

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1961**



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1961**



Jahrgang 1961 · Nr. 2

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

**Inhalt**

Seite

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Sommer 1961 . . . . .	4
Schaubild	
Indexziffern der Trampschiffahrtsfrachten . . . . .	7
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen . . . . .	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte . . . . .	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen . . . . .	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	13
Für Personen im Ausland . . . . .	14
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	16
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Güter-	
tarifs) . . . . .	16
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den	
Hauptempfangsgebieten . . . . .	17
II. Schiffsverkehr	
A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt	
Bimskies . . . . .	19
Briketts . . . . .	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	20
Erze . . . . .	19
Getreide . . . . .	18
Kies . . . . .	19
Mehl . . . . .	18
Mineralöl . . . . .	19
Normalgüter der Güterklassen I bis VI . . . . .	20
Salz . . . . .	20
Schnittholz . . . . .	20
Steinkohle . . . . .	18
B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt . . . . .	21
C. Frachtraten der Trampschifffahrt	
1. Küstenfahrt	
Briketts . . . . .	22
Düngemittel . . . . .	23
Eisen und Stahl . . . . .	23
Getreide . . . . .	22
Gips . . . . .	23
Koks . . . . .	22
Olkuchen . . . . .	22
Papierholz . . . . .	22
Roheisen . . . . .	23
Salz . . . . .	22
Schnittholz . . . . .	22
Steinkohle . . . . .	22
Steine . . . . .	23

	Seite
2. Große Fahrt	
Bauxit . . . . .	25
Düngemittel . . . . .	25
Erdöl . . . . .	25
Erze . . . . .	24
Espartogras . . . . .	24
Getreide . . . . .	24
Grubenholz . . . . .	25
Kohle . . . . .	24
Kopra . . . . .	24
Schrittholz . . . . .	25
Schrott . . . . .	25
Schwefel . . . . .	24
Schwefelkies . . . . .	24
Zucker . . . . .	24
D. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	26
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien . . . . .	26
Index der Tankerfrachten, Großbritannien . . . . .	26
Index der Seefrachtraten, Niederlande . . . . .	26
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Dänemark . . . . .	26
Index der Seefrachtraten, Norwegen . . . . .	26
Index der Seefrachtraten, Schweden . . . . .	26
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien . . . . .	27
E. Sonstige Schifffahrtsindices . . . . .	28
III. Luftverkehr	
A. Flugpreise im Personenverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Luftfrachtraten im Güterverkehr	
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	
Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . .	31
Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . .	32
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Gebühren für Briefsendungen im In- und Ausland . . . . .	34
B. Gebühren für Paketsendungen . . . . .	34
C. Gebühren für den Postzeitungsdienst . . . . .	34
D. Gebühren für den Fernsprech- und Telegraphendienst . . . . .	35
Quellenverzeichnis . . . . .	36

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet  
 Abgeschlossen am 20. September 1961

## Verkehrspreise im In- und Ausland im Sommer 1961

Die Sommermonate brachten im Bundesgebiet für den Verkehr auf Schiene und Straße verschiedene Tarifänderungen. Im Sinn einer Tarifpolitik, die den Transport bestimmter Güter in ganzen Zügen begünstigt (vgl. die im Text des Berichtes PLW 7, Jahrgang 1960, Heft 2, erwähnten Ganzzugtarife für Kohle und Erz ab 10. 9. 1960), hat die Deutsche Bundesbahn ab 1. 7. 1961 einen entsprechenden Ausnahmetarif für Mineralölzeugnisse (AT 14 B 90) eingeführt, der den Tarifnehmern jedoch die Verpflichtung zur Auflieferung in mindestens 12 hintereinander folgenden Monaten und in ein und derselben Verkehrsverbindung auferlegt. Der neue Tarif sieht neben einem festen Abschlag von 94 Pf je Tonne bei den Tarifpositionen der Regelklasse F und der Ausnahmetarife 14 B 2, 14 B 23 und 14 B 4 Rückvergütungen von 11 bis 23 vH je nach Nettozuggewicht und Einsatzfolgen der Züge von monatlich einmaliger bis werktäglicher Auflieferung vor. Ferner wurden für Mineralöltransporte zwei weitere Ausnahmetarife eingeführt, die sich jedoch nur auf bestimmte Verkehrsverbindungen beziehen:

- a) 14 B 30 (ab 15. 6. 1961) für schweres Heizöl von Bahnhöfen des Niederrhein-Ruhrgebietes nach Allmendingen und Heidenheim-Mergelstetten (Mindestauflieferung in zwölf aufeinander folgenden Monaten 120 000 t, Frachtbegünstigung bis zu 40,3 vH der Sätze der Regelklasse F),
- b) 14 B 31 (ab 1. 7. 1961) für schweres Heizöl von Lingen-Holthausen nach bestimmten Bahnhöfen im Bezirk der Bundesbahndirektion Hannover.

Für die Rückvergütung des bundesdeutschen Frachanteils des im Getreidewirtschaftsjahr 1960/61 in das Bundesgebiet eingeführten ausländischen Weizens wird laut Bekanntmachung Nr. 54 — 60/61 vom 20. 6. 1961 von der Einfuhr- und Vorratsstelle in Frankfurt eine Frachtpauschale bis zu 90 vH gewährt.

Am 7. August d. J. ist ferner eine neue Verordnung des Bundesverkehrsministeriums in Kraft getreten, die das Tarifsystem des Möbeltransportes auf eine neue Basis stellt. Hierbei werden für den Bereich des Nahverkehrs die unübersichtlichen und komplizierten Vorschriften des seit 1955 geltenden Tarifes durch die Beschränkung auf einige wenige Höchstsätze vereinfacht. Gleichzeitig wurde für den Fernverkehr erstmalig eine einheitliche Tarifabelle mit Entfernungsstaffel erstellt. Dadurch treten für den Bereich des Nahverkehrs und der Ortstransporte merkliche Verteuerungen ein, während sich die Kosten im Fernverkehr nur geringfügig erhöhen, zum Teil sogar ermäßigen. Maßgebend für die Änderung war, daß die Selbstkosten der Möbelspedition mehr berücksichtigt werden sollten.

Was die Entwicklung der Personenfahrpreise im Straßenverkehr der Bundesrepublik angeht, so sei auf die mit Wirkung vom 15. 8. 1961 eingetretene Erhöhung der Hamburger Taxigebühren um 12 vH hingewiesen. Begründet wurde diese Maßnahme mit steigenden Kosten, vor allem Lohnkosten. Immerhin liegen die Hamburger Taxigebühren damit noch unter dem vergleichbaren Niveau anderer deutscher Großstädte.

Aus dem Ausland werden folgende Tarifänderungen für Schiene und Straße gemeldet:

Die Tarife des internen belgischen Eisenbahngüterverkehrs für Expres-, Eilgut- und Stückgutsendungen wurden ab 1. 8. 1961 neu festgelegt. Dabei ergaben sich je nach Distanz folgende Tarifierhöhungen:

für die Gewichtspositionen von 100 bis 490 kg 10 bis 25 vH,  
von 500 bis 990 kg bis zu 30 vH,  
für 1000 und mehr kg bis zu 10 vH.

Gleichzeitig wurde der Stückguttarif Deutschland-Belgien für die belgischen Streckenanteile entsprechend angehoben.

Mit Wirkung vom 3. 7. 1961 erhöhten die französischen Staatsbahnen ihre Gütertarife erneut um 2,531 vH (vgl. letzte Erhöhung ab 5. Dezember 1960 um 5 vH, PLW 7, Jahrgang 1960, Heft 3).

Mit Rücksicht auf die Klagen seitens der französischen Bauern wurden die Tarife für den Transport lebender Tiere sowie für Nahrungs-, Genuß-, Futter- und Düngemitteltransporte von der Erhöhung ausgenommen. Eine geplante Erhöhung der Personentarife unterblieb ebenfalls. Den Unternehmen des Straßengüterverkehrs wurde gestattet, ihre Frachtsätze den neuen Eisenbahngütertarifen anzupassen.

Der italienische Ministerrat genehmigte die Erhöhung der italienischen Eisenbahnfahrpreise um 15 vH, die mit Wirkung vom 1. 7. 1961 in Kraft trat. Die Gütertarife wurden gleichzeitig um 10 vH angehoben; Ausnahmen gelten dabei lediglich für Obst und Gemüse. Für italienische Wein- und Traubensaftexporte gewähren die italienischen Staatsbahnen nunmehr Ermäßigungen von 15 bis 20 vH. Die Betriebe der meisten italienischen Kleinbahnen und Autolinien haben sich am 20. August d. J. den Tarifierhöhungen der Staatsbahn angeschlossen (durchschnittlich ebenfalls + 10 vH).

Demgegenüber wird eine bevorstehende 30%ige Senkung der erst vor zwei Jahren bis auf das Doppelte heraufgesetzten Personen- und Gütertarife im türkischen Eisenbahnverkehr bekannt. Damit soll der starken Konkurrenz des Straßenverkehrs begegnet und die Exportfähigkeit türkischer Waren gefördert werden.

Zum Ausgleich der durch Lohnerhöhungen entstandenen Mehrkosten hat das argentinische Ministerium für öffentliche Dienste ab 1. 8. 1961 Erhöhungen der Eisenbahntarife für den Personenverkehr um 30 bis 60 vH, für den Güterverkehr um durchschnittlich 25 vH verfügt. Die Tarife des Vorortverkehrs von Buenos Aires wurden jedoch aus innenpolitischen Gründen vorerst unverändert gelassen. Die Tarife für die städtischen Verkehrsmittel (Straßenbahn, Autobus und U-Bahn) waren bereits am 1. 6. 1961 um etwa 30 bis 70 vH erhöht worden.

Die Tarife der Deutschen Bundespost blieben auch im Sommer 1961 unverändert, während die Tarife verschiedener ausländischer Postverwaltungen in Bewegung gierten:

Einschneidende Tarifierhöhungen im britischen Postdienst infolge steigender Lohnkosten kündigte der Minister für Postverwaltung in seiner Unterhausrede vom 25. Juli d. J. an. Diese Maßnahme soll voraussichtlich am 1. Oktober d. J. in Kraft treten und der Postverwaltung eine 6%ige Steigerung der Gesamteinnahmen bringen. Die letzte Tarifrevision hatte vor etwa vier Jahren stattgefunden. Betroffen sind von der jetzigen Erhöhung vor allem die Fernsprechg Gebühren mit einer Anhebung der Telefonmieten um rund 15 vH und der Installationsgebühren für neue Anschlüsse um 100 vH, ferner die Drucksachengebühren im Inlandsverkehr und der Zeitungsversand (um jeweils 20 vH).

Mit Rücksicht auf die Guldenaufwertung ermäßigte die niederländische Postverwaltung ihre Tarife für Auslandspakete ab 1. 7. 1961 um 5 vH. Für einige Luftpostporti wurden je nach dem Bestimmungsland unterschiedliche Abschläge vorgenommen. Nichtautomatische Telefongespräche, Telegramme und Fernschreibverbindungen wurden um 3 bis 6 vH verbilligt. Gebührensenkungen im automatischen Fernmeldedienst im Verkehr mit dem Ausland sollten wegen technischer Umstellungsschwierigkeiten erst am 1. 8. 1961 folgen.

Drastische Tarifierhöhungen wurden von den Postverwaltungen südamerikanischer Länder durchgeführt, um die hohen Haushaltsdefizite auszugleichen. In Brasilien ist ab 1. 8. 1961 eine allgemeine Gebührenerhöhung um 70 bis 1900 vH (im Durchschnitt 500 vH) vorgesehen. In Argentinien wurden die allgemeinen Postgebühren bereits am 15. 6. 1961 um 100 vH, die Gebühren für Ferngespräche um 50 vH und die Grundtarife für Benutzung des Apparates in Ortschaften mit Gesprächszahlung um 25 vH angehoben. Auch die 250 000 Anschlüsse von Buenos Aires sollen zwecks Einnahmesteigerung auf dieses System umgestellt werden.

Die allgemeine Tariflage der bundesdeutschen Binnenschifffahrt blieb während der Berichtszeit unverändert. Infolge Sperrung der im sowjetischen Besatzungsgebiet gelegenen Mauthener Schleuse ergaben sich wegen der Umwegstrecken für Verladungen nach Berliner Plätzen am Landwehr- und Teltow-Kanal sowie nach Neukölln Mehrfrachtkosten bis zu 1,24 DM/t. Für spezielle Transporte im grenzüberschreitenden Rheinverkehr (z. B. zerlegte Autos in Kisten) ermäßigten sich die Frachtsätze der Duisburger Frachtkonvention ab 1. 7. 1961 um 0,50 DM/t. Den Frachtbegünstigungen auf dem Schienenwege entsprechend traten mit Wirkung vom 1. Juli 1961 nach einem Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr auf dem Verordnungswege Vertrags- und Mengenrabatte für die konsekutive Beschäftigung im binnendeutschen Tankerverkehr in Kraft. Vorgesehen sind 1,5- bis 8%ige Nachlässe, die sich nach dem Gesamtfrachtumsatz richten, der von einem Verloader bei der Beschäftigung eines bestimmten Schiffes oder bei der vertraglichen Bindung an eine Reedergruppe jährlich erzielt wird.

Die aus Saisongründen erwartete Besserung der Ertragslage in der Küstenschifffahrt ist nur teilweise eingetreten. Ein verhältnismäßig milder Winter ließ die Holzverschiffungssaison unerwartet früh einsetzen, so daß der Tonnageüberhang des vergangenen Jahres inzwischen abgefahren wurde und die erwartete Erholung des Ratenniveaus insoweit ausgeblieben ist. Angesichts des bevorstehenden Ankaufs von 100 000 Standards Schnittholz ist die britische Abnahmebereitschaft für skandinavisches Holz trotz der einschneidenden Stabilisierungsmaßnahmen der britischen Regierung konstant geblieben. Auf der anderen Seite durfte der skandinavische Nachholbedarf an Brennstoffen einen regelmäßigen Antransport vom Vereinigten Königreich und vom Kontinent für den weiteren Verlauf dieses Jahres sicherstellen. Die Beschäftigungsmöglichkeiten in der deutschen Getreidefahrt hängen wesentlich von der diesjährigen Ernte ab, die in Deutschland mittlere Ergebnisse, in Dänemark jedoch Rekorderträge erwarten läßt. Schließlich hatten die DM-Aufwertung und die Beunruhigung wegen einer möglichen Pfundabwertung allgemein zu einer gewissen Unsicherheit des Marktes beigetragen.

