28,48	28,48		
		über 45	20,84	21,71	22,01	21,28	21,36	ab 45	21,36	21,36		
<b>Amerika</b>												
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28		
		46 bis 100						ab 45			17,48	
		101 bis 250						ab 100			14,68	
		251 bis 500						ab 200			13,16	
		über 500						ab 300			12,12	
Bolivien	La Paz	1 bis 45	22,65	22,76	22,76	21,66	21,04	unter 45	22,24	22,24		
		46 bis 100						ab 45			16,68	
		101 bis 250						17,09			ab 100	13,08
		251 bis 500									ab 200	11,76
		501 bis 1000						15,77			ab 300	10,92
1001 bis 1500	ab 400	10,16										
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	19,74	20,27	20,54	19,74	19,56	unter 45	21,52	21,52		
		46 bis 100						ab 45			16,16	
		101 bis 250						15,22			ab 100	13,56
		251 bis 500									ab 200	12,16
		über 500						15,38			ab 300	10,24
	ab 400	10,36										
Chile	Santiago	1 bis 45	21,86	22,67	22,93	22,04	21,84	unter 45	23,80	23,80		
		46 bis 100						ab 45			17,88	
		101 bis 250						17,22			ab 100	15,04
		251 bis 500									ab 200	13,52
		über 500						16,56			ab 300	12,48
	ab 400	11,48										
Kanada	Montreal	1 bis 45	12,20	12,75	12,98	11,66	9,92	unter 45	11,12	11,12		
		46 bis 100						ab 45			8,32	
		101 bis 250						9,74			ab 100	5,28
		251 bis 500									ab 200	4,48
		501 bis 1000						8,77			ab 300	4,08
über 1000	ab 400	3,80										
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	16,44	16,55	16,55	15,66	15,04	unter 45	16,24	16,24		
		46 bis 100						ab 45			12,16	
		101 bis 250						12,43			ab 100	9,04
		251 bis 500									ab 200	8,16
		501 bis 1000						11,80			ab 300	7,56
1001 bis 1500	ab 400	7,00										
Kuba	Havana	1 bis 45	14,40	14,92	15,12	13,74	12,04	unter 45	13,24	13,24		
		46 bis 100						ab 45			9,96	
		101 bis 250						11,34			ab 100	6,84
		251 bis 500									ab 200	5,96
		501 bis 1000						10,46			ab 300	5,56
1001 bis 1500	ab 400	5,24										
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	15,71	16,23	16,51	15,05	13,28	unter 45	14,72	14,72		
		46 bis 100						ab 45			11,32	
		101 bis 250						12,73			ab 100	8,20
		251 bis 500									ab 200	7,32
		501 bis 1000						11,72			ab 300	6,92
1001 bis 1500	ab 400	6,60										
Peru	Lima	1 bis 45	20,80	20,92	20,92	19,89	19,28	unter 45	20,48	20,48		
		46 bis 100						ab 45			15,36	
		101 bis 250						15,71			ab 100	11,88
		251 bis 500									ab 200	10,64
		501 bis 1000						14,57			ab 300	9,88
1001 bis 1500	ab 400	9,20										
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28		
		46 bis 100						ab 45			17,48	
		101 bis 250						16,80			ab 100	14,68
		251 bis 500									ab 200	13,16
		über 500						16,71			ab 300	12,12
	ab 400	11,12										
Venezuela	Caracas	1 bis 45	15,67	15,79	15,79	15,06	14,68	unter 45	15,88	15,88		
		46 bis 100						ab 45			11,88	
		101 bis 250						11,84			ab 100	8,76
		251 bis 500									ab 200	7,88
		501 bis 1000						11,43			ab 300	7,48
1001 bis 1500	ab 400	7,28										
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	12,58	13,13	13,36	12,02	10,28	unter 45	11,48	11,48		
		46 bis 100						ab 45			8,56	
		101 bis 250						10,04			ab 100	5,44
		251 bis 500									ab 200	4,56
		501 bis 1000						9,03			ab 300	4,16
über 1000	ab 400	3,84										
	ab 500	3,56										

