

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 wich- tigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flug- häfen 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 Binnenschifffahrtbetriebe, 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 Trampfachtenindex berechnet.

Die geringe Beteiligung der Tramplonage 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 Überwechsell von Tankertonnage in die Getreidefahrt. Ende April waren rund 2 bis 2½ 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 Auftragneber 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 2½ 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-		Quartals- rate 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 Frachratenermäßigungen 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 Frachtzuschlag 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 nachprüfbar 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) Gedeckte 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 auf dem Neckar) 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

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

<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 „dünnflüssige“ 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 (Ausflugsrute). — 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 Beförderungsstrecken 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.





### 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.





## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>										
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Üebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>2)</sup>	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-getreide
Strecke von	Hamburg			Bremen						Emden	
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	Futter-getreide	Roggen und Weizen	Futter-getreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
Strecke von	Emden				Hamburg			I   II   III		
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	11,10r	10,88r	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								
Strecke von	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke nach	Emden								
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			Karlsruhe						Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			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>			Mannheim			Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
Strecke von	Heilbronn <sup>8)</sup>											
nach	über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.		über Rh.-Herne-Kan.		über Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braunschweig	Dortmund	Hannover	Braunschweig
1954 D	24,95		20,55		21,55		2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60
1955 D	25,29		20,12 <sup>10)</sup>		20,90 <sup>10)</sup>		2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 D	26,20		19,85		20,50		2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D	27,30		19,85		20,50		2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	27,71		21,31		21,83		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D	27,75		21,95		21,83		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 <sup>11)</sup>		21,95 <sup>11)</sup>		21,83		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
Strecke	Frankfurt/M. <sup>3)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>						
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	unter 50 t	50 t und mehr
Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen					
	Mannheim		Würzburg		Heilbronn	Karlsruhe
1954 D.	7,54	6,94			10,81	9,73
1955 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,10
1956 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,10
1957 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 <sup>4)</sup>	10,10
1958 D.	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,43
1959 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70
1960 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,60
1961 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
1962 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
1963 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
1963 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
März	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Juni	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Juli	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Aug.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Sept.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Okt.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Nov.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Dez.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
1964 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
März	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,60

  

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>6)</sup>					
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI
Strecke	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
	Berlin (unterhalb)					
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	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	von nach	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		—	—	—	—	—
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D		0,38	0,05	—	—	—
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
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>5)</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			
	nördl. Oskars- hamn/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	
	Hamburg		Hamburg		nördl. 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	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	13,51		22,25	17,83	21,6	21,5	26,6		
1957 D.....		7,10	9,53	7,53	9,99	9,99	20,75	17,13	16,06	17,2	15,6	21,2		
1958 D.....	19,00	6,02	8,50	7,18	8,85	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	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	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	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	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	11,85	.	.	.	15,6	16,0	20,0		
April.....	.	.	9,40	7,44	9,09	9,09	.	.	.	17,0	16,11	17,1		
Mal.....	.	6,00	8,67	6,56	8,08	8,08	21,50	.	12,57	16,6	21,2	15,2		
Juni.....	.	5,92	9,29	6,76	8,09	8,09	20,67	.	12,56	16,10	.	17,3r		
Juli.....	.	.	.	7,32	8,15	8,15	.	.	12,60	16,1	20,9	16,5		
Aug. <sup>7)</sup> .....	.	.	.	7,33	7,73	7,73	18,50	.	12,64	16,4	16,9	16,6		
Sept.....	.	6,89	.	7,30	8,57	8,57	.	.	12,50	17,1	21,11	17,4		
Okt.....	.	7,16	9,75	8,03	9,44	9,44	.	.	12,60	18,5	23,10	18,6		
Nov.....	.	6,61	12,00	10,28	12,45	12,45	.	.	13,67	21,8	23,0	20,11		

  