Die einzelnen Frachtenmärkte der Hochseefahrt haben sich im August nach anfänglich schwächerer Tendenz, teils bedingt durch die Sommerflaute in der Nordatlantikkfahrt, teils durch den weiter fortschreitenden Einbruch der Tankschiffe in die traditionellen Gebiete der Getreidefahrt (Atlantik, Pazifik), fast durchweg erholt. Die Vermutungen über eine bevorstehende Pfundabwertung ließen die Reeder — vor allem für spätere Positionen — Zurückhaltung üben, die der prompten Abschlußfähigkeit zugute kam. Wenn sich diese Entwicklung nur teilweise in den Indexziffern des Tabellenteils widerspiegelt, so ist zu bedenken, daß die Auftriebstendenz sich hauptsächlich an den Quotierungen für Cross-Trade-Verladungen abzeichnet, auf die gegenwärtig der größte Teil der Tonnage entfällt. Diese Güter- und Verkehrsrelationen kommen in den nationalen Indices der Tagesfrachten nicht bzw. nur ungenügend zur Geltung. Umfangreiche chinesische Getreidekontrakte mit Australien, Argentinien, den Vereinigten Staaten und Kanada versprechen eine zunehmende Befestigung und indirekt auch eine Beeinflussung anderer Frachtenmärkte. Von April auf Juli 1961 und von Juli 1960 auf Juli 1961 (Zahlen in Klammern) lassen sich folgende Indexveränderungen feststellen: Deutschland + 3 vH (+ 10 vH), Großbritannien — 1 vH (+ 16 vH), Nie-

derland — 15 vH (+ 11 vH), Dänemark + 3 vH (+ 1 vH), Norwegen — 2 vH (+ 4 vH), Schweden + 5 vH (— 2 vH), Italien — 1 vH (— 4 vH). Die Gruppen des britischen Reisecharterindex haben sich im Berichtsquartal wie folgt entwickelt: Getreide — 1 vH, Zucker — 2 vH, Kohle — 6 vH, Erz — 4 vH, Düngemittel + 4 vH, Holz + 2 vH. Die Entwicklung der Tagesraten für ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen ist in nachstehender Tabelle dargestellt:

Güterart und Verkehrsrelation	1960		1961	
	D	Juli	April	Juli
Getreide vom US-Golf nach Großbritannien .....	53.1	44.10	57.6	56.3
Zucker von Mauritius nach Großbritannien .....	63.10	55.0	60.01 <sup>1)</sup>	63.0
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam .....	26.2	26.3	25.11 <sup>2)</sup>	25.11
Holz (Schnitt- und Bauholz <sup>3)</sup> ) von der unteren Zone Finnlands nach Großbritannien-Ostküste .....	230.2	244.10	210.2	229.3
Erz von Marmagao nach Großbritannien/Kontinent <sup>4)</sup> .....	46.8	41.5		48.0 <sup>2)</sup>
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam .....	20.4	21.6 <sup>2)</sup>	21.0	19.11

<sup>1)</sup> Nachmonat. — <sup>2)</sup> Vormonat. — <sup>3)</sup> in s je Standard. — <sup>4)</sup> Exkl. Fio-terms.

Nach dem von W. G. Weston berechneten Activity-Index gingen die Frachteinnahmen (aus allen bekanntgewordenen Reisechartern von 4 000 tdw und mehr) von April auf Juli 1961 um 18 vH zurück. Dafür dürfte weniger die Höhe der erzielten Frachtraten, sondern der verminderte Umfang der abgeschlossenen Tonnage maßgebend gewesen sein. Für den 1. Juni 1961 gab die gleiche Stelle die vier Wochen und länger aufliegende deutsche Tramptonnage mit 21 300 tdw und die entsprechende britische Tonnage mit 58 100 tdw an.

Die Abschlußraten für in Zeitcharter fahrende Schiffe waren nach den hierfür berechneten Indices in der Berichtszeit vorwiegend rückläufig: britischer Index — 4 vH, niederländischer Index — 6 vH, norwegischer Index — 4 vH. Diese Abwärtsbewegung zeigte auch der von W. G. Weston, London, berechnete Zeitcharter-Volume-Index, der den Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage um 28 vH niedriger angab.

Die Tagesraten in der Tankschifffahrt zogen im Laufe des Sommers bei vorwiegend prompter, insgesamt aber verminderter Abschlußfähigkeit an. Die verstärkten Ratenaufbesserungen am Ende der Berichtszeit lassen jedoch eine günstige Prognose für die nächste Zeit nicht zu, da bei weiterem Ratenverfall in der Getreidefahrt ein Rückstrom der dort beschäftigten Tankertonnage einen starken Angebotsdruck auf den eigenen Markt ausüben dürfte. Die Tankerindices auf Scale-Basis wiesen in der Tagesfahrt von April bis Juli 1961 folgende Veränderungen auf: Deutschland + 6 vH, Großbritannien + 24 vH, Norwegen + 28 vH und Schweden (auf Basis 1948 = 100) + 13 vH. Die vom Londoner Tanker-Brokers-Panel berechnete AFRA-Rate (Durchschnittsfrachtrate aus kurz- und langfristigen Abschlüssen einschließlich der Transportkosten der Olgesellschaften) lag im 3. Quartal 1961 für Tanker von 13 000 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP) mit 33,9 (Scale = 100) um 2 vH über dem Stand des 2. Quartals, jedoch um 4 vH unter dem Stand des 3. Quartals 1960. Die entsprechende Rate für Großtanker (ab 25 000 tdw) AFRA-LV stellte sich im 3. Quartal 1961 auf 85,1 (Scale = 100) und lag damit um 1 vH höher als im 2. Quartal, jedoch um 3 vH tiefer als vor Jahresfrist. Die nach dem Londoner Scale Tarif umgerechneten Durchschnittsfrachtsätze lauten für die Relation Karibische See/UK 30,6 s je lt für normale Größen (GP) gegenüber einer mittleren Quartalsrate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen von 15,5 s je lt, für die Relation Persischer Golf/UK 52,8 s gegenüber einer mittleren Tagesrate von 27,5 s je lt.

Im Linienverkehr befestigten sich die Frachtraten im Sommer nach kurzer Stagnation weiter und lagen nach dem vom Bundesministerium für Verkehr berechneten Index im Juli 1961 um 1 vH höher als vor drei Monaten.

Im einzelnen wurden aus den Fachveröffentlichungen folgende Tarifänderungen bekannt:

### 1. Europa- und Mittelmeer-Nahostfahrt

Mehrere Gemeinschaftsdienste bzw. Reedereien nahmen infolge steigender Selbstkosten allgemeine Tarifierhöhungen vor: Am 1. bzw. 15. 8. in der Fahrt von Dänemark nach Hamburg (und Gegenrichtung) um einen nicht veröffentlichten Prozentsatz, in der Fahrt von Amsterdam und Rotterdam nach Hamburg am 4. 9. 1961 um 5 bis 10 vH, in der Direktfahrt von Hamburg nach Paris ab 15. 8. um 10 vH, vom Nordkontinent nach Marseille ab 1. 8. 1961 um 7,5 vH, von Hamburg/Bremen nach Tanger, Gibraltar, Ceuta und Melilla und vom Vereinigten Königreich nach Malta, Tunis, Tripolis (Libyen), Sousse, Sfax, Israel, Libanon, Iskenderun, Mersin und Cypern am 1. 9. 1961 um einen nicht genannten Prozentsatz (Conference of Malta and Alexandria Steam Ship Companies). Die Continent Near East Conference, die Continent Port Said und Suez Conference, die DDG Hansa, die Hamburg-Amerika-Linie, der Norddeutsche Lloyd und die deutsche Ostafrika-Linie beschlossen, am 1. 9. 1961 ihre Tarife in der Fahrt von Hamburg/Dunkirchen Range nach Port Said intern einander anzugleichen und eine Spediteurkommission von 2,5 vH zu gewähren. Die Malta and Alexandria Steam Ship Conference erhebt wegen zunehmender Umschlagsschwierigkeiten für alle Verladungen nach dem Hafen Benghasi ab 26. 6. 1961 eine Surcharge von 10 vH auf die derzeit gültigen Tarifraten.

### 2. Afrikafahrt

Von Plätzen in Angola, Gabun, Kongo und Spanisch Guinea haben die Associated Central West African Lines (CEWAL) sowie die West African Lines Conference Frachterhöhungen für Holzexporte vorgesehen (ab Angola z. B. um 5 s je cbm). Für die ausgehende Fahrt nach dem Kongo und nach Ruanda Urundi wurden von der CEWAL ebenfalls Tarifänderungen (ab 1. 7. 1961) eingeführt, während die West African Lines Conference in der Fahrt nach westafrikanischen Häfen Zeitrabatte von 5 bis 7,5 vH ab gleichem Datum einräumte. Für die Hafen Lome (Togo) und Cotonou (Dahomé) wird die bisherige 30%ige Surcharge infolge Besserung der Abfertungsverhältnisse am 1. 8. d. J. aufgehoben, während für alle Verladungen nach Monrovia eine zweimalige Heraufsetzung der Surcharge um je 10 vH (am 10. 7. bzw. 1. 8. 1961) auf 30 vH erforderlich wurde.

### 3. Mittelostfahrt

Die ausgehenden Linien nach dem Roten Meer erhöhten in Übereinstimmung mit den beteiligten Frachtkonferenzen (des Continent/Aden Agreements, der United Kingdom/Aden Conference und der Continent Red Sea Conference) ihre Frachtraten allgemein um 7,5 vH, und zwar am 1. 9. 1961 nach Aden (übrigens erstmalig seit 1. 4. 1957) und am 1. 8. 1961 nach Port Sudan, Djiddah, Djibouti, Massaua, Assab und Berbera. Der Gemeinschaftsdienst der Euxine Shipping Co. Ltd./Clan Line Steamers Ltd., London, zog den zur Zeit gewährten 10%igen Sofortrabatt für den Dienst Vereinigtes Königreich/Akaba ab 1. 9. 1961 zurück. Im Verkehr vom Nordkontinent/Mittelmeer nach Umm Said (Katar, arabischer Golf) hoben die Associated Continental und Mediterranean Persian Gulf Lines am 1. 9. 1961 die seit 15. 5. 1961 erhobene 10%ige Surcharge wieder auf.

### 4. Fernostfahrt

Die Linien der führenden Fernostkonferenzen (Far Eastern Freight Conference, Japan Outward Freight Conference, Philippines Europe Conference, Western Italy/Far East Conference) sahen sich gezwungen, den starken Steigerungen der Unkosten, insbesondere der Löhne der Schiffsbesatzungen und der Umschlagkosten, durch eine allgemeine Tarifierhöhung (von 10 vH ab 1. 9. 1961) für die ausgehende Fahrt Rechnung zu tragen. Ausgehende Passagen nach Hongkong und Japan sollen ebenfalls angehoben werden; für den

Singapur-Verkehr in beiden Richtungen wurden ab 1. 9. 1961 um 5 bis 7,5 vH höhere Fahrpreise vereinbart (Far Eastern Passenger Conference). Die Fracht für Zinnverladungen von Singapur nach europäischen Häfen stellte sich mit dem gleichen Datum auf sh 302,6/t (+ 9,6 vH).

### 5. Südamerikafahrt

Für alle Verladungen nach Guayaquil (Ecuador) wird nach Mitteilung der European/South Pacific and Magellan Conference eine Erhöhung der Surcharge infolge Heraufsetzung der Hafenabgaben notwendig (von 4 auf 11 s bzw. von 0,56 auf 1,56 \$ je t). Die gleiche Konferenz meldet indessen den Fortfall der bisher in Callao (Peru) erhobenen Cargo Handling Charge von 2,10 \$ je t (ab 7. 7. 1961).

Die Erhöhung der Hafengebühren für ausländische Schiffe in den Häfen Uruguays (durch die dortige Regierung) zog eine 3,5%ige Surcharge auf alle Verladungen nach den dortigen Plätzen ab 1. 7. 1961 nach sich (Outward Continental River Plate Freight Conference und UK/River Plate Conference).

### 6. Mittelamerikafahrt

Die Landing-, Storage- und Delivery-Gebühren einiger Inseln der Kleinen Antillengruppe mußten mit Wirkung vom 10. 7. 1961 den erhöhten Kosten angepaßt werden (Antigua + 2 s 6 d, St. Kitts + 1 s 6 d, Montserrat + 1 s, Dominica + 2 s und St. Lucia + 1 s); Die der Association of West India Steam Ship Lines angehörenden Linien erhöhten am 1. 9. 1961 ihre Frachttarife (ausgenommen für Kaffee, Baumwolle und Frischobst) in der heimkehrenden Fahrt nach Nord-europa um 10 vH. Ab Jamaika erheben die West India Transatlantic Steamship Lines infolge der neuerlich ansteigenden Arbeitskosten seit dem 1. 7. 1961 eine Surcharge von 0,006 \$ je gallon für Rumverladungen, von 0,012 \$ je box für Frischobst, von 0,84 \$ je t für alle übrigen Frachtgüter.

### 7. Außereuropäische Fahrt

Die allgemeine Auftriebstendenz innerhalb der Linienfahrt erstreckte sich auch auf die Frachttarife der US-Atlantik-Golf-Fahrt, der kanadischen Atlantik- und St.-Lorenz-Fahrt nach westafrikanischen Häfen. Die American East African Freight Conference begründete allgemeine Tarifierhöhungen um 10 vH mit fortgesetzten wesentlichen Steigerungen der Betriebskosten. Im Bereich der Eastern Shipping Conference werden 5%ige Frachterhöhungen für die Fahrt zwischen Japan, Hongkong und den Philippinen und zwischen Australien und Japan bekannt.

Die IATA-Flugpreise blieben zwar während der Berichtszeit noch unverändert, jedoch sah sich die europäische IATA-Konferenz in Paris veranlaßt, angesichts der steigenden Selbstkosten ihrer Mitgliedsgesellschaften für den 1. November 1961 eine Anhebung der Flugpreise und der allgemeinen Frachtraten innerhalb Westeuropas anzukündigen (für Flugverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich, Irland, Skandinavien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, der Schweiz, der Bundesrepublik, Österreich, Italien, Jugoslawien, Algerien und Tunesien). Die Konferenz bedauert diese zeitweilige Abwendung von der sonst allgemein (mit dem Ziel einer Erweiterung des Transportvolumens) verfolgten Preissenkungspolitik, hält jedoch eine 5%ige Preiserhöhung auch im Hinblick auf die größere Steigerung des westeuropäischen Realeinkommens für angemessen.

Aus dem Bereich der nationalen Tarife für den Binnenflugverkehr, die der IATA-Tarifierung nicht unterliegen, werden unterschiedliche Entwicklungen berichtet. So treten ab 18. August in den Vereinigten Staaten sogenannte „Ausflugstarife“ für Rundflüge zwischen der amerikanischen West- und Ostküste in Kraft, die bei Benutzung von Propellerflugzeugen um 30 vH und von Düsenflugzeugen um 17 vH unter den bisherigen Preisen liegen. Die BEA (British European Airways) wird ihre Nachtflugpreise zwischen London, Glas-

gow und Edingburgh vom kommenden Herbst an auf einen Satz von 2 d je Flugmeile (etwa 6½ Pf pro km) herabsetzen und liegt mit diesem Satz erstmalig unter den Eisenbahnfahrpreisen 2. Klasse. Die finnischen und jugoslawischen Binnenflugtarife haben sich dagegen Anfang Juni erhöht.

Die starke Herabsetzung und zusätzliche Mengenstaffelung der transatlantischen IATA-Luftfrachten ab 1. September steht noch immer im Vordergrund des Interesses. Inzwischen legten Organisationen bzw. Firmen der Luftfrachtsammelspeidition eigene Kundentarife vor, die die IATA-Sätze noch wesentl.ch unterbieten. Diesem Frachtdienst wird in Zukunft neben Charterflugzeugen auch der Linienverkehr der IATA-Gesellschaften zur Verfügung stehen. Damit be-

steht neben dem Trans-Atlantik-Dienst für Direktauflieferungen der IATA-Gesellschaften eine zusätzliche Versandart mit niedrigeren Raten und etwas verlängerter Reisezeit. Sie bietet gegenüber der längeren Dauer der vergleichbaren Schifftransporte (2 bis 3 Wochen) einen starken Anreiz für die Verloader. Fur verschiedene Güter, die unter die Spezialtarife fallen, werden noch weitergehende Ermäßigungen, vor allem in den Gewichtsstufen bis zu 45 kg, gewährt. Außerdem bietet Freight Air nach Nah-, Mittel- und Fernost, Australien und Afrika verbilligte Kundentarife an.