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Güterverkehr

2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen  
in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	Mindestgewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			November					November	Mai
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	a) Bagdad	100	4,70	4,70	4,48	4,48	100	4,48	4,48
	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,48	100	0,48	0,48
	a) Damaskus	100	3,53	3,53	3,36	3,36	100	3,36	3,36
	Mexiko City	45	7,69	7,69	6,24	—	45	—	—
		500	—	—	6,20	—	500	—	—
	a) New York	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
	a) Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	500	3,00	3,00
						45	3,64	3,64	
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) Algier	45	1,59	1,59	1,52	1,52	45	1,60	1,60
	a) New York	45	5,09	3,36	3,20	3,20	45	3,20	3,20
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,68	1,60	1,60	100	1,72	—
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	—	—	1,36	1,36	100	1,36	1,36
	a) New York	45	4,62	3,02	2,88	2,88	45	3,00	3,00
		500	—	—	2,72	2,72	500	2,48	2,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46	0,46	0,44	0,48	45	0,48	0,48
		100	—	—	—	0,40	100	0,40	0,40
	c) Göteborg	100	—	—	1,40	1,40	45	1,40	1,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
Bijouteriewaren	b) London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44
		500	—	—	—	0,40	500	0,40	0,40
Teile von Automobilen und von landwirtsch. Masch.	New York	45	5,08	5,08	2,80	2,80	45	3,00	3,00
		1000	—	—	2,64	2,64	200	—	2,80
							500	2,40	2,40
Geschäfts-, Büromaschinen	Kairo	100	3,86 <sup>4)</sup>	3,86 <sup>4)</sup>	3,72 <sup>4)</sup>	3,72 <sup>4)</sup>	100	3,72 <sup>4)</sup>	3,72 <sup>4)</sup>
	New York	45	5,33	5,33	4,40	4,40	45	4,40	4,40
		250	—	—	2,80	2,80	200	3,20	3,20
		3000	—	—	2,64	2,64	500	2,40	2,40
Kugellager	London	100	0,88	0,88	0,84	0,84	100	0,84	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	1,51	1,51	1,44	1,44	100	1,56	1,56
	c) Amsterdam	100	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44
		250	—	—	—	0,40	250	0,40	0,40
	c) Bagdad	45	4,87	4,87	4,64	4,64	45	4,64	4,64
	Bogotá	45	9,53	9,53	8,12	—	45	—	—
		250	—	—	7,96	—	250	—	—
		500	—	—	6,92	—	500	—	—
		1000	—	—	6,52	—	1000	—	—
	Caracas	45	8,57	8,57	6,84	—	45	—	—
		250	—	—	6,68	—	250	—	—
		500	—	—	5,84	—	500	—	—
		1000	—	—	5,36	—	1000	—	—
	Mexiko City	45	7,69	7,69	6,12	—	45	—	—
		250	—	—	5,96	—	250	—	—
		500	—	—	5,92	—	500	—	—
		1000	—	—	5,44	—	1000	—	—
	New York	45	5,08	5,08	3,52	3,52	45	3,60	3,60
	250	—	—	3,36	3,36	200	3,44	3,44	
	1000	—	—	2,88	2,88	1000	2,96	2,96	
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,52	1,44	1,44	45	1,56	1,56
	b) Mexiko City	45	7,85	7,85	5,84	—	45	—	—
		500	—	—	5,80	—	500	—	—
	a) New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32
							300	2,88	2,88
						1000	2,64	2,64	
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor	c) London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88
		100	0,76	0,76	0,72	0,80	100	0,80	0,80
							250	0,64	0,64
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	Athen	45	2,44	2,44	2,32	2,32	45	2,32	—
	Beirut	45	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28
	Houston	45	6,89	6,89	4,80	—	45	—	—
	Kairo	45	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28
	d) New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32
							300	2,88	2,88
							1000	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	Montreal	45	6,38	6,38	6,00	6,00	45	6,00	6,00
		100	—	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36
		250	—	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48
		500	—	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08
		1000	—	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76
							500	3,48	3,48
	New York	45	6,01	6,01	6,00	6,00	45	6,00	6,00
		100	—	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36
		250	—	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48
		500	—	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08
	1000	—	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76	
						500	3,48	3,48	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut	100	3,40	3,40	3,24	3,24	100	3,24	3,24
	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	—	100	—	—
		250	0,42	0,42	0,40	—	250	—	—
	c) Casablanca	100	1,93	1,93	1,84	1,84	100	1,84	—
	c) Tunis	100	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## B. Güterverkehr