Ware	Steinkohle					Koks					
	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	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	10,75	.	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 Ostk. Jütland <sup>8)</sup> u. Inseln	Kotka/ Björneborg		Ostküste Großbritannien		Lübeck/ Flensburg	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	17,94	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
Währ./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	36.06	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>	
Währ./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		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./Rubrg.	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.
Währ./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	8,50	9,19	8,33	8,39	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.	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	176.3	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	Marmagosa <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		Tramp- fahrt Reise- charter	Trampfahrt Reisecharter									
	Indexgruppe →	Gesamt- index	Stück- gut			Massen- gut		ins- gesamt	Mineral- öl- Raten £-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
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	93	93
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
1963 D. ....	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	88	90	95	78	92	91	101	100	123	—	—
1962 Juli. ....	131,0	111,6	101,4	63,0	54,1	81,6	} 70	69	77	65	77	81	93	93	93	—	—
1962 Aug. ....	130,6	111,4	101,0	62,4	56,0	80,7											
1962 Sept. ....	130,4	111,7	99,7	62,4	51,3	80,2											
1962 Okt. ....	128,7	109,8	99,4	64,1	49,8	81,3											
1962 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											
1963 Jan. ....	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	89,9	} 78	78	81	76	83	77	92	92	103	—	—
1963 Febr. ....	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	92,2											
1963 März. ....	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	93,4											
1963 April. ....	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	98,5											
1963 Mai. ....	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	108,3											
1963 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	—	—
1963 Aug. ....	132,9	112,1	105,8	74,9	36,9	101,0											
1963 Sept. ....	133,9	112,4	108,1	79,3	45,8	109,3											
1963 Okt. ....	135,3	112,8	110,6	93,0	80,2	136,5											
1963 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											
1964 Jan. ....	136,6	113,9	111,9	88,6	110,1	127,7	} 115	130	109	88	100	96	109	109	107	—	—
1964 Febr. ....	136,0	114,5	108,6	79,5	73,0	113,3											
1964 März. ....	137,1	115,9	108,6	72,6	43,7	108,1											
1964 April. ....	137,7	116,3	109,2	76,3	49,4	107,2											
1964 Mai. ....	137,3	116,0	108,9	76,1	46,0	109,3											

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



C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien <sup>1)</sup>														
	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
	Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle
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>	westl. Mittel- meer <sup>8)</sup>	Northern Range	
Fahrtroute	von	nach	Großbritan- nien/ Kontinent	Europa	Großbritan- nien/ Kontinent	Europa	Großbritan- nien/ Kontinent	Europa	Großbritan- nien/ 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	61	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>														
	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/ Phos- phat
Groß- britan- nien		Nord- Europa	Groß- britan- nien Kontinent	Nord- Afrika <sup>9)</sup>	Casa- blanca	Brasi- lien		Afrika/ Mittel- meer <sup>11)</sup>	Indien	Nor- thern Range			Sud- amerika	Nord- Pazifik	Nord- atlan- tik <sup>12)</sup>
Fahrtroute	von	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	—	—	104	—	79	81	80	—	77
April.	—	107	—	74	85	121	—	61	—	181	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	Tanker-Größenklassen										1962 = 100			
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	(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>3)</sup>		87,9 <sup>3)</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				
III.....	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	52,8	48,4	54,8	50,2				
IV.....	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	51,10	47,10	53,10	49,8				
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				
III.....	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	49,4	45,6	51,2	47,2				
IV.....	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	48,6	45,1	51,4	46,9				
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				
III.....	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	46,9	42,4	48,7	43,11				
IV.....	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	51,1	46,6	53,1	48,3				
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.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...				