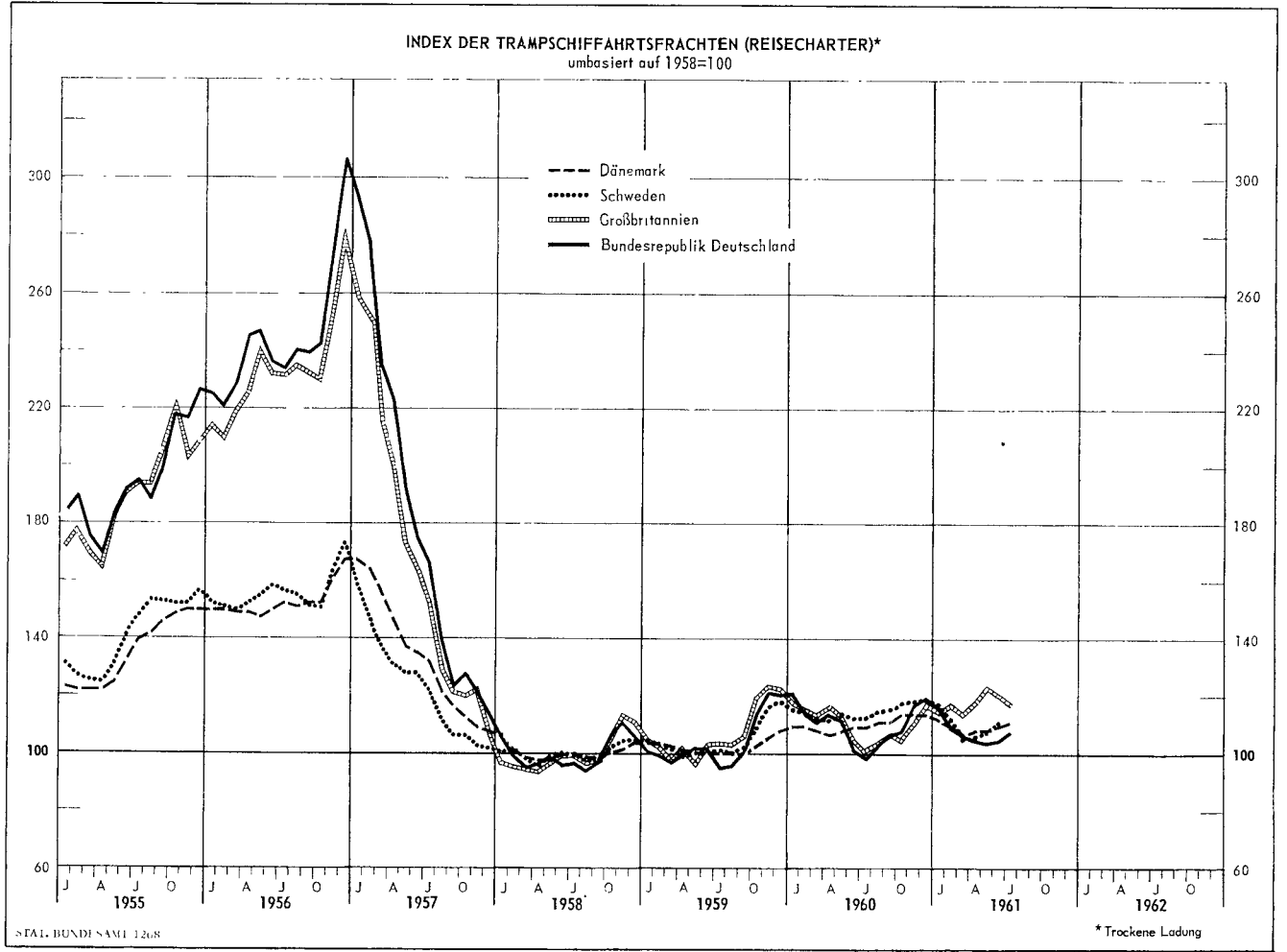
In nachstehender Tabelle werden nochmals ausgewählte Basissätze der IATA-Nord-Atlantik-Frachtraten aufgeführt und mit den erwähnten Kundenraten verglichen.

Luftfrachtraten (in \$ je kg)  
Stand 1. September 1961

zwischen New York und	Minimum	Gesamtgewicht						
		unter 45 kg	45 kg	100 kg	250 kg	über 500 kg	1000 kg	7500 kg
IATA-Raten								
Berlin .....	11,00 (8,00)	2,71 (3,32)	1,86 (2,49)	1,19	0,96	0,86 (2,16)	0,78	0,74
Bremen .....	11,00 (8,00)	2,58 (3,19)	1,77 (2,40)	1,17	0,95	0,85 (2,08)	0,77	0,73
Düsseldorf .....	11,00 (8,00)	2,48 (3,09)	1,71 (2,32)	1,15	0,93	0,83 (2,01)	0,75	0,71
Frankfurt .....	11,00 (8,00)	2,57 (3,18)	1,76 (2,39)	1,16	0,94	0,84 (2,07)	0,76	0,72
Hamburg .....	11,00 (8,00)	2,58 (3,19)	1,77 (2,40)	1,17	0,95	0,85 (2,08)	0,77	0,73
Hannover .....	11,00 (8,00)	2,58 (3,19)	1,77 (2,40)	1,17	0,95	0,85 (2,08)	0,77	0,73
Köln .....	11,00 (8,00)	2,48 (3,09)	1,71 (2,32)	1,15	0,93	0,83 (2,01)	0,75	0,71
München .....	11,00 (8,00)	2,71 (3,32)	1,86 (2,49)	1,19	0,96	0,86 (2,16)	0,78	0,74
Nürnberg .....	11,00 (8,00)	2,65 (3,26)	1,82 (2,45)	1,16	0,94	0,84 (2,12)	0,76	0,72
Stuttgart .....	11,00 (8,00)	2,61 (3,22)	1,79 (2,42)	1,16	0,94	0,84 (2,10)	0,76	0,72

Kundenraten des Freight-Air-Dienstes (Deutsches Luftfrachtkontor) und der Firma Schenker & Co., GmbH.											
allen deutschen Flughafen .....	2,50	1—15 kg			16—30 kg			30—45 kg			nach Vereinbarung <sup>1)</sup> 0,73 <sup>2)</sup>
		1,87			1,50			1,43			
					1,35	0,99	0,90	0,80			

Zahlen in Klammern bis 31. 8. 1961 gültige Tarifraten, auf die bis zu diesem Datum nur Rabatte für Sendungen über 45 kg (25 vH) und über 500 kg (35 vH) gewährt wurden. Die Raten für Sendungen über 7500 kg sind nur in Richtung von den USA anwendbar. — <sup>1)</sup> Freight-Air. — <sup>2)</sup> Schenker & Co.





## Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

### A. Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen Quellenverzeichnis Seite 36).

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

### B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif	n = Nominell
E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
Vbf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	ab 1. 1. 1960 NF = Nouveaux Franc
Hj. = Halbjahr	lfrs = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nrk = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schillinge
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfr = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = Dollar
Nordd. = Norddeutsche	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
BRT = Bruttoregistertonnage	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).
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Olladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
c. c. = cubic capacity	
	1 lb = 453,59265 Gramm
	1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
	1 t = 1000 kg
	1 sh t = 2000 lbs = 0,907 t
	1 lt = 2240 lbs = 1,016 t
	1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm
	1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm
	engl. Meile = 1609,34 m
	P = vorläufige Zahl
	r = berichtigte Zahl
	s = geschätzte Zahl
	— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden
	. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden
	... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

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

# C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Fahrpreise im Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

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

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

Seite 13

<sup>1)</sup> Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8 7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf, ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf und ab 1. 2. 1958 auf 11,25 Dpf. — <sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>3)</sup> Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) sind 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> Bei der Einbettklasse ist zusätzlich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — <sup>6)</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. — <sup>7)</sup> Einschließlich des ab 15. 3. 1961 eingeführten Bedienungsgeldes (12 vH. des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wird).

#### 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Seite 14

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

Seite 15

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

#### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 16

Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expreß- Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1961, Heft Nr. 33 vom 31. 7. 1961) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,927 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

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

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

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

Seite 16

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

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

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

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

Seite 17

<sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> D 1958. — <sup>4)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — <sup>5)</sup> Durchschnitt April bis Dezember 1952. — <sup>6)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>7)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>11)</sup> Gwalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Ab 1. 2. 1958 = Klasse A/B. — <sup>14)</sup> Ab 1. 2. 1958 = Klasse C/D. — <sup>15)</sup> Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — <sup>16)</sup> Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangüter-Tarif). — <sup>17)</sup> Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangüter-Tarif). — <sup>18)</sup> Kühlwagen. — <sup>19)</sup> Gedeckte Wagen. — <sup>20)</sup> Offene Wagen. — <sup>21)</sup> Privat-Kesselwagen. — <sup>22)</sup> Privat-Wagen.

## II. Schiffsverkehr

### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

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

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

Seite 18

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

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 Anland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zechengruppen: I = Zechenhafen am Dortmund-Ems-Kanal von Emscher bis Dortmund. — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von Schleuse VII (Unterwasser) bis Schleuse IV (Oberwasser). — III = Restliche Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von Schleuse IV (Unterwasser) bis Schleuse I (Oberwasser) = am weitesten westlich gelegene Ruhrzechenhäfen.

Seite 19

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951, 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schifffahrtsabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schifffahrtsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{4}$  +  $\frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren: für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 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> D Januar/Juli. — <sup>9)</sup> Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>10)</sup> Gruppe I = DM 29,00, ab 1. 2. 1961 DM 28,75; III = DM 24,65, ab 1. 2. 1961 DM 24,45 je 1000 kg. — <sup>11)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>12)</sup> März bis Dezember.

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

2) Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — 3) Einschließlich der Schiffsabgaben für Bims Kies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. 10. 1952 mit 0,052 DM, ab 1. 11. 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — 4) Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — 5) Einschließlich der Schiffsabgaben für Bims Kies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — 6) Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Falfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — 7) Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V. Ausnahmesatz und Erachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — 8) Gültig vom 1. S. 1950 bis 24. 1. 1951. — 9) Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. — Die Sätze betragen ab 15. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — 10) Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — 11) Hamburg, Bightsgebiet A. — 12) Berlin unterhalb.

Prozentsätze, 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 Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 17—19). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

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

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

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn Roggen Gerste ohne Hafer, Reis. — <sup>2)</sup> Ohne Isefjord und Bornholm. — <sup>3)</sup> Dezember. — <sup>4)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>5)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>6)</sup> Ohne Firth of Forth. — <sup>7)</sup> Einschließlich Insein (auch Bornholm), ohne Isefjord. — <sup>8)</sup> Nach Itzehoe (Stórkanal). — <sup>9)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Yaasa. — <sup>10)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Haminal/Björneborg.

<sup>1)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1—500 Standards. — <sup>2)</sup> Inkl. Malarssee. — <sup>3)</sup> Inkl. Gent, Ostende, Zeebrugge. — <sup>4)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>5)</sup> Inkl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>6)</sup> Dezember. — <sup>7)</sup> Von Emmerich bis Duisburg. — <sup>8)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>9)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>10)</sup> Exkl. Venessee. — <sup>11)</sup> Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>12)</sup> Exkl. Aalborg/Norresundby. — <sup>13)</sup> Kalksteine.

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr. — <sup>2)</sup> Nach UK/Kont. — <sup>3)</sup> Umgerechnet von Shillingraten je qr (480 lbs.). — <sup>4)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>5)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>6)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms, Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>7)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>8)</sup> Ab Russ. Schwarzmeerbäfen. — <sup>9)</sup> Frei ein und aus, ohne Kubanische Exporttaxe inkl. umgerechneter Abschlüsse in US \$ — Lose u. oder gesackte Ladungen. — <sup>10)</sup> IV. Quartal: Nach Bordeaux-Dunkirkener Ranz. — <sup>11)</sup> Groß laden, einschließlich dominikanischer Exporttaxe. — frei löschen — <sup>12)</sup> Mechanische Bulkverladungen in MacKay oder Townsville. — <sup>13)</sup> Nach Nordeuropa. — <sup>14)</sup> Einschließlich US \$ Abschlüsse /umgerechnet in s je 2 240 lbs.) — <sup>15)</sup> Ohne Abschlüsse auf Basis frei ein und aus.

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

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

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

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

**Scale** = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1953 als Scale Nr. 3. — **MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **USMC** = „United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule 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 1953. — Die Scale-Durchschnittswerte des Schwedischen Tankerindex werden auf die im Jahre 1948 gültige Rate als Basis bezogen.

Monatszahlen der Trampfrachtenindizes stellen die Meßziffern der meist gewogenen mittleren Raten im Berichtsmonat bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums dar. Bei dem wochentlich berechneten britischen Tanker-Index (Harley Mullion) bedeuten die Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

1) 2. Hj. 1954. — 2) Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — 3) Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — 4) Umbasiert von Jahres- bzw. Monatszahlen des Trampfachtenindex der britischen Chamber, of Shipping auf Basis 1952 = 100. — 5) Motorschiffe von 9000 t dw, u. mehr. Abschlüsse für Rundreisen und Zeitebeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 9 Monaten. — 6) Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfachtenindex auf Basis 1949 = 100. — 7) Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000—11 000 t dw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitebeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — 8) Vor 1957 auf Basis MOT. — 9) Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS.

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

## II. Schiffsverkehr

### E. Sonstige Schifffahrtsindices

(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Die sonstigen Schifffahrtsindices werden von folgenden Stellen berechnet

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

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

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

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

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

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

Seite 28

<sup>1)</sup> Schrottsatzsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“, Konsekutivumsätze in den entsprechenden Gütergruppenindices enthalten. — <sup>2)</sup> Für den Activity- und Zeitcharter-Volume-Index wurden die auf neuer Basis (Januar—Dezember 1960) veröffentlichten Zahlenwerte rückbasiert. — <sup>3)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez- Krise).

## III. Luftverkehr

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

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

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

Seite 29

a) Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsr ate). — d) Rückflug innerhalb 17 Tagen.  
<sup>1)</sup> 4. Quartal. — <sup>2)</sup> April bis Dezember. — <sup>3)</sup> 1. Quartal. — <sup>4)</sup> Nur vom 1. April bis 31. Oktober zugelassen.

Seite 30

a) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug. Geltungsbereich auf Nordatlantikkrou ten jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. — b) Hin- und Rückflüge innerhalb 15 Tagen. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen.