### 3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindestgewicht je Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	Mindestgewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	
			November					November	Mai	
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	1,47	1,47	1,40	1,40	100	1,40	1,40	
	Lissabon .....	100	—	—	—	—	100	1,84	1,84	
		250	2,06 <sup>4)</sup>	2,06 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	250	1,68	1,68	
		500	—	—	—	—	500	1,52	1,52	
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme .....	Tanger .....	45	1,72	1,72	1,64	1,64	45	1,64	1,64	
	Damaskus .....	45	2,26	2,06	1,96	1,96	45	1,96	1,96	
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,32	3,32	100	3,32	3,32	
	Istanbul .....	250	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,24	2,24	
	Kairo .....	45	2,27	2,27	2,16	2,16	45	2,16	2,16	
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,04	4,04	100	4,04	4,04	
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,28	3,28	100	3,28	3,28	
	Oran .....	100	1,80	1,80	1,52	1,52	100	1,52	1,52	
	Teheran .....	250	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28	
	Opium roh .....	Istanbul .....	250	2,52	2,52	2,40	2,40	250	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. ....	Montreal .....	45	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45	3,64	3,64	
		250 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	—	—	500	3,00	3,00	
	b) New York .....	45	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45	3,64	3,64	
		250 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	—	—	500	3,00	3,00	
Kosmetika, Toilettenartikel und Parfüme a. n. g. ....	b) New York .....	45	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45	3,64	3,64	
							500	3,00	3,00	
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g. ....	Athen .....	45	2,69	2,69	2,68	2,56	45	2,56	2,56	
		100	2,44	2,44	2,32	2,32	100	2,32	—	
		250	2,18	1,81	1,72	1,72	250	1,72	—	
	Bangkok <sup>7)</sup> .....	45 <sup>7)</sup>	5,12	5,12	4,88	4,88	45	4,88	4,88	
	Johannesburg .....	250	4,96	4,96	4,72	4,72	100	2,96	2,96	
	Karachi <sup>8)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,00	3,00	100	3,00	3,00	
	b) London .....	100	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80	
		250	—	—	—	—	250	0,72	0,72	
	d) Mailand <sup>9)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80	
	b) Montreal .....	45	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>	3,40	45	3,60	3,60	
							100	3,40	3,40	
	New York <sup>10)</sup> .....	45	4,17 <sup>5)</sup>	4,17 <sup>5)</sup>	—	—	45	—	—	
	a) Paris <sup>11)</sup> .....	45	0,59 <sup>2)</sup>	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52	
						100	0,48	0,48		
Teheran .....	250	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28		
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ....	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,92	0,92	45	1,00	1,00	
		500	0,84	0,84	0,80	0,76	100	0,92	0,92	
							500	0,76	—	
	New York .....	45	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45	3,00	3,00	
	Tokio .....	100	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00	500	2,40	2,40	