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





B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹)

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

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 .....	100 250	— 2,06 <sup>4)</sup>	— 2,06 <sup>4)</sup>	— 1,92 <sup>4)</sup>	— 1,92 <sup>4)</sup>	100 250 500	1,84 1,68 1,52	1,84 1,68 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 .....	45 250 <sup>6)</sup>	5,46 <sup>5)</sup> 4,17 <sup>6)</sup>	5,46 <sup>5)</sup> 4,17 <sup>6)</sup>	3,62 <sup>5)</sup> —	3,64 —	45 500	3,64 3,00	3,64 3,00	
	b) New York .....	45 250 <sup>6)</sup>	5,09 <sup>5)</sup> 3,80 <sup>6)</sup>	5,09 <sup>5)</sup> 3,80 <sup>6)</sup>	3,62 <sup>5)</sup> —	3,64 —	45 500	3,64 3,00	3,64 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	45 500	3,64 3,00	3,64 3,00	
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g. ....	Athen .....	45 100 250	2,69 2,44 2,18	2,69 2,44 1,81	2,68 2,32 1,72	2,56 2,32 1,72	45 100 250	2,56 2,32 1,72	2,56 — —	
	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	100 250	0,80 0,72	0,80 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	45 100	3,60 3,40	3,60 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	45 100	0,52 0,48	0,52 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 .....	100 500	0,97 0,84	0,97 0,84	0,92 0,80	0,92 0,76	45 100 500	1,00 0,92 0,76	1,00 0,92 —
		New York .....	45	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45 500	3,00 2,40	3,00 2,40
Tokio .....		100	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00	100	8,56	8,56	
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 .....	45 100 250 500	— 0,76 — —	— 0,76 — —	— 0,72 — —	— 0,84 <sup>13)</sup> 0,80 <sup>13)</sup> 0,72 <sup>13)</sup> 0,64 <sup>13)</sup>	45 100 250 500	0,84 <sup>13)</sup> 0,80 <sup>13)</sup> 0,72 <sup>13)</sup> 0,64 <sup>13)</sup>	0,84 <sup>13)</sup> 0,80 <sup>13)</sup> 0,72 <sup>13)</sup> 0,64 <sup>13)</sup>	
	c) Manchester .....	45 100	— 0,97	— 0,97	— 0,92	— 0,92 <sup>13)</sup>	45 100	1,00 0,92 <sup>13)</sup>	1,00 0,92 <sup>13)</sup>	
	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	45 500	3,00 2,40	3,00 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 .....	45 100 250	— 1,34 —	— 1,34 —	— 1,28 —	1,28 1,16 1,04	45 100 250	1,28 1,16 1,04	1,28 1,16 1,04
		d) Brüssel .....	100 250	0,46 —	0,46 —	0,44 —	0,48 <sup>12)</sup> 0,40	45 250	0,48 0,40	0,48 0,40
c) Malmö .....		100	1,26	1,26	1,20	1,20	100	1,20	1,20	
c) Manchester .....		45 100 250 500	— — 0,88 —	— — 0,88 —	— — 0,84 —	— — 0,76 —	45 100 250 500	1,00 0,92 0,84 0,76	1,00 0,92 0,84 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	45 300	4,40 3,04	4,40 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 .....	100 250	— 1,18	— 1,18	— 1,12	— 1,00	100 250	1,20 1,00	1,20 1,00
		b) Houston .....	45	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>5)</sup>	—	45	—	—
	b) New York .....	45 250 3000	5,37 <sup>5)</sup> — —	5,37 <sup>5)</sup> — —	4,41 <sup>5)</sup> 2,82 <sup>4)</sup> 2,65	4,40 2,80 2,64	45 200 500	4,40 3,20 2,52	4,40 3,20 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 .....	100 250	0,80 0,71	0,80 0,71	0,76 0,68	0,72 0,64	100 250	0,72 0,64	0,72 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-	
	verkehr													verkehr
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	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>2)</sup>	70 <sup>3)</sup>	90 <sup>3)</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-		
	verkehr													
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>1)</sup>	10	40	

  

Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben							Päckchen		
	Inlands-				Auslands-			Inlands-	Auslands-	
	verkehr								verkehr	
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	mindestens	
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	10	10	20	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	10,00	12,00	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	4,25	5,50	7,00	7,00	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	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	0,26 <sup>2/3)</sup>	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	1,20	
		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	1,80	
		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	2,70	
		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	2,70	
		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>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(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>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <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

Statistisch Zentrallamt 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-Volumen-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.