<sup>1)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. Oktober 1960, auf den Nordatlantikkrou ten am 1. Juli 1960, auf den Südatlantikkrou ten am 1. März 1961 durch die Spar-Klasse ersetzt. — <sup>2)</sup> Preise in der Spar-Klasse. — <sup>3)</sup> April bis Dezember. — <sup>4)</sup> I. Quartal. — <sup>5)</sup> April 1957 bis März 1958. — <sup>6)</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 Spar-Klasse gelten folgende Zuschläge: Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. — <sup>7)</sup> Einfacher Flug in der Spar-Klasse außerhalb der Saison = DM 1689,00. — <sup>8)</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. DM 63,00 in der Touristen- und Spar-Klasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10 vH bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikkrou te ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — <sup>9)</sup> Gultig ab Oktober 1956. — <sup>10)</sup> Einfacher Flug in der Spar-Klasse außerhalb der Saison DM 1185,00. — <sup>11)</sup> DM 126,00 Zuschlag bei Benutzung von Düsenflugzeugen. — Die in DM angegebenen Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung der DM um 4,75 vH.

### B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

Seite 31

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — <sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — <sup>2)</sup> Ostroute (über Indien). — <sup>3)</sup> Ab April 1960 wird für Ladungen über 500 kg Gesamtgewicht nach Nord-, Mittel- und Südamerika ein Nachlaß von 35 vH, der entsprechenden Frachtraten unter 45 kg Gesamtgewicht gewährt.

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

Seiten 32/33

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-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — e) Der Ver lader kann jeden Beforderungswert erklären. Wenn der erklärte Beforderungswert 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> Mindestgewicht 200 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>3)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>4)</sup> Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>5)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>6)</sup> Ohne Geschäfts- und Büro-maschinen. — <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.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West).

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

Seite 34

### A. Gebühren für Briefsendungen im Bundesgebiet und im Auslandsverkehr

### B. Gebühren für Paketsendungen im Bundesgebiet (Entfernung 150 km)

### C. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Bundesgebiet

<sup>1)</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). Kilometerzahlen nach dem letzten Stand: ab 1. 5. 1958. — <sup>2)</sup> Ab Kriegsende bis 19. 10. 1951 waren Postgüter im Postverkehr der BRD nicht zugelassen. — <sup>3)</sup> Für den Vertrieb der Zeitungen durch die Post. — <sup>4)</sup> wöchentliche Ausgabe. — <sup>5)</sup> Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. — <sup>6)</sup> Sendungen werden am Bahnhof oder beim Postamt abgeholt. — <sup>7)</sup> Bis zum Höchstgewicht von 20 kg.

Seite 35

### D. Gebühren für den Fernsprech- und Telegrafendienst im Bundesgebiet

1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechanchlüsse
2. Ortsgesprächsgebühren
3. Ferngesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst
4. Ferngesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst.
5. Gebühren für den Telegrafendienst.

<sup>1)</sup> Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Überschießende Zeiten werden nach vollen Minuten erfaßt. Die Gebühr für eine überschießende Minute beträgt ein Drittel der angegebenen Sätze. — <sup>2)</sup> Über 600 bis 700 km. Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>3)</sup> In der Zeit vom 1. 9. 1944 bis 31. 5. 1950 galten in den Abend- und Nachtstunden unter Wegfall der üblichen Ermäßigung normale Sätze (vgl. Gebührengangaben für die Hauptverkehrsstunden). — <sup>4)</sup> Über 600 bis 700 km. Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag. — <sup>5)</sup> Den dargestellten Sätzen liegt eine Gebühreneinheit von 16 Pf (vor dem 1. 7. 1954 15 Pf.) zugrunde, die für eine bestimmte, nach Sekunden bemessene Sprechdauer gilt. Bei zunehmender Entfernung der Knoten — bzw. Hauptämter der am Gespräch beteiligten Sprechstellen gilt die Gebühreneinheit für entsprechend kürzere Sprechzeiten (ab 1. 3. 1956 gestaffelt von 90 bis 8 4/7 Sekunden bei Tagesgebühr und von 90 bis 45 Sekunden bei Nachtgebühr). Soweit noch die Technik mit Aufzeichnung der Gebühr nach Schluß des Gesprächs vorhanden ist, verbleibt es bei der 3-Minuten-Mindestgebühr und der Erfassung voller Minuten für die überschießende Zeit. — <sup>6)</sup> Im Durchschnitt werden 7 bis 8 Ortsnetze zu einem Knotenamtsbereich und bis zu 10 Knotenamtsbereiche zu einem Hauptamtsbereich zusammengefaßt. Die Entfernungen werden nicht wie im handvermittelten Ferndienst von Ortsnetz zu Ortsnetz, sondern von Knotenamt zu Knotenamt oder, wenn diese Entfernung mehr als 100 km beträgt, von Hauptamt zu Hauptamt gemessen oder berechnet. Die entsprechenden Gebührensätze der beiden dargestellten Ferngesprächsarten sind infolge dieser abweichenden Einteilung und der unterschiedlichen Berechnungsweise besonders innerhalb der Nahzonen nur bedingt vergleichbar. — <sup>7)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr berechnet. — <sup>8)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferrdienst keine Anwendung. — <sup>9)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10-fache Wortgebühr. — <sup>10)</sup> Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10-fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20-fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10-fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, ab 1. 8. 1948 20-fache Wortgebühr. — <sup>11)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen.

# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

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

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

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

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

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

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft  
in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.		2. Kl.		3. Kl.	
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km
bis 14. 2. 1951.....	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50
ab 15. 2. 1951.....	30,00		17,50	20,00	15,00	17,00
ab 12. 2. 1953.....	35,00		21,00	24,00	18,00	20,00
alle Entfernungen						
ab 1. 3. 1955.....	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00
	18,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
1. Klasse						
Einbettklasse <sup>5)</sup>			Doppelbettklasse			2. Klasse
						Touristenklasse
ab 3. 6. 1956 <sup>6)</sup> .....	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00
ab 1. 3. 1958 .....	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00
ab 15. 3. 1961 <sup>7)</sup> .....	36,40	40,40	43,70	20,80	23,60	25,80
				16,00	17,00	18,00
				17,50	18,50	20,00
				19,60	20,80	22,40
				10,00	11,00	12,00
				12,40	13,50	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: August 1961

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Belgien, Sätze in bfrs</b> Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949 .....	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949 .....	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952 .....	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956 .....	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959 .....	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 30. 11. 1949 .....	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949 .....	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952 .....	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956 .....	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959 .....	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze in dkr</b> Einfache Fahrt								
ab 1. 8. 1946 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953 .....	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954 .....	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
ab 1. 8. 1959 <sup>2)</sup> .....	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
ab 1. 8. 1946 .....	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950 .....	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951 .....	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953 .....	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954 .....	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
ab 1. 8. 1959 <sup>2)</sup> .....	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 100 ffrs = 1 N F)</b> Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1950 .....	273	203	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951 .....	273	203	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952 .....	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953 .....	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
ab 3. 6. 1956 .....	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
ab 6. 1. 1958 .....	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
ab 1. 1. 1959 .....	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
<b>Italien, Sätze in Lire</b> Einfache Fahrt								
1950 .....	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952 .....	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953 .....	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956 .....	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
ab 1. 7. 1961 .....	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952 .....	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953 .....	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956 .....	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
ab 1. 7. 1961 .....	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge</b> Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1950 .....	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951 .....	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952 .....	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956 .....	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957 .....	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
ab 1. 1. 1959 .....	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
ab 1. 4. 1961 <sup>5)</sup> .....	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs</b> Einfache Fahrt								
1950 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957 .....	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957 .....	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl</b> Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950 .....	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950 .....	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952 .....	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957 .....	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 31. 1. 1950 .....	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950 .....	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952 .....	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957 .....	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: August 1961

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>				
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1950—30. 4. 1952 .....	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
ab 1. 5. 1952 .....	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
ab 1. 10. 1954 .....	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
ab 1. 11. 1955 .....	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
ab 1. 9. 1960 .....	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00				
Österreich <sup>3)</sup> , Sätze in S Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1950 .....	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00				
ab 1. 9. 1951 .....	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
ab 1. 1. 1954 .....	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
ab 1. 1. 1961 .....	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00				
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt												
1950 .....	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
ab 1. 5. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
ab 1. 4. 1952 .....	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
ab 1. 6. 1955 .....	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
ab 1. 1. 1957 .....	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
ab 1. 2. 1958 .....	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
ab 1. 9. 1959 .....	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950 .....	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
ab 1. 5. 1951 .....	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
ab 1. 4. 1952 .....	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
ab 1. 6. 1955 .....	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
ab 1. 1. 1957 .....	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
ab 1. 2. 1958 .....	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
ab 1. 9. 1959 .....	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
Schnellzugzuschlag												
1950 .....	1. Klasse <sup>1)</sup>		2. Klasse <sup>1)</sup>									
ab 1. 5. 1951 .....	4,50		3,00									
ab 1. 4. 1952 .....	6,00		4,00									
ab 1. 6. 1953 .....	6,00		4,00									
ab 1. 1. 1957 .....	4,50		3,00									
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt												
1950 .....	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
ab 1. 4. 1952 .....	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
ab 1. 10. 1959 .....	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—				
Hin- und Rückfahrt												
1950 .....	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
ab 1. 4. 1952 .....	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
ab 1. 10. 1959 .....	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—				
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse												
Portugal, <sup>1)</sup> Sätze in Escudos Einfache Fahrt												
ab 1. 4. 1949 .....	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt												
ab 1. 4. 1949 .....	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—
Spanien, <sup>1)</sup> Sätze in Pesetas Einfache Fahrt												
1950—1953 .....	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95	203,10
ab 21. 5. 1954 .....	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	...	491,50	223,40
ab 1. 10. 1956 .....	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	...	493,80	224,45
ab 1. 4. 1957 .....	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	...	666,60	303,00
ab 1. 11. 1958 .....	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	...	667,00	304,00
ab 10. 10. 1959 .....	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	688,00	426,00
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953 .....	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90	406,20
ab 21. 5. 1954 .....	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90	446,80
ab 1. 10. 1956 .....	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20	448,90
ab 1. 4. 1957 .....	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	606,00
ab 1. 11. 1958 .....	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	608,00
ab 10. 10. 1959 .....	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00	852,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
ab 1. 1. 1950 .....	1. Klasse					2. Klasse <sup>4)</sup>						
ab 1. 5. 1952 .....	4,07					2,44						
ab 15. 9. 1957 .....	2,63					1,75						
	3,00					2,00						
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300												
Meilen Meilen												
ab 1. 11. 1959 .....	3,373	...	3,15	...	3,15	3,00	2,25	...	2,10	...	2,00	...
ab 12. 6. 1960 .....	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.



3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr  
Stand: August 1961  
in DM<sup>1)</sup>

Fahrtroute von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	66,62	54,14	133,24	108,28
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,58	9,79	27,16	19,58
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,11	14,73	50,22	29,46
insgesamt	1 560	192,81	137,66	343,62	247,32
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,15	10,92	32,30	21,84
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	60,79	42,40	112,18	81,34
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,11	14,73	50,22	29,46
insgesamt	1 571	189,55	127,05	327,70	222,64
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	50,35	33,62	100,70	67,24
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
insgesamt	1 073	115,35	77,62	205,20	138,24
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	23,91	15,99	47,82	31,98
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	20,96	13,33	35,97	24,97
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	32,31	21,35	43,47	32,31
insgesamt	1 503	161,68	107,67	262,26	177,26
<b>Paris—Prag</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	50,35	33,62	100,70	67,24
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
insgesamt	1 249	153,27	102,90	282,54	189,80
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,80	9,24	25,60	18,48
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,10	13,72	28,55	20,39
insgesamt	907	102,90	70,96	167,65	115,87
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,23	11,48	31,16	21,52
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,78	25,77	53,77	38,56
Chiasso—Rom	707	61,75	34,45	123,50	68,90
insgesamt	1 796	186,76	119,70	321,93	205,98
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	27,58	18,46	41,37	27,70
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,29	3,69	12,58	7,38
insgesamt	1 458	163,37	109,15	227,45	152,08
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	32,31	21,35	48,47	32,21
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,76	10,97	37,52	21,94
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
insgesamt	2 370	207,87	138,60	311,09	207,81
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	18,80	12,56	37,60	25,12
Kornsjø (Grenze)—Travemünde Hafen	767	94,82	73,53	149,77	115,33
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,78	25,77	53,77	38,56
Chiasso—Mailand	51	4,55	2,54	7,67	4,29
insgesamt	2 249	260,95	186,40	402,81	287,30
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	71,98	47,99	115,52	77,01
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	30,75	20,66	46,33	31,10
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	20,96	13,33	35,97	24,97
Jeumont (Grenze)—Paris	241	23,91	15,99	47,82	31,98
insgesamt	2 067	235,10	156,97	378,64	255,06

B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

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

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

Frachtgut	Stichtag der Neufestsetzung							
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960
Stückgutfrachten im Gesamtgewicht von								
1— 100 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69
101— 500 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22
mehr als 1000 kg								5,25
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung								
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t <sup>2)</sup>							15 t 20 t <sup>3)</sup>	15 t 20 t <sup>3)</sup>
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07	2,07
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,75	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,46	1,75
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39
Ausnahmetarif: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46	1,46
1 B 34 Grubenholz <sup>4)</sup>	1,30 <sup>5)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

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

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

RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette tier. Öle sonst. pflz. u. tier. Öle import.		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkies-abbrennde	Steinkohle	Steinkohlen- Briketts Koks		Rohbraunkohlen
von	Hamburg-Altona-Frankfurt (Main) (513 km)	Hamburg (739 km)	Nienburg (Weser) (229 km)	Hamburg			Salzgitter	Meggen	Duisburg-Hochfeld-Süd (129 km)	Duisburg-Hochfeld-Süd (270 km)	Essen Hbf (710 km)	Gelsenkirchen Hbf (357 km)	Gelsenkirchen Hbf (346 km)	Liblar (435 km)
nach	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg-Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)	Hamburg (346 km)	Hamburg (435 km)	Hamburg (435 km)	Hamburg (435 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 <sup>a)</sup>	17 S 1 <sup>b)</sup>	16 B 1 <sup>b)</sup>	24 S 5 <sup>b)</sup>	B 1 <sup>3)</sup> c)	24 S 5 <sup>b)</sup>	A 1 <sup>3)</sup> b)	7 B 35 <sup>c)</sup>	7 B 21 <sup>c)</sup>	7 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>	6 B 14 <sup>c)</sup>
1938 D .....	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 D .....	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 D .....	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 D .....	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 D .....	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 D .....	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 D .....	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 D .....	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	58,19 <sup>3)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D .....	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D .....	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1961 Jan. ....	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Febr. ....	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
März ....	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
April ....	47,60 <sup>4)</sup>	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Mai ....	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juni ....	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juli ....	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Aug. ....	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauvit	Schwefelsäure	Düngekalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen BASF	Hamburg	Bremen	Bremen
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 1 <sup>d)</sup>	14 B 2 <sup>d)</sup>	C 1 <sup>4)</sup> c)	14 B 23 <sup>d)</sup>	4 B 6 <sup>b)</sup>	G <sup>c)</sup>	12 B 1 <sup>5a)</sup>	11 B 1 <sup>b)</sup>	23 S 3 <sup>b)</sup>	21 S 2 <sup>c)</sup>	A 1 <sup>3)</sup> c)	A 1 <sup>3)</sup> c)	A 1 <sup>3)</sup> c)
1938 D .....	13,50	7,10	34,20	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 D .....	23,16	13,17	57,41	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 D .....	26,73	15,31	59,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 D .....	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1959 D .....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 D .....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 Jan. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Febr. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
März ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
April ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Mai ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juni ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juli ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Aug. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>11)</sup>	Stahlschrott	Stabformstahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>	Bleche und Platten <sup>12)</sup>	Bleche und Platten <sup>12)</sup>
von	Passau Hbf	Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen	Hagen	Hagen	Hagen
nach	Herford (690 km)	Manheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)	Hagen (62 km)	Hagen (342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	Hamburg (365 km)	Bremen (254 km)	Bremen (254 km)	Bremen (254 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F <sup>c)</sup>	1 B 21 <sup>c)</sup>	1 B 22 <sup>c)</sup>	1 B 34 <sup>c)</sup>	1 B 1 <sup>c)</sup>	F <sup>8)</sup> b)	D <sup>9)</sup> 14 <sup>b)</sup>	8 B 8 <sup>16)</sup> c)	8 B 8 <sup>17)</sup> c)	F/IV <sup>10)</sup> c)	D/IV <sup>10)</sup> c)	D 14 <sup>c)</sup>	D 14 <sup>c)</sup>	D/IV <sup>10)</sup> c)
1938 D .....	20,20	10,50	.	10,40	25,60 <sup>8)</sup>	13,23	20,00r	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 D .....	33,50	18,57	.	18,37	39,21 <sup>7)</sup>	24,11	33,90r	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 D .....	38,66	21,27	20,96 <sup>8)</sup>	21,07	43,42	27,87	39,84r	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,79r	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D .....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,66	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D .....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 Jan. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
April ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