Gewebe, ohne Textilfertigwaren ....	Bogota .....	100	9,07 <sup>13)</sup>	9,07 <sup>13)</sup>	6,68	6,68	100	6,68	6,68	
	Caracas .....	100	6,72 <sup>13)</sup>	6,72 <sup>13)</sup>	5,68	5,68	100	5,68	5,68	
	Dublin .....	45	1,18	1,18	1,12	1,12	45	1,12	1,12	
	c) London .....	45	—	—	—	0,84 <sup>13)</sup>	45	0,84 <sup>13)</sup>	0,84 <sup>13)</sup>	
		100	0,76	0,76	0,72	0,80 <sup>13)</sup>	100	0,80 <sup>13)</sup>	0,80 <sup>13)</sup>	
		250	—	—	—	0,72 <sup>13)</sup>	250	0,72 <sup>13)</sup>	0,72 <sup>13)</sup>	
		500	—	—	—	0,64 <sup>13)</sup>	500	0,64 <sup>13)</sup>	0,64 <sup>13)</sup>	
	c) Manchester .....	45	—	—	—	—	45	1,00	1,00	
		100	0,97	0,97	0,92	0,92 <sup>13)</sup>	100	0,92 <sup>13)</sup>	0,92 <sup>13)</sup>	
							250	0,84	0,84	
		500	—	—	—	0,76 <sup>13)</sup>	500	0,76 <sup>13)</sup>	0,76 <sup>13)</sup>	
	Mexiko City .....	45	7,22	7,22	5,28 <sup>3)</sup>	5,28 <sup>3)</sup>	45	5,28 <sup>3)</sup>	5,28 <sup>3)</sup>	
	New York .....	45	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45	3,00	3,00	
							500	2,40	2,40	
	Paris .....	45	0,50	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48	
Tokio .....	100	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00 <sup>13)</sup>	100	8,56 <sup>13)</sup>	8,56 <sup>13)</sup>		
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	45	—	—	—	1,28	45	1,28	1,28	
		100	1,34	1,34	1,28	1,16	100	1,16	1,16	
		250	—	—	—	1,04	250	1,04	1,04	
	d) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,44	0,48 <sup>12)</sup>	45	0,48	0,48	
		250	—	—	—	0,40	250	0,40	0,40	
	c) Malmö .....	100	1,26	1,26	1,20	1,20	100	1,20	1,20	
	c) Manchester .....	45	—	—	—	1,00	45	1,00	1,00	
		100	—	—	—	0,92	100	0,92	0,92	
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	250	0,84	0,84	
		500	—	—	—	0,76	500	0,76	0,76	
	Paris <sup>3)</sup> .....	45	0,55	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48	
	c) New York .....	45	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	45	4,40	4,40	
							300	3,04	3,04	
	Tel Aviv/Jaffa .....	100	3,23	3,23	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	100	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	
	c) Zürich .....	45	0,59	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52	
	Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg .....	1000	9,41	9,41	8,96	8,96	1000	8,96	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.		Bergen .....	250	1,89 <sup>2)</sup>	1,89 <sup>2)</sup>	2,16 <sup>4)</sup>	2,16 <sup>4)</sup>	250	—	—
		Glasgow .....	100	—	—	—	1,20	100	1,20	1,20
			250	1,18	1,18	1,12	1,00	250	1,00	1,00
		b) Houston .....	45	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>5)</sup>	—	45	—	—
	b) New York .....	45	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	45	4,40	4,40	
		250	—	—	2,82 <sup>4)</sup>	2,80	200	3,20	3,20	
	3000	—	—	2,65	2,64	500	2,52	2,40		
Stockholm .....	100	1,89 <sup>4)</sup>	1,89 <sup>4)</sup>	1,84 <sup>4)</sup>	1,84 <sup>4)</sup>	100	1,84 <sup>4)</sup>	1,84 <sup>4)</sup>		
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....	d) Mailand .....	100	0,80	0,80	0,76	0,72	100	0,72	0,72	
		250	0,71	0,71	0,68	0,64	250	0,64	0,64	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

### A. Postverkehr

#### Sätze in Pf

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten		
	Orts-				Fern-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-
	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g			
1. 12. 1933 .....	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15
1. 3. 1946 .....	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30
1. 9. 1948 .....	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20
1. 7. 1954 .....	10	20	30	40	20	40	60	80	40 <sup>3)</sup>	20	8	10	20 <sup>3)</sup>
1. 3. 1963 .....	20 <sup>1)</sup>	40 <sup>1)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40 <sup>1)</sup>	70	90	40 <sup>3)</sup>	20	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>3)</sup>

  

Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere						
	Inlands-				Auslands-			Inlands-				Auslands-		
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens
1. 12. 1933 .....	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25	
1. 3. 1946 .....	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50	
1. 9. 1948 .....	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30	
1. 7. 1954 .....	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	10	10	40	
1. 3. 1963 .....	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	15	10 <sup>10)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40 <sup>1)</sup>	40 <sup>1)</sup>	70 <sup>2)</sup>	10	40	

  

Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben							Päckchen		
	Inlands-				Auslands-			Inlands-	Auslands-	
	Stand. s dgn bis 20 g	bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g		mindestens	für je 50 g
1. 12. 1933 .....	8	15	30	5	5	10	40	10	50	
1. 3. 1946 .....	16	30	60	10	10	20	80	20	100	
1. 9. 1948 .....	10	20	40	10	5	10	60	10	60	
1. 7. 1954 .....	15	25	50	10	10	20	70	20	80	
1. 3. 1963 .....	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	10	80	20	80	

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km)<sup>5)</sup>

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
15. 1. 1932 .....	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1. 3. 1946 .....	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1. 9. 1948 .....	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
20. 10. 1951 .....	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1. 5. 1958 .....	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1. 3. 1963 <sup>6)</sup> .....	110	160	210	260	300	340	380	420	460	500

  

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
15. 1. 1932 .....	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1. 3. 1946 .....	330	360	390	420	450	480	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>
1. 9. 1948 .....	260	280	300	320	340	360	50 <sup>7)</sup>	60 <sup>7)</sup>	70 <sup>7)</sup>
20. 10. 1951 .....	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1. 5. 1958 .....	390	420	450	480	510	540	80	100	120
1. 3. 1963 <sup>6)</sup> .....	540	580	620	660	700	740	100	140	180

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

##### a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück<sup>8)</sup>

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr <sup>8)</sup> bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsat
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				
1. 12. 1933 .....	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72
1. 3. 1946 .....	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1. 9. 1948 .....	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108

  

1. 1. 1964 .....	Vertriebsgebühr	
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht	
	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
	18,00	0,9

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 11, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen  
Sätze in Pf

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut <sup>1)</sup>			Zeitungsdrucksachen <sup>3)</sup>					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1. 12. 1933 .....	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
ab 1939 .....	2,5	5,0	20,0	3	4	4	8	15	30
1. 3. 1946 .....	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1. 9. 1948 .....	3,5	7,5	30,0	4	4	6	10	20	40
1. 7. 1954 .....	3,5	7,5	30,0	7	—	10	15	25	50
	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnellgut je kg	Streifenzeitungen					
1. 1. 1964 .....	10,0		12,0	10	15	20	25	50	—

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)  
Sätze in Pf

Stichtag der Neufestsetzung	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1. 8. 1927 .....	20	30	40	60	80	100	120	130					
1. 7. 1954 .....	30	40	50	80	100	110	130	130					
1. 3. 1963 .....	30	50	50	80	100	100	130	130					
Stichtag der Neufestsetzung	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1750 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1. 8. 1927 .....	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90	100
1. 7. 1954 .....	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90	90	100
1. 3. 1963 .....	20	30	30	40	50	60	60	80	80	80	80	80	100

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	Hauptanschlüssen						
	für Einzelanschlüsse:						
1. 5. 1934 .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946 .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954 .....	6,00	8,00	8,00	10,00	—	12,00	—
	für Zweieranschlüsse:						
1. 5. 1934 .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946 .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 6. 1950 .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1. 7. 1954 .....	4,00	5,50	5,50	7,00	8,00	8,00	8,00

2. Ortsgesprächsgebühren

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Ortsgespräch		
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle	
		mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher
1. 5. 1927 .....	0,10	0,10	0,10
1. 4. 1946 .....	0,15	0,15	0,15
1. 6. 1950 .....	0,15	0,20	0,20
1. 7. 1954 .....	0,16	0,16	0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>4)</sup> bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1. 5. 1927 .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 <sup>5)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1. 5. 1927 .....	0,10	0,20	0,20	0,27 <sup>3)</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>6)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,20	0,30	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	
1. 9. 1944 .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 11, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

#### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>3)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>4)</sup>					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes												
Juli 1952												
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
in der Zeit von 18 bis 21 Uhr												
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 21 bis 7 Uhr <sup>5)</sup>												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>4)</sup>												
Juli 1952												
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,00
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64