## II. Schiffsverkehr

### A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Jahr Monat von nach	Getreide										
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Uebr. Getreide d. Gut rkl. IV <sup>1)</sup>	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter- getreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter- getreide
	Hamburg			Bremen						Emden	
	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
1950 D	.	.	.	9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76
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>2)</sup>	14,90 <sup>2)</sup>	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>	9,04	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
1960 Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Aug.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Sept.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Okt.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Nov.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Dez.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1961 Jan.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Febr.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
März	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Aug.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Jahr Monat von nach	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)			
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide	ab 50 t	ab 100 t		Ruhrgebiet			
	Emden				Hamburg		Zechengruppe				
	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin		I	II	III		
1950 D	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>6)</sup>	3,98	4,35	4,77	
1954 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1955 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1957 D	13,22	12,62	15,13 <sup>5)</sup>	14,53 <sup>5)</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	9,90	6,48	7,16	7,92	
1960 Juli	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Aug.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Sept.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Okt.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Nov.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Dez.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
1961 Jan.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Febr.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
März	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
April	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92	
Mai	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,09	6,48	7,16	7,92	
Juni	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92	
Juli	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92	
Aug.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92	
Jahr Monat von nach	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)				
	Ruhrgebiet			Ruhrgebiet			Zechengruppe				
	I	II	III	I	II	III	I	II	III		
	Emden										
1950 D	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77		
1954 D	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70		
1955 D	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70		
1956 D	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70		
1957 D	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71		
1958 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90		
1959 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50		
1960 D	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
1960 Juli	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Aug.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Sept.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Okt.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Nov.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Dez.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
1961 Jan.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Febr.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
März	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
April	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Mai	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Juni	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Juli	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		
Aug.	4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

## A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Jahr von Monat nach		Bunkerkohle	Ortskohle	Steinkohle								
		Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhafen						
		Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. <sup>1)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe			
1950 D	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10			
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97			
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97			
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97			
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41			
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02			
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02			
1960 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,18	10,02			
1960 Juli	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Aug.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Sept.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Okt.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Nov.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Dez.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
1961 Jan.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Febr.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
März	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
April	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Mai	7,88	10,02	8,83	17,36	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Juni	7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Juli	7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Aug.	7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Jahr von Monat nach		Braunkohlenbriketts					Erze					
		Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl	
		Frankfurt/M. <sup>1)</sup>	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			
1950 D	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 <sup>5)</sup>		
1954 D	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12		
1955 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>		
1956 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85		
1957 D	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85		
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85		
1959 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		
1960 D	6,57	9,51	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
1960 Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
1961 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Febr.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
März	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
April	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Mai	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Juni	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
Jahr von Monat nach		Mineralöl in Tankschiffen <sup>7)</sup>					Kies			Bims Kies <sup>8)</sup>		
		Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
		Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal		Heilbronn <sup>9)</sup> über Küsten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1950 D	.	.	23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>12)</sup>	6,46 <sup>13)</sup>	
1954 D	.	.	24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60	
1955 D	.	.	25,29	20,12 <sup>11)</sup>	20,90 <sup>11)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17	
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D	15,20	14,67	27,75	21,95	21,95 <sup>8)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D	15,20 <sup>8)</sup>	14,67	27,75 <sup>8)</sup>	21,95 <sup>8)</sup>	21,95 <sup>8)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Juli	15,20	14,67	27,75	21,95	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Aug.	I 17,15	II 15,45	III 14,60	I 24,55	II 22,10	III 20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Sept.	17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Okt.	17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Nov.	17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Dez.	17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
1961 Jan.	17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Febr.	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
März	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
April	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Mai	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Juni	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Juli	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
Aug.	16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Jahr von Monat nach	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. eisen-schaff. Ind. <sup>1)</sup>				
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>6)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen		Partien				
	Frankfurt/M. <sup>2)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim	unter 50 t   50 t und mehr				
									Rhein-Ruhr-Häfen Mannheim				
1950 D .....	3,93 <sup>3)</sup>	5,34 <sup>3)</sup>	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17 40	5,78 <sup>7)</sup>	5,35 <sup>7)</sup>			
1954 D .....	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,54	6,94			
1955 D .....	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00			
1956 D .....	4,43	6,12	3 63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00			
1957 D .....	4,43	6,32 <sup>5)</sup>	3,83 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00			
1958 D .....	4,92	7,10	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82	9,47	8,28			
1959 D .....	4,96	7,17	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
1960 D .....	4,96	7,00	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
1960 Juli .....	4,96	6,97	4,09	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Aug. ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Sept. ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Okt. ....	4,96	6 97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Nov. ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Dez. ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
1961 Jan. ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Febr. ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
März ....	4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
April ....	4,32	6,20	4,00	4,40	3,95	6 19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Mai ....	4,32	6,20	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20 01	9,60	8,40			
Juni ....	4,32	6,20	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Juli ....	4,32	6,20	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Aug. ....	4,32	6,20	4,00	4,40	3 95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40			
Jahr von Monat nach	Erzeugnisse der eisen-schaffenden 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						Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:						
	Rhein-Ruhr-Häfen						I				II		
							Partien:						
	Würzburg <sup>8)</sup>						50 t		100 t		50 t		100 t
von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>													
1950 D .....	.	.	8,33 <sup>7)</sup>	7,90 <sup>7)</sup>	7,48 <sup>7)</sup>	7,05 <sup>7)</sup>	8,73	8,43	8,53	8,23			
1954 D .....	.	.	10,81	10,20	9,73	9,13	13,10	12,80	12,80	12,50			
1955 D .....	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50			
1956 D .....	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50			
1957 D .....	11,50	10,50	11,20 <sup>8)</sup>	10,20 <sup>8)</sup>	10,10	9,10	14,19	13,89	14,00	13,70			
1958 D .....	13,02	11,92	12,67 <sup>8)</sup>	11,53 <sup>8)</sup>	11,43	10,30	14,63	14,33	14,48	14,18			
1959 D .....	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10 45	14,63	14,33	14,48	14 18			
1960 D .....	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
1960 Juli .....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Aug. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Sept. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Okt. ....	13 20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Nov. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Dez. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
1961 Jan. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Febr. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
März ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
April ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Mai ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Juni ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Juli ....	13,20	12,10	12 65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Aug. ....	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18			
Jahr Monat	Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen:												
	III		IV		V		VI						
	Partien:												
	50 t		100 t		50 t		100 t		50 t   100 t				
von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>													
1950 D .....	8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43					
1954 D .....	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60					
1955 D .....	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60					
1956 D .....	12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60					
1957 D .....	13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,09					
1958 D .....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
1959 D .....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
1960 D .....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13 70					
1960 Juli .....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	12,70					
Aug. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Sept. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Okt. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Nov. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Dez. ....	14,33	14,03	14,17	13 87	14,07	13,77	14,00	13,70					
1961 Jan. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Febr. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
März ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
April ....	14,33 <sup>r</sup>	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Mai ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Juni ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Juli ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					
Aug. ....	14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70					

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

C. Frachtraten der Trampschiffahrt  
1. Küstenfahrt

Jahr — Monat	von nach	Getreide <sup>1)</sup>				Ölkuchen <sup>4)</sup>	Salz			Steinkohle		
		nordl. Oskars- hamn/Stockh.	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien <sup>5)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
		Hamburg	Hamburg	nordl. Helsingborg/ Goteborg	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Dänemark (Ostküste Jutland <sup>5)</sup> u. Inseln <sup>6)</sup>		nordl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehafen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
		skr je 1000 kg		DM je 1000 kg				dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs		
1950 D.		14,06	8,00	.	.	.	16,50 <sup>3)</sup>	16,00	13,12	12,6	13 6	.
1954 D.		19,75	6,00	.	13,50 <sup>3)</sup>	10,73	16,46	18,50	12,75	16,6	16,3	18,10
1955 D.		25,00	7,60	16,63 <sup>3)</sup>	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	22,2	19,8	23,1
1956 D.		26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	.	22,25	17,83	20,6	21 5	26,6
1957 D.		.	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,0	15 6	21,2
1958 D.		19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	11,9	12,6	15,2
1959 D.		19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19 <sup>r</sup>	12,75	13,3	12,11	14,11
1960 D.		21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,1	16,0	16,6
1960 Juli.		.	5,50	11,00	8,52	10 71	20,00	.	12,00	15,0	15,0	16,3
Aug.		.	.	10,25	7,91	9,08	19,50	.	.	16,6	.	15,2
Sept.		.	.	9,67	7,82	9,58	19,50	.	.	16,9	16,0	16,0
Okt.		23,80	6,00	9,67	7,72	9,13	20,00	21,00	12,00	16,6	18,9	17,7
Nov.		24,00	.	.	8,04	10,34	.	.	12,00	18,8	18,0	18,0
Dez.		23,00	7,25	11,10	7,88	10,00	.	.	12,00	.	18,3	18,5
1961 Jan.		25 00	.	.	8,05	9,83	.	.	12,50	16,0	15,10	16,5
Febr.		23,00	5,50	9,00	7,75	8,78	.	18,00	12,50	14,6	14,0	15,0
März.		23,50	5,25	9,25	7,16	7,44	.	.	12,50	18,0	.	13,4
April.		.	.	8,00	6,61	7,00	.	.	12,50	14,6	11,0	13,5
Mai.		.	6,25	8,50	8,18	8,88	20,75	.	.	15,6	12,6	13,8
Juni.		24,00	.	8,50	7,64	.	.	.	19,00	.	17,3	13,7
Juli.		.	6,50	.	7,56	8,08	20,75	.	16,50	.	16,2	13,6
Aug.		23,50	.	8,75	7,33	8,19	.	.	16,00	.	14,3	14,2
Jahr — Monat	von nach	Steinkohle				Koks						
		Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin		Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.		
		Schweden nordl.v.Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> ?)	Bundesrepublik Elbe-Häfen Ostseehafen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vaasa	
skr je 1000 kg		dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg			s je 2240 lbs				
1950 D.		.	.	9,00 <sup>8)</sup>	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
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	16,11	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	20,4
1960 Juli.		14,08	.	11,64	11,00	.	.	15,00	19,9	.	.	21,0
Aug.		14 44	20,50	11 55	10,55	.	.	14,92	21,11	.	.	19,6
Sept.		15,59	22,50	11,58	10,53	14,50	19,00	14,63	22,11	28,3	20,6	.
Okt.		17,20	23,00	11,94	10 76	.	.	15,50	23,2	.	.	18,0
Nov.		17,68	23,17	11 74	10,88	16,50	.	18,75	23 0	29,6	22,0	.
Dez.		17,75	19 00	11,00	.	.	.	20,00	23,6	.	25,3	.
1961 Jan.		.	18 47	10,34	9,78	14,75	.	14,50	23,3	27,6	20 9	28,0
Febr.		.	13,05	9,33	9,00	13,17	.	14,13	16,8	24,0	17,6	.
März.		.	13,00	9,94	8,75	.	.	.	15,6	19,0	.	22,0
April.		.	14,13	.	8,31	.	.	.	15,6	.	.	19,0
Mai.		13,50	14,69	9,46	8,63	.	.	11,25	17,6	.	.	16,0
Juni.		.	15,33	10,10	9,21	.	.	13,00	20,5	.	16,9	.
Juli.		14,00	.	10,75	9,67	.	19,50	12,00	22,0	27,6	20,0	.
Aug.		14,50	20,00	10,63	9,92	17,00	.	14,75	21,3	26,3	.	18,0
Jahr — Monat	von nach	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Papierholz	Schnittholz
		Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/ Bjorneborg	Lübeck/ Flensburg	Kotka/ Bjorneborg
		Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Oskarshamn /Stockholm	nordl. Stockholm Mälarsee	Dänemark, Ostk. Jütland <sup>5)</sup> ?) u. Inseln	Kotka/ Bjorneborg		Ostküste Großbritannien			Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> ?)
		skr je 1000 kg		dkr je 1000 kg s je 2240 lbs		s je Fathom		DM je Fathom	dkr je Standard			
1950 D.		14,92	14,20	14,75	14,74	.	.	133,9	120,1	.	.	.
1954 D.		18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	23,6	139,2	138,3	88,43	190,00
1955 D.		19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	95,63 <sup>*</sup>	171,25
1956 D.		20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	93,11	182,75
1957 D.		14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	88,18	174,17
1958 D.		15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	56,25	144,72
1959 D.		16,77	14,09	15,56	14,02 <sup>r</sup>	13,67	15,67	17,5	125,0	146,6	63,00	150,94
1960 D.		19,22	16,54	15,93	15,93 <sup>r</sup>	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	81,50	185,76
1960 Juli.		18,88	15,75	.	15,50 <sup>r</sup>	15,00	.	.	157,6	157,6	83,00	190,00
Aug.		18,58	16,44	16,00	15,25	.	17,25	17,0 <sup>9)</sup>	.	.	84,00	207,00
Sept.		19,00	17,00	16,25	17,21 <sup>r</sup>	16,17	19,50	16,6	150,2	168,2	.	208,13
Okt.		20,75	16,90	16,50	17,19 <sup>r</sup>	.	21,30	18,0	.	.	.	206,67
Nov.		23,00	19,13	18,00	18,33	.	21,59	.	.	.	.	205,00
Dez.		.	19,13	.	.	.	22,00	.	.	170,0	.	.
1961 Jan.		.	16,75	.	.	.	18,94	.	.	.	.	182,50
Febr.		.	13,75	15,25	.	.	14 33	.	.	.	.	173,75
März.		.	13,08	.	.	.	10,50	.	.	.	.	185,00
April.		.	12,75	.	15,25	.	13,00	.	132,6	.	.	177,33
Mai.		15,50	13,42	12,58	13,54 <sup>r</sup>	.	.	.	142 6	.	63,50	177,33
Juni.		17,50	15,25	.	13,81	.	.	.	148,9	152,6	74,00	180,00
Juli.		17,75	14,42	15,00	16,33	.	16,50	.	163,0	.	.	180,50
Aug.		17,00	16,00	15,50	16,46	.	18,88	.	165,0	.	.	182,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