#### C. Telegraf- und Telexverkehr

##### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

in RM/DM je Telegrammwort<sup>5)</sup>

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme <sup>6)</sup>	
	Ortstelegramme	Fernstelegramme	Ortstelegramme	Fernstelegramme		bis zu 22 Wörtern	für jedes welt. Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50		0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50		0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00		— <sup>7)</sup>
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50		0,05
1. 1. 1963	0,20 <sup>8)</sup>	0,20	0,40 <sup>9)</sup>	0,40	2,00	1,00 <sup>9)</sup>	0,10

##### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

[a) gewöhnliche Telegramme<sup>10)</sup>, b) Brieftelegramme<sup>11)</sup>]

in RM/DM je Telegrammwort

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Stand am						
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963
<b>Europa</b>	Dänemark	Kopenhagen a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		b)	0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
Großbritannien <sup>12)</sup>	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15
<b>Afrika</b>	Südafrika	Kapstadt a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20
		b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60
<b>Asien</b>	Indien	Bombay a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50
Singapur	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50
<b>Australien und Ozeanien</b>	Australien	Sydney a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70
		b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35
<b>Amerika</b>	Argentinien	Buenos Aires a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 11, Quellenverzeichnis s. S. 40.

### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

in RM/DM je Anschluß

Stichtag der Neufestsetzung	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die		
		Ortsanschlußleitung je 100 m	Fernanschlußleitung je 100 m mit Phantomschaltung   andere Fernleitungen	
1. 1. 1939 .....	15,00	0,50	0,32	0,57
1. 7. 1942 .....	20,00	—	0,32	—
1. 2. 1956 .....	20,00	—	—	—

### 4. Telexgebühren<sup>1)</sup> im Inlandsverkehr

in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

Stichtag der Neufestsetzung	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939 .....	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
		innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 <sup>2)</sup> .....	0,60		1,20		1,80	
		In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr				
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939 .....	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
9. 3. 1948 <sup>3)</sup> .....	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951 .....	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
		innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 <sup>2)</sup> .....	0,60		0,80		1,20	

### 5. Telexgebühren im Auslandsverkehr

(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf<sup>4)</sup>)

in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer<sup>5)</sup>

Von Düsseldorf nach Land	Ort	Jahr <sup>6)</sup>												
		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
<b>Europa</b>														
Frankreich	Paris	3,70	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	3,00	3,00	3,00	(2,70) <sup>8)</sup>	(2,70) <sup>8)</sup>
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	7,80
Großbritannien <sup>7)</sup>	London	5,20	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,45	3,45	3,45	(3,30) <sup>8)</sup>	(3,30) <sup>8)</sup>
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	(4,80) <sup>8)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30
Niederlande	Amsterdam	1,90	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	(1,80) <sup>8)</sup>					
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60
Schweden	Stockholm	5,75	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	(4,20) <sup>8)</sup>	(4,20) <sup>8)</sup>	(4,20) <sup>8)</sup>	(3,40) <sup>8)</sup>	(3,00) <sup>8)</sup>	(3,00) <sup>8)</sup>
Schweiz	Bern	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(2,40) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>				
<b>Afrika</b>														
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00
<b>Asien</b>														
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	45,90
<b>Amerika</b>														
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	37,80	36,00
Vereinigte Staaten	New York	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00
	San Franzisko	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 11, Quellenverzeichnis s. S. 40.

## D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

in RM/DM<sup>1</sup>)

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Fahrstrecke											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Einfache Fahrt				Rückfahrtschein <sup>2)</sup> (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrtschein (ab 1. 1. 63)			
1928 <sup>2)</sup> .....	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>2)</sup> .....	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943 .....	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944 .....	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957 .....	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958 .....	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) <sup>4)</sup>	(1,40) <sup>4)</sup>	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963 .....	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) <sup>4)</sup>	(1,40) <sup>4)</sup>	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte <sup>5)</sup> gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) <sup>6)</sup>			
1928 <sup>2)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943 .....	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944 .....	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 <sup>8)</sup>	5,50 <sup>8)</sup>	8,50 <sup>8)</sup>	10,00 <sup>8)</sup>
1. 1. 1963 .....	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte <sup>7)</sup> gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte <sup>7)</sup> gültig nur an Werktagen			
1928 <sup>2)</sup> .....	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	1,90	3,85	6,60	8,85	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936 .....	1,45	2,90	5,80	8,85	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1. 4. 1939 .....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943 .....	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944 .....	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 .....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958 .....	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 1. 1963 .....	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 11, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Personenverkehr