## C. Frachtraten der Trampschifffahrt

noch: 1. Küstenfahrt

Jahr von Monat nach		noch: Schnittholz										
		Obere Zone Finnland <sup>1)</sup>		Untere Zone Schweden <sup>1)</sup>		nördl. Öxelsund/ Harnosand <sup>2)</sup>		Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Harnosand <sup>2)</sup>
		ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>5)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
		s je Standard							DM je Standard			
1950 D	.	135.2	127.1	120.8	.	.	91,75	.	82,50 <sup>6)</sup>	72,00 <sup>6)</sup>	78,63	
1954 D	215.6	184.9	199.2	174.6	153.9	177.6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30	
1955 D	278.0	256.1	284.8	246.5	250.0	246.1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89	
1956 D	273.7	250.4	258.10	251.7	239.5	233.6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38	
1957 D	242.6	216.0	221.8	209.4	202.11	205.10	81,13	64,78	75,56	89,25	80,42	
1958 D	202.2	180.5	200.5	181.6	174.1	169.2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00	
1959 D	190.10	187.4	185.0	182.8	170.7	171.7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25	
1960 D	248.10	230.2	254.8	229.2	208.4	209.2	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90	
1960 Juli	271.3	244.10	248.9	247.6	206.8	209.3	92,50	63,50	.	93,50	100,00	
Aug.	.	232.8	.	230.0	222.6	212.6	92,25	65,00	86,00	125,00	.	
Sept.	265.0	245.3	265.0	261.0	.	223.0	.	.	.	.	98,00	
Okt.	280.8	253.1	265.0	245.8	235.0	219.6	101,25	.	.	.	.	
Nov.	278.2	261.1	308.9	254.6	240.0	245.0	.	61,00	.	.	.	
Dez.	260.0	235.9	250.0	235.0	.	.	104,00	61,00	.	.	.	
1961 Jan.	255.0	226.7	.	237.10	215.0	210.0	.	61,75	.	.	.	
Febr.	243.9	221.6	.	211.11	190.0	215.0	.	62.50	.	.	73,00	
Marz.	238.9	213.10	231.0	208.7	190.0	200.0	.	.	80,00	.	.	
April	230.0	210.2	.	201.8	193.9	200.0	90,00	65.25	79,06	96,00	.	
Mai	230.5	213.11	.	211.11	195.0	198.2	82,50	63,75	.	.	.	
Juni	246.1	232.2	241.0	229.6	205.0	207.0	84,00	.	78,00	.	.	
Juli	236.7	229.3	243.9	230.6	211.3	207.3	85,00	64.25	.	.	.	
Aug.	235.9	227.5	232.6	220.0	.	206.5	95,00	66,67	.	77,50	.	
Jahr von Monat nach		noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
		nordl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck	
		Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederrh. <sup>7)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark (Ostk. Jutland <sup>8)</sup> u. Inseln <sup>9)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
		DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 D	70,00 <sup>6)</sup>	.	.	100,00 <sup>6)</sup>	.	126,00 <sup>6)</sup>	.	23.6	14,25	15,38	9,75	
1954 D	89,86	80,02	88,28	116,67	86,63	92,57	22.9	26.8	.	17,90	9,16	
1955 D	92,56	96,63	103,91	156,13	97,76	120,50	31.4	29,10	17,92	18,70	10,50	
1956 D	91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27.3	26.2	20,40	20,00	11,17	
1957 D	94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23.8	15,94	14,75	8,00	
1958 D	80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14.11	17.9	12,35	13,35	7,67	
1959 D	85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16.9	19.9	13,23	13,89	8,68	
1960 D	97,17	93,01	101,65	104,00	87,63	102,22	19.10	21.1	16,17	15,52	9,31	
1960 Juli	.	97,80	.	100,0	94,80	105,33	.	19.5	14,25	.	.	
Aug.	100,00	97.67	109,00	108,00	89,25	107,50	.	18.5	13,38	13,50	.	
Sept.	105,00	.	.	.	81,33	115,00	.	19.7	.	13,38	.	
Okt.	105,00	107,40	106,00	.	110,00	115,00	18.0	21.2	15,67	16,95	9,50	
Nov.	90,00	104,50	106,50	.	85,00	.	.	23.5	16,92	.	.	
Dez.	.	.	.	.	81,25	.	.	23.9	.	.	10,00	
1961 Jan.	92,50	97,17	.	.	.	.	.	20.8	17,00	.	.	
Febr.	98,00	90,00	.	.	87.50	103,75	.	18.8	.	17,00	9,00	
März	93,33	79,50	.	.	86,17	.	.	18.9	13,50	13,39	.	
April	.	.	.	110,00	80,00	100,00	.	17.9	13,58	11,25	.	
Mai	105,00	82,17	.	.	85,25r	.	.	19.0	12,83r	13,00	.	
Juni	90,50	78,00	.	.	84,00	.	.	.	13,25	.	.	
Juli	120,00	87,50	.	.	85,63	110,00	.	19.6	12,25	16,00	8,00	
Aug.	.	88,50	92,00	110,00	.	.	.	18.3	12,38	12,50	.	
Jahr von Monat nach		Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine				Gips	
		Niederrh./Ruhrgr. Strömstad/ Malmö <sup>11)</sup>	Kali				Lysekil		Gotland <sup>13)</sup>	Bornholm	Hildesheim	
			Deutsche Nordseehäfen				Lübeck/ Flensburg		Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
		DM je 1000 kg	Ostk. Jutland <sup>8)</sup> und Inseln <sup>9)</sup>	nordl. Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>	Haf. i. Limfjorden u. a. Skagerrak <sup>12)</sup>	Varberg/ Karlskrona	DM je 1000 kg					
1950 D	.	.	18,42	24,00	.	8,00	8,25	.	.	7,83	.	
1954 D	18,15	20,33	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	.	7,27	19,50	
1955 D	20,50	24,33	23,11	.	18,90	8,50	9,19	8,33	.	8,39	19,50	
1956 D	20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	.	9,22	19,75	
1957 D	16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	.	9,00	19,17	
1958 D	15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	.	7,67	18,00	
1959 D	16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	.	7,68	17,25	
1960 D	17,00	20.39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	.	8,47	17,50	
1960 Juli	.	21,00	.	.	17,38	.	9,88	.	.	9,50	.	
Aug.	.	20,83	22,25	.	17,38	10,50	10,00	10,00	.	9,50	18,00	
Sept.	.	20,75	23,33	26,00	17,96	10,50	9,93	.	.	9,40	17,00	
Okt.	.	21,00	23,00	.	20,50	11,00	.	.	.	9,17	.	
Nov.	.	22,25	.	.	.	.	.	.	.	8,88	.	
Dez.	15,00	22,50	.	.	20,50	10,25	10,00	.	.	.	.	
1961 Jan.	.	21,00	22,75	.	.	9,31	.	.	.	9,25	.	
Febr.	.	17,13	19,08	25,50	.	8,00	.	8,00	.	.	.	
März	.	18,10	20,50	21,50	16,13	7,00	8,50	.	.	8,16	.	
April	.	17,00	19,00	.	.	.	9,38	7,67	.	8,00	.	
Mai	.	20,33	23,00	.	.	8,25	9,13	.	.	8,50	.	
Juni	.	21,00	21,00	.	.	.	10,10	.	.	9,00	.	
Juli	.	19,00	.	24,00	16,30	.	9,59	8,00	.	9,33	.	
Aug.	.	19,00	21,00	.	16,38	6,00	9,85	.	.	.	.	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.



**C. Frachtraten der Trampschiffahrt**  
**2. Große Fahrt<sup>1)</sup>**

Jahr von Monat nach		Getreide										Nord-Pazifik <sup>4)</sup>	
		Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf				
		UK	Antw./ Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan <sup>4)</sup>	UK	Antw./ Hbg.
		s je	\$ je	s je	S je		s je	\$ je	s je	\$ je		s je	\$ je
2240 lbs													
1938 D	.	.	12.11 <sup>2)3)</sup>	.	.	13.10 <sup>2)3)</sup>	.	.	.	.	25.9 <sup>2)3)</sup>	.	.
1950 D	.	.	38.7 <sup>3)</sup>	5,72	5,24	40.1 <sup>3)</sup>	9,58	54.10 <sup>3)</sup>	.	.	68.9 <sup>2)</sup>	.	.
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	60.11	7,59	12,21	76.7	12,58	.
1955 D	.	.	73.9	8,51	8,78	78.4	9,43	91.9	10,61	16,61	121.3	16,20	.
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17	.
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53	.
1958 D	92.10	.	40.11	4,15	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06	.
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09	.
1960 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	.
1960 Juli	.	7,27	35.5	3,18	3,51	35.3	.	44.10	3,61	9,00	52.6	.	.
Aug.	79.6	6,73	40.8	2,97	2,99	38.9	.	50.8	4,40	9,08	58.11	.	.
Sept.	84.0	7,82	43.11	3,63	4,40	42.10	4,90	50.7	4,72	9,33	54.9	.	.
Okt.	80.0	8,03	43.7	3,95	.	44.10	5,25	51.5r	5,25	9,02	52.0	.	.
Nov.	.	9,67	44.10	4,99	5,05	46.7	.	55.1	5,43	9,86	52.9	6,25	.
Dez.	.	.	.	.	.	45.2	4,70	54.11	5,67	9,56	60.10	6,97	.
1961 Jan.	85.2	10,00	.	4,50	.	44.0	.	54.3	4,96	9,33	75.0	8,53	.
Febr.	86.3	9,75	42.2	4,35	4,48	47.5	.	58.0	5,15	9,88	.	7,00	.
März	.	9,50	44.0	3,83	3,65	44.8	4,93	56.2	4,95	10,23	.	.	.
April	72.6	9,25	47.4	3,61	3,40	49.4	.	57.6	4,75	11,09	.	.	.
Mai	85.9	.	45.4	2,85	3,00	54.0	.	59.5	.	12,03	65.0	.	.
Juni	.	.	44.0	3,18	3,08	39.3	.	56.0	.	10,96	.	.	.
Juli	.	8,27	46.9	3,30	3,63	42.9	.	56.3	4,95	10,70	.	.	.
Aug.	88.6	9,18	45.3	3,77	5,12	47.11	6,80	61.6	4,79	11,83	.	6,28	.

Jahr von Monat nach		Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
		La Plata <sup>6)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>9)</sup>
		UK	Antw./ Hbg.	West-	UK/Kont.		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./ Hbg.	UK		
		s je 2240 lbs									\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 D	25.3	25.2	.	32.3	.	33.9	29.9	.	17.2 <sup>8)</sup>	.	.	.	
1950 D	48.4	46.1	.	69.10	76.5	70.10	94.11	.	35.0	.	.	.	
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67.6	
1955 D	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0,29	115.8	105.0	
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11	
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1	
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7	
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8	
1960 D	68.4	61.1	62.9r	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4	
1960 Juli	59.10	55.7	55.8	66.3	77.6	70.0	.	52.6	34.0	0,14	83.9	.	
Aug.	62.6	59.8	58.6	67.6	75.9	74.8	.	56.9	42.6	0,15	80.0	.	
Sept.	.	57.0	60.3	71.11	82.1	77.0	.	60.0	38.3	0,15	80.9	.	
Okt.	60.0	51.11	53.7	70.0	79.1	76.4	.	61.3	38.8	0,15	80.0	.	
Nov.	65.9	53.7	56.3	75.0	85.6	83.10	65.0 <sup>4)</sup>	64.5	37.6	0,17	82.6	.	
Dez.	65.0	69.5	69.11	75.0	87.0	85.0	64.2 <sup>4)</sup>	.	40.6	0,18	80.0	.	
1961 Jan.	70.10	69.9	70.0	82.3	92.2	86.4	.	61.11	41.6	0,19	82.1	.	
Febr.	74.3	68.3	69.11	81.6	95.0	83.9	.	67.6	39.0	0,18	80.11	.	
März	68.6	68.7	69.7r	77.6	87.6	80.10	.	65.8	39.0	0,18	83.2	.	
April	70.9	69.5	67.0r	70.0	80.0	75.0	.	61.10	37.2	0,17	81.8	.	
Mai	71.9	63.0	61.6r	67.6	79.2	76.3	.	55.9	39.6	0,18	81.6	.	
Juni	66.1	62.8	68.5	.	80.0	.	.	60.10	.	0,16	.	57.6	
Juli	71.9	66.5	65.7	68.9	.	.	.	59.6	39.0	0,15	81.11	.	
Aug.	66.3	65.0	61.3	70.0	80.10	76.6	.	63.8	.	0,15	80.0	.	

Jahr von Monat nach		Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze		
		Kuba <sup>9)</sup>	San Domingo <sup>11)</sup>	Queensland <sup>12)</sup>	Mauritius	Morphou- Bay	Vassiliko-	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagosa <sup>13)</sup>	
		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK			Niederlande		UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK/Kont.
		s je 2240 lbs											
1938 D	.	53.10	.	55.7	29.2	29.10	7.3 <sup>13)</sup>	8.3	40.11	.	.	.	
1950 D	.	67.6	.	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	27.10	51.0	54.3	60.7	
1954 D	61.6	103.4	.	99.5	46.0	46.5	50.6	40.9	37.0	86.3	72.9	91.0	
1955 D	98.3 <sup>10)</sup>	124.10	.	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8	122.8	
1956 D	112.0	105.7	93.4	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10	77.6	
1957 D	104.2	56.7	76.11	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4	43.3	
1958 D	37.3	60.6	92.3	62.11	26.3	26.2	34.1	23.9	24.6	47.10	41.1	48.4	
1959 D	39.11	66.8	90.1	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	23.9	49.11	44.11	46.8	
1960 D	47.10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1960 Juli	43.10	.	80.0	55.0	25.4	26.5	36.3	.	24.6	.	.	41.5	
Aug.	42.10	.	.	55.7	.	25.0	.	.	23.0	48.9	.	40.4	
Sept.	.	.	86.0	.	24.0	25.0	36.0	.	.	47.6	43.6	41.6	
Okt.	.	.	87.6	59.6	24.6	24.9	.	.	.	.	41.8	38.0	
Nov.	46.5	.	92.0	71.3	25.0	.	38.0	.	.	.	51.6	.	
Dez.	.	.	.	70.0	26.6	.	36.6	.	.	49.5	.	49.0	
1961 Jan.	.	.	100.0	.	26.6	.	.	.	48.2	45.3	.	.	
Febr.	.	.	100.0	.	27.0	.	.	.	.	44.5	.	.	
März	.	.	96.3	.	.	26.0	.	23.0	58.9	43.11	.	.	
April	.	.	92.6	.	25.6	25.3	.	.	53.10	41.0	.	.	
Mai	.	.	.	60.0	.	26.0	.	.	52.6	42.6	.	.	
Juni	.	.	107.6	64.4	27.4	26.9	.	21.6	.	43.4	48.0	.	
Juli	.	.	85.0	63.2	.	25.0	.	21.0	.	.	.	.	
Aug.	.	.	90.0	66.9	26.0	.	.	.	60.0	47.3 <sup>14)</sup>	42.7	.	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

C. Frachtraten der Trampschifffahrt  
noch: 2. Große Fahrt <sup>1)</sup>

von Jahr Monat nach	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona <sup>2)</sup>	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>2)</sup>			UK/Kont.	UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien .	Japan	West- italien
	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	
1938 D .....	.	.	.	.	.	6.9	.	.	.	3,20	.	5.9
1950 D .....	44.0	.	21.7	.	.	17.9	31.3	.	.	5,61	8,17 <sup>4)</sup>	22.4
1954 D .....	55.5	.	25.4	.	.	18.8	37.2	38.3	36.0	5,67	10,28	20.4
1955 D .....	60.8	.	37.8	53.9	.	29.11	52.5	60.4	59.2	8,77	14,42	27.6
1956 D .....	115.6	72.6	40.1	66.9	40.11	30.2	59.7	78.0	77.2	11,52	19,90	33.1
1957 D .....	69.2	62.9	36.9	.	.	25.2	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	8,35	18.1
1960 Juli .....	45.0	26.0	.	33.0	.	19.6	.	.	26.3	.	8,31	17.6
Aug. ....	46.0	28.0	.	31.0	.	.	.	.	24.6	.	8,38	.
Sept. ....	43.6	.	.	31.0	22.6	.	.	27.2	.	3,78	8,39	20.0
Okt. ....	.	28.3	.	.	.	20.0	31.0	27.3	25.11	3,68	8,23	.
Nov. ....	.	.	.	.	.	.	35.6	27.7	26.1	3,98	8,38	.
Dez. ....	.	.	17.9	.	24.6	18.6	36.0	27.3	27.8	4,00	8,32	.
1961 Jan. ....	.	27.6	.	32.6	.	21.0	.	.	27.6	4,00	8,32	.
Febr. ....	40.0	.	.	31.3	22.3	19.0	33.9	.	25.9	3,90	8,37	.
März ....	.	25.0	.	31.0	.	.	.	.	25.11	4,08	8,45	.
April ....	45.6	25.0	.	31.6	.	.	.	.	.	4,29	9,53	.
Mai ....	40.0	26.7	.	.	.	.	.	.	27.0	4,35r	9,54	.
Juni ....	.	26.7	.	34.4	.	.	.	28.0	26.3	4,15	9,55	.
Juli ... ..	.	26.6	.	33.0	.	.	.	.	25.11	4,25	9,30	.
Aug. ... ..	.	.	.	.	.	.	.	31.6	28.1	.	9,40	.

Jahr von Monat nach	noch: Kohle			Rohol						Düngemittel			
	Danzig/Stettin		Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		(Phosphat)			
	Buenos Aires	Westitalien		UK-Kontinent		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		US-Golf	Casablanca	Sfax	
					darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		UK	Antw./Rttd.			
s je 2240 lbs													
1938 D .....	.	13.7 <sup>5)</sup>	6.0 <sup>6)</sup>	.	13.7	.	49.10 <sup>7)</sup>	.	84.2 <sup>7)</sup>	24.10	36.0	8.5 <sup>8)</sup>	24.2 <sup>9)</sup>
1950 D .....	49.5	31.4	23.8	44.7 <sup>7)</sup>	.	.	31.1 <sup>7)</sup>	.	44.3 <sup>7)</sup>	.	23.0	.	29.5
1954 D .....	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>7)</sup>	.	.	36.4 <sup>7)</sup>	.	69.4 <sup>7)</sup>	.	27.2	.	37.2
1955 D .....	76.1	42.6	33.5	37.2 <sup>7)</sup>	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	90.10	35.8	44.0
1956 D .....	40.2	46.2	37.11	.	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	107.6	39.9	32.0
1957 D .....	.	29.5	35.2	.	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	90.7	27.6	20.6
1958 D .....	36.6	22.0	23.8	.	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	46.11	19.8	20.4
1959 D .....	38.4	25.3	24.8	.	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D .....	36.7	25.2	24.1	.	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1960 Juli .....	36.0	23.3	24.4	14.4	15.8	.	.	.	24.4	25.1	.	.	.
Aug. ....	.	24.0	24.8	12.2	12.11	.	.	.	25.4	26.0	49.6	19.9	.
Sept. ....	36.0	25.3	23.9	13.0	13.10	.	.	.	31.0	32.1	47.6	.	.
Okt. ....	.	.	23.0	13.4	14.2	.	.	.	35.8	37.0	49.0	19.7	20.0
Nov. ....	36.0	.	16.2	17.2	17.3	18.5	.	.	36.0	37.4	45.0	19.6	.
Dez. ....	.	26.6	23.11	22.0	23.4	.	.	.	41.10	43.5	49.5	19.6	.
1961 Jan. ....	34.9	26.5	.	16.1	17.1	.	.	.	31.8	32.9	44.9	.	.
Febr. ....	34.0	.	23.4	13.0	13.10	19.3	.	.	30.1	31.2	.	.	.
März ....	.	24.0	.	12.5	13.2	.	.	.	30.9	31.10r	.	19.0	21.0
April ....	.	.	21.0	12.5	13.2	.	.	.	20.9r	21.11r	.	21.0	.
Mai ....	r	.	26.3	11.5r	12.1r	.	.	.	20.9	21.10r	.	.	.
Juni ....	43.0	.	.	12.1	12.11	16.4	17.4	.	23.7	24.1	.	.	.
Juli ....	41.9	31.9	25.6	16.3	17.3	.	.	.	26.9	27.7	.	19.11	.
Aug. ....	42.6	32.0	24.6	15.3	16.3	.	.	.	27.6	28.5	.	20.3	20.6

Jahr von Monat nach	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
	(Kali) Antw./ Hbg. <sup>2)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup>	Ost- Kanada <sup>10)</sup>	Archang- elsk <sup>10)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- elsk <sup>10)</sup>	Große Seen		Northern Range		
	Japan	Nord- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>11)</sup>	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien <sup>11)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>11)</sup>	West- italien <sup>11)</sup>	Japan <sup>11)</sup>
	\$ je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs		\$ je Standard	\$ je 2240 lbs				
1938 D .....	.	.	176.6	155.6	70.7	.	190.5	.	.	.	.	.
1950 D .....	10.16	.	195.3	172.0	88.2	13.93	223.2	.	.	8.54	.	.
1954 D .....	10.49	104.10	305.6	263.4	144.6	24.87	306.0	.	.	12.97	.	.
1955 D .....	14.15	108.0	287.5	268.9	97.6	19.24	344.7	.	.	17.70	.	.
1956 D .....	20.67	145.7	187.2	189.6	76.2	12.08	221.6	.	.	12.28	.	.
1957 D .....	16.47	109.9	171.3	175.0	81.8	12.06	220.7	.	.	6.07	6.47	.
1958 D .....	8.45	61.10	185.0	194.10	84.11	13.61	237.1	10.55	10.37	6.04	6.42	10.33
1959 D .....	8.20	57.4	.	.	.	.	.	6.61	7.08	6.68	7.08	11.08
1960 D .....	7.68	61.2	.	.	.	.	.	.	.	7.09	7.23	11.57
1960 Juli .....	.	61.11	.	195.0	70.3	.	234.9	9.88	.	6.28	6.91	11.02
Aug. ....	.	.	.	.	76.7	12.50	240.0	10.10	8.51	5.98	6.49	10.99
Sept. ....	.	.	.	.	90.0	.	.	11.21	9.82	6.03	6.44	11.01
Okt. ....	.	61.0	.	.	.	.	.	10.75	.	6.41	6.41	10.98
Nov. ....	7.65	.	.	.	88.6	14.72	.	12.37	11.66	6.68	6.98	11.04
Dez. ....	.	.	.	.	95.0	.	.	.	11.50	7.09	7.23	11.57
1961 Jan. ....	.	.	.	.	.	.	265.0	.	.	6.98	.	11.50
Febr. ....	7.85	62.8	.	.	87.6	.	256.3	10.08	12.17	6.58	7.54	11.41
März ....	.	65.0	.	200.0	92.6	13.29	236.3	9.98	9.42	7.67	7.11	12.28
April ....	.	.	.	.	.	.	240.0	12.60	9.87	7.35	7.49	14.06
Mai ....	.	.	.	205.0	88.9	12.50	247.6	10.90	11.81	7.37	7.42	14.72
Juni ....	.	.	.	.	84.0	13.14	262.6	10.00 <sup>11)</sup>	10.71	7.96	7.58	14.58
Juli ....	.	.	.	207.6	87.11	.	.	.	9.74	.	7.46	12.74
Aug. ....	.	.	.	240.0	89.7	14.00	246.8	.	.	.	8.06	14.82

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

**D. Index der Seefrachtraten**

Jahr Monat	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien										Tanker Index (£)	
	Deutscher Seefrachtenindex					Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>3)</sup> Reisecharter											
	ins- gesamt	Linienfahrt Stück- gut	Massen- gut	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt	ins- gesamt	Ge- treide	Zucker	Kohle	Erz	Dunge- mittel	Holz	Schwe- fel	Zeit- charter <sup>2)</sup>	Scale = 100		
	2. Hj. 1954 <sup>1)</sup> = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 <sup>1)</sup> = 100	Scale <sup>2)</sup> = 100	1960 = 100											
1950 D .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1954 D .....	100,0 <sup>1)</sup>	—	—	100,0 <sup>1)</sup>	79,1 <sup>1)</sup>	116,0 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	109,6 <sup>1)</sup>	79,1		
1955 D .....	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	198,5 <sup>4)</sup>	116,1		
1956 D .....	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	264,4 <sup>4)</sup>	229,5		
1957 D .....	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>2)</sup>	151,9 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	183,8 <sup>4)</sup>	143,4		
1958 D .....	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>4)</sup>	46,9		
1959 D .....	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	85,0 <sup>4)</sup>	42,8		
1960 D .....	121,9	101,5	99,7	74,6	50,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	46,1		
1960 Jan. ....	121,1	100,2	100,8	81,8	57,0	106,6	107,8	106,7r	104,6	111,6	101,2	106,8	104,8	101,9	54,3		
Febr. ....	121,3	100,8	100,2	76,8	52,5	104,6	108,6	104,2	101,5	110,8	96,6	101,1	104,8	101,1	46,5		
März. ....	121,2	100,6	100,5	75,1	45,0	102,5	106,7	101,2	97,5	109,4	95,8	99,0	103,8	107,4	39,8		
April. ....	121,5	101,2	99,5	76,9	44,1	105,4	108,3	106,0	97,2	112,2	101,0	104,7	103,8	106,9	38,8		
Mai. ....	121,3	100,9	99,7	75,5	41,5	102,8	103,8	101,6	100,0	108,0	105,8	97,6	—	104,8	34,4		
Juni. ....	121,4	101,9	99,7	68,7	41,0	95,6	90,6	96,3	100,0	99,5	103,7	91,5	93,2	102,7	36,8		
Juli. ....	121,7	101,4	99,7	66,5	46,9	91,3	86,9	91,0	99,5	83,7	100,3	91,6	—	96,0	39,0		
Aug. ....	121,6	101,6	99,0	69,2	43,1	93,3	92,8	91,2	100,6	81,3	98,8	93,5	97,3	91,4	38,6		
Sept. ....	122,1	102,0	99,4	72,2	52,2	96,5	97,9	95,8	100,0	88,4	97,5	97,0	93,5	94,3	46,3		
Okt. ....	122,3	102,4	99,1	72,7	53,7	94,7	92,6	94,9	98,4	88,4	98,8	96,9	—	96,4	50,9		
Nov. ....	122,8	102,8	99,5	78,9	57,5	99,8	98,1	104,1	99,7	94,5	97,8	105,7	—	95,2	57,2		
Dez. ....	122,5	102,6	99,2	80,7	67,7	105,3	106,9	109,1	100,0	99,0	99,3	114,9	98,5	101,9	71,0		
1961 Jan. ....	124,9	104,9	100,5	78,5	53,8	103,7	107,2	104,0	99,8	100,7	102,6	103,7	97,3	106,1	56,0		
Febr. ....	125,5	105,1	101,7	74,1	44,2	106,0	108,3	108,4	99,0	105,5	103,9	106,9	—	105,3	44,1		
März. ....	125,0	104,9	100,9	72,0	41,3	103,2	105,5	104,1	99,7	101,1	101,5	104,0	—	109,5	43,4		
April. ....	124,9	105,0	100,2	70,9	39,3	106,9	107,0	110,9	114,3	101,4	108,3	98,4	105,8	113,7	34,0		
Mai. ....	125,5	105,5	100,7	70,2	32,6	111,3	108,5	115,8	110,8	98,8	129,0	106,5	—	117,1	32,5		
Juni. ....	125,4	105,5	100,4	70,6	36,9	108,7	102,9	117,8	121,5	97,6	121,0	98,6	104,8	111,2	35,3		
Juli. ....	126,1	106,0	101,3	72,9	41,5	105,8	106,3	109,1	107,4	97,2	112,3	100,4	—	109,0	42,3		
Aug. ....	126,6	106,1	102,4	73,6	47,0	107,2	108,0	116,1	113,5	95,1	100,0	105,0	114,8	117,9	44,3		

Jahr Monat	Niederlande							Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten	Dänemark	Norwegen				Schweden		
	Reise- Charter															
	davon:															
	ins- gesamt	Ge- treide	brit- ischen	Kohle aus amerika- nischen Häfen ein- geführt	niederlan- dischen aus-	Erz	Son- stige	ins- gesamt		Reise-	Zeit <sup>2)</sup> -	£ Tanker-	\$ USMC	Reise-	Tanker-	
	1924/38 = 100							1955 = 100	11. Hj. 1947 = 100	Scale = 100				1948 = 100		
1950 D .....	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>6)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115		
1954 D .....	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 <sup>6)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65	
1955 D .....	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92	
1956 D .....	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>8)</sup>	162,5	170	166	
1957 D .....	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,8r	139,1	149,7	102,8	135	112	
1958 D .....	243,7	233,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,4	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53	
1959 D .....	246,0	229,3	—	226,8	233,0	283,4	296,0	384,1	76	79,2	64,9	54,6	44,6 <sup>8)</sup>	114	48	
1960 D .....	254,5	228,9	—	250,9	246,6	292,0	334,6	445,0	82	82,1	73,9	52,2	45,4	125	49	
1960 Jan. ....	309,5	280,0	—	265,7	236,3	397,5	368,9	421,3	81	85,7	77,2	61,9	53,3	126	52	
Febr. ....	310,9	321,3	—	257,5	—	328,4	297,9	465,8	81	84,5	76,8	55,6	41,9	125	50	
März. ....	282,0	268,1	—	239,4	—	302,6	306,7	452,2	80	82,5	78,6	48,2	42,5	123	48	
April. ....	231,4	213,5	—	238,5	237,5	350,2	245,5	507,1	79	83,7	79,8	42,1	40,7	122	43	
Mai. ....	253,5	206,5	—	—	—	329,0	287,7	443,5	80	82,5	74,3	40,8	40,1	124	43	
Juni. ....	246,0	204,0	—	248,6	—	282,4	283,8	440,3	81	82,1	72,6	41,1	42,3	123	43	
Juli. ....	205,0	185,2	—	—	251,1	282,3	257,1	479,7	81	80,4	68,9	45,2	42,4	123	45	
Aug. ....	231,9	217,7	—	—	—	255,2	371,1	427,6	82	79,6	65,9	46,5r	38,6	125	46	
Sept. ....	239,6	219,3	—	—	—	260,9	373,1	387,2	82	80,4	74,2	52,4	43,4	126	47	
Okt. ....	260,2	239,9	—	247,0	—	272,0	319,3	409,4	84	80,1	70,4	57,1	45,9	128	53	
Nov. ....	262,2	258,4	—	248,2	—	276,0	355,6	414,3	84	81,5	75,4	59,9	51,6	129	53	
Dez. ....	266,8	258,5	—	—	—	283,0	290,9	407,2	84	82,7	73,2	75,4	61,6	129	66	
1961 Jan. ....	235,1	228,5	—	248,0	—	288,9	—	471,7	83	83,2	75,8	61,9	51,7	127	64	
Febr. ....	251,5	234,4	—	—	—	245,8	349,9	455,8	81	82,3	71,8	49,4	39,6	123	53	
März. ....	221,4	215,7	—	—	—	362,8	277,1	453,7	79	82,6	79,7	49,1	38,9	114	47	
April. ....	267,3	217,1	—	—	—	309,6	465,7	461,2	80	85,4	82,6	37,9	34,7	115	40	
Mai. ....	227,3	219,3	—	237,6	299,7	252,4	—	468,1	80	84,1	89,9	38,5r	34,5	117	40	
Juni. ....	250,5	201,5	—	—	—	354,4	301,4	443,7	81	84,6	84,6	40,1	36,2	121	42	
Juli. ....	227,4	215,3	—	245,6	—	288,0	292,1	433,3	82	83,4	79,7	48,4	45,9	121	45	
Aug. ....	259,2	234,4	—	263,2	—	258,7	363,8	458,6	84	84,3	80,5	48,7	44,8	121	46	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