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

#### B. Güterverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

### II. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

##### 1. Frachtsätze

Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

##### 2. Schiffsabgaben auf dem Kanal Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

##### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung, Mainz (Wasserstände); Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg (Kleinwasser-Zuschlags-Sätze)

#### B. Seeschifffahrt

##### 1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961: Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Ver- lader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

##### 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marit- time, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlich- ting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Harley Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Ber- lin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transport- dienst, Ver- lader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurz- berichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

## Qellenverzeichnis

### II. Schiffsverkehr

#### C. Schiffsverkehrsindices

##### 1. Indices der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 93. Jahrgang, S. 402 ff. und 618/19; 97. Jahrgang Nr. 14/15 vom 2. 4. 1960; 98. Jahrgang, Nr. 20 — 1. Oktober-Heft 1961<sup>1)</sup>

„Welt“-Trampfrachtenindex

„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA 1, Tangstedter Landstraße 98

Trampfrachtenindices Niederlande

Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962<sup>1)</sup>

Index der Seefrachtraten, Niederlande

Joh. den Braber, Rotterdam.-N., Saffierstraat 14 R

Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, Bury Court, St. Mary Axe, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, revised basis (1960=100),

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

Harley Mullion and Co. Ltd., Kempson House, 35/37 Camomile Street, London, E. C. 3

Trampfrachtenindices Großbritannien

Westinform Service of Shipping Information W. G. Weston Ltd., 163 Queen Victoria Street, London E. C. 4, Westinform Shipping Report Nr. 25 v. November 1954<sup>1)</sup>

Index der Getreide-Tankerfrachten, Großbritannien

desgl.

Index der Seefrachtraten, Norwegen

Norwegian Shipping News, Radhusgaten 8, Oslo, Jahrgang 1951, Nr. 10 und 17, vom 25. 8. 1951<sup>1)</sup>

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

Statistiske Efterretninger, herausgegeben vom Statistiske Departement, København, 50. Jahrgang, Nr. 9 vom 19. 2. 1958<sup>1)</sup>

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

Weekly Newsletter of charter fixtures reported in New York and London des Maritime Research Inc. Instituts, New York (berechnende Stelle); Statistik der Schifffahrt, Monatszahlen der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Häfen und des Seehandels, herausgegeben vom Institut für Schifffahrtforschung, Bremen

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Informazioni Marittime, Via Alfredo Baccarini 24, Roma; Rivista di Politica Economica, Via Cesare Battisti 121, Roma, Estratto del Fasc. VI — Juni 1959, Verfasser: Dr. Vito Dante Flore<sup>1)</sup>; Inform. Maritt. Anno XV Num. 7, Juli 1959<sup>1)</sup>

##### 2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien)

London Tanker Brokers' Panel, 36/38 New Broad Street, London E. C. 2; Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Petroleum Press Service, Mai 1954<sup>1)</sup>; Erdöl-Informationsdienst, E. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3, vom 15. Juli 1959<sup>1)</sup>

##### Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)

Preisindex für Neubautonnage

Fairplay, Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2

Activity Index

Westinform Service of Shipping Information, W. G. Weston Ltd., 163 Queen Victoria Street, London E. C. 4

Zeitcharter-Volume-Index

desgl. — Westinform Shipping Report Nr. 25 v. Nov. 1954<sup>1)</sup>

Index der Bunkerölpreise

Fairplay Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2, Fairplay Nr. 4167 v. 4. 7. 1963<sup>1)</sup>

### III. Luftverkehr

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

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

#### B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

### IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

<sup>1)</sup> Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten ausführlichen Beschreibungen der Indexmethode.