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

1954 = 100

Jahr — Monat	Allgemeiner Index	Gruppen- Index Europa	Europa													
			Northern Range		Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britan- nien/ Kont. nach Buenos Aires	Nord- Ame- rika <sup>2)</sup>	Mittel- Ame- rika <sup>3)</sup>	Nord- Pazifik	Süd- Ame- rika <sup>4)</sup>	Austra- lien	Schwarz- meer	Südost- afrika <sup>5)</sup>	Westl. Mittel- meer <sup>6)</sup>	
			nach		nach		nach		nach		nach		nach		nach	
			West- Italien	Groß- brit./ Kont.	Westitalien		Großbritannien/Kont.		Europa		Großbritannien/Kont.		Mais Erz		Erz Phosph.	
			Kohle						Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide			
1958 D . . . . .	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70	
1959 D . . . . .	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69	
1960 D . . . . .	79	79	75	69	98	88	84	70	80	67	76	87	91	88	69	
1960 Jan. . . . .	86	89	80	70	—	91	87	75	89	90	81	104	—	102	97	
Febr. . . . .	83	84	74	70	102	89	82	63	90	86	82	91	—	103	61	
März . . . . .	80	81	72	70	—	83	84	77	93	73	85	—	95	—	—	
April . . . . .	80	81	76	69	—	88	85	81	93	81	83	87	—	—	—	
Mai . . . . .	79	78	78	67	—	—	85	72	71	66	78	87	—	94	83	
Juni . . . . .	75	75	78	70	95	77	83	65	66	54	70	84	—	81	61	
Juli . . . . .	74	74	—	—	98	81	83	61	61	50	65	77	—	74	—	
Aug. . . . .	75	76	77	69	100	85	83	58	69	53	75	76	92	79	61	
Sept. . . . .	76	76	70	—	97	90	83	69	73	63	74	82	90	85	—	
Okt. . . . .	75	75	66	69	—	83	85	75	81	59	66	83	88	83	63	
Nov. . . . .	82	81	79	70	—	103	83	74	85	63	70	92	91	90	—	
Dez. . . . .	79	80	71	70	96	93	83	68	89	67	80	90	92	—	60	
1961 Jan. . . . .	83	85	68	69	—	93	—	65	74	74	81	95	101	88	—	
Febr. . . . .	81	80	71	68	95	89	78	71	77	68	79	94	98	—	64	
März . . . . .	80	79	71	68	—	88	—	71	76	63	76	93	98	—	83	
April . . . . .	81	76r	76	70	87	77	78	69	82	65	79	81	89	78	65	
Mai . . . . .	87	83	76	72	104	—	109	86	74	—	80	82	—	73	—	
Juni . . . . .	82	79	74	68	107	96	99	65	76	60	78	81	—	76	59	
Juli . . . . .	79	75	75	68	—	84	96	68	65	60	81	82	96	73	63	

Jahr — Monat	noch: Europa				Afrika	Amerika					Asien (Japan)					
	Mittel- meer <sup>7)</sup>	Nord- Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra- lien/ Mauri- tius	Casa- blanca	Gruppen- Index Amerika	Northern Range	Bra- silien	Afrika/ Mittel- meer <sup>10)</sup>	Indien	Gruppen- Index Asien (Japan)	Nord- Atlantik <sup>11)</sup>	Nord- Pazifik	Mittel- meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma- laya <sup>13)</sup>	
	nach		nach	nach	nach		nach	nach				nach		nach		
	Großbritannien/ Kontinent		West- Europa	Groß- brit./ Kont.	Süd- Afrika		Süd- ame- rika	Northern Range				Japan		Japan		
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Kohle		Erz				Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph. /Salz	Erz	
1958 D . . . . .	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83	
1959 D . . . . .	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84	
1960 D . . . . .	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82	
1960 Jan. . . . .	103	77	86	98	—	89	89	96	82	—	76	78	76	66	83	
Febr. . . . .	99	65	86	95	—	91	85	97	—	92	76	75	73	62	96	
März . . . . .	92	65	83	—	88	83	86	80	82	—	79	77	69	82	87	
April . . . . .	80	70	77	87	—	81	86	—	75	—	75	75	71	68	87	
Mai . . . . .	78	70	85	77	—	87	87	—	—	—	80	82	63	90	86	
Juni . . . . .	82	69	79	77	—	83	86	—	—	80	71	78	58	—	77	
Juli . . . . .	87	—	78	67	84	82	86	—	—	78	70	73	54	74	77	
Aug. . . . .	87	65	84	73	—	78	86	73	—	74	70	75	57	—	77	
Sept. . . . .	70	64	63	72	—	86	86	—	—	—	72	77	61	—	78	
Okt. . . . .	78	63	80	84	—	84	85	—	—	83	70	75	63	67	74	
Nov. . . . .	82	74	83	—	—	98	85	—	112	—	74	80	65	77	76	
Dez. . . . .	87	64	83	—	—	81	92	76	—	74	76	75	72	—	81	
1961 Jan. . . . .	106	69	96	101	—	85	85	—	—	—	78	77	73	—	83	
Febr. . . . .	79	69	84	101	—	86	84	82	95	82	78	78	73	—	82	
März . . . . .	77	63	81	98	88	85	85	—	—	—	81	82	73	—	88	
April . . . . .	74	65	70	95	—	99	107	91	—	98	86	87	76	—	96	
Mai . . . . .	99	71	73	75	—	106	108	—	125	84	88	97	76	—	90	
Juni . . . . .	87	65	88	90	—	94	106	91	—	85	85	93	71	—	92	
Juli . . . . .	83	64	69	86	97	81	95	87	—	86	80	86	63	—	90	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

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

Jahr Monat	Großbritannien											b) Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
	a) Activity-Index												
	insgesamt	davon:											
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemika- lien/ Dünge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv			
Januar—Juni 1954 = 100												Getreide- Scale = 100	
1954 Jan./Juni . . . . .	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— <sup>1)</sup>	7,5	5,5	— <sup>1)</sup>	100,0	—	
1955 D . . . . .	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>1)</sup>	110,5	—	
1956 D . . . . .	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—	
1957 D . . . . .	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—	
1958 D . . . . .	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	—	
1959 D . . . . .	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165	
1960 D . . . . .	165,3	76,3	13,7	12,7	6,1	10,6	13,2	8,2	8,9	15,5	131,9	175	
1960 Jan. . . . .	176,0	80,1	16,7	18,7	8,2	13,3	15,0	8,2	8,9	7,0	190,2	146	
Febr. . . . .	172,4	69,8	15,5	24,8	7,0	20,1	11,7	5,0	11,7	7,0	178,6	168	
März . . . . .	216,3	89,8	9,6	14,6	6,3	12,2	13,5	9,8	8,4	52,0	149,3	206	
April . . . . .	132,8	73,1	12,9	5,5	5,3	8,1	8,0	5,9	4,4	9,6	159,2	260	
Mai . . . . .	160,0	77,4	11,8	10,7	6,1	12,7	12,8	14,6	8,9	5,1	114,0	243	
Juni . . . . .	123,6	47,7	10,8	12,0	7,1	13,8	10,3	6,8	6,5	8,6	104,5	219	
Juli . . . . .	115,8	50,9	13,6	8,8	7,1	7,1	11,4	4,8	6,9	5,2	94,2	193	
Aug. . . . .	164,2	82,0	10,6	10,4	7,9	7,4	8,2	7,1	8,0	22,8	83,9	173	
Sept. . . . .	166,8	86,3	22,3	11,1	6,8	10,0	14,1	7,6	5,9	3,0	97,0	141	
Okt. . . . .	152,9	81,3	16,2	9,2	3,4	8,9	13,2	8,2	7,9	4,7	106,7	117	
Nov. . . . .	168,0	83,7	12,1	12,3	5,5	5,0	15,4	10,8	12,8	10,4	144,1	127	
Dez. . . . .	235,1	93,4	12,8	14,0	3,1	9,1	24,7	10,0	16,9	51,1	161,5	102	
1961 Jan. <sup>2)</sup> . . . . .	218,9	114,7	24,6	15,7	3,1	8,9	13,9	8,4	15,3	14,2	215,9	133	
Febr. <sup>2)</sup> . . . . .	174,9	98,6	14,2	8,4	3,6	8,5	8,3	5,7	12,2	15,3	199,6	141	
März <sup>2)</sup> . . . . .	189,4	82,1	21,8	10,4	7,6	7,8	22,0	6,4	13,2	18,1	186,5	138	
April <sup>2)</sup> . . . . .	169,1	54,1	10,7	15,3	5,8	4,8	47,8	5,1	8,2	17,3	177,0	176	
Mai <sup>2)</sup> . . . . .	179,5	64,2	20,6	20,5	3,8	4,8	33,3	10,0	10,1	12,2	160,1	328	
Juni <sup>2)</sup> . . . . .	166,5	51,0	21,0	12,0	7,8	10,6	33,2	14,3	14,0	2,6	168,2	231	
Juli <sup>2)</sup> . . . . .	138,0	51,5	15,9	11,9	6,9	14,4	10,2	9,4	9,4	8,4	127,4	159	
Aug. <sup>2)</sup> . . . . .	140,3	62,9	15,4	13,7	5,1	6,6	16,3	5,9	7,8	6,8	139,7	192	

Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt																
Jahr Vierteljahr	AFRA-Rate		umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs													
			Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
	Scale = 100		nach		nach		nach		nach		nach		nach			
			Großbritannien	deutsche Nordseehäfen	Großbritannien	deutsche Nordseehäfen	Großbritannien	deutsche Nordseehäfen	Großbritannien	deutsche Nordseehäfen	Großbritannien	deutsche Nordseehäfen	Großbritannien	deutsche Nordseehäfen	Westitalien	
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
1954 D . . . . .	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D . . . . .	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D . . . . .	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 <sup>3)</sup>		87,9 <sup>3)</sup>		70,7 <sup>3)</sup>	
1957 D . . . . .	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 <sup>3)</sup>		95,6 <sup>3)</sup>		82,10 <sup>3)</sup>	
1958 D . . . . .	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I . . . . .	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D . . . . .	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D . . . . .	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1958 I . . . . .	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3		52,4	
II . . . . .	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2	
III . . . . .	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2	
IV . . . . .	113,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4		64,10		48,0	
1959 I . . . . .	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II . . . . .	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III . . . . .	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV . . . . .	106,9	94,7	34,9	30,9	36,6	32,8	41,1	36,5	43,8	38,8	59,1	53,1	61,5	55,1	43,11	39,8
1960 I . . . . .	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II . . . . .	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1
III . . . . .	97,6	87,7	31,9	28,6	33,8	30,3	37,6	33,8	39,10	35,10	54,6	49,7	56,7	51,6	40,8	37,2
IV . . . . .	100,2	88,7	32,7	28,10	34,7	30,7	38,6	34,1	40,11	36,3	55,9	50,1	57,11	52,0	41,7	37,6
1961 I . . . . .	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	35,1	32,0	37,3	34,1	51,4	47,6	53,4	49,3	38,5	35,8
II . . . . .	92,5	84,1	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	52,0	47,10	54,0	49,8	38,10	35,11
III . . . . .	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,9	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2	39,4	36,3

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

# III. Luftverkehr

## A. Flugpreise im Personenverkehr

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

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

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel										August 1961	
			1956		1957		1958		1959		1960			
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	HF	102	76	106	77	109	80	109	80	109	80	106	76
		HR	184	137	190	139	197	144	197	144	197	144	191	137
		HR a)	—	—	—	—	—	115 <sup>4)</sup>	115	—	115	—	—	109
Deutschland	Berlin	HF	111	89	111	89	111	90	111	93	111	93	111	93
		HR	200	159	200	159	200	164	200	168	200	168	200	168
		HR b)	—	130	—	130	—	132	—	136	—	136	—	136
	Bremen	HF	131	102	136	102	128	102	128	102	128	102	128	102
		HR	235	184	245	184	231	184	231	184	231	184	231	184
		HR c)	—	132 <sup>2)</sup>	—	132	—	132	—	132	—	132	—	132
		HR d)	—	166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	63	50	66	50	62	50	62	50	62	50	62	50
		HR	114	90	119	90	112	90	112	90	112	90	112	90
		HR b)	—	62	—	62	—	62 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—
		HR c)	—	—	—	70 <sup>3)</sup>	—	70	—	70	—	70	—	70
	Hamburg	HF	131	102	136	102	128	102	128	102	128	102	128	102
		HR	235	184	245	184	231	184	231	184	231	184	231	184
		HR c)	—	d) 166	—	144 <sup>2)</sup>	—	144	—	144	—	144	—	144
	Hannover	HF	88	69	92	69	86	69	86	69	86	69	86	69
		HR	158	125	166	125	155	125	155	125	155	125	155	125
		HR c)	—	96 <sup>2)</sup>	—	96	—	96	—	96	—	96	—	96
	München	HF	90	70	94	70	88	70	88	70	88	70	88	70
		HR	162	126	170	126	159	126	159	126	159	126	159	126
		HR c)	—	98 <sup>2)</sup>	—	98	—	98	—	98	—	98	—	98
	Nürnberg	HF	51	40	54	40	50	40	50	40	50	40	50	40
		HR	92	72	98	72	90	72	90	72	90	72	90	72
		HR c)	—	60 <sup>1)</sup>	—	60	—	60	—	60	—	60	—	60
	Stuttgart	HF	51	40	54	40	50	40	50	40	50	40	50	40
		HR	92	72	98	72	90	72	90	72	90	72	90	72
		HR c)	—	56 <sup>2)</sup>	—	56	—	56	—	56	—	56	—	56
Frankreich	Paris	HF	127	96	134	103	141	109	143	110	143	110	144	107
		HR	229	173	241	186	255	196	258	198	258	198	260	193
Griechenland	Athen	HF	701	527	708	536	708	536	708	536	708	536	674	511
		HR	1262	949	1275	965	1275	965	1275	965	1275	965	1214	920
		HR a)	—	718 <sup>1)</sup>	—	718 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Groß- britannien	London	HF	220	173	233	182	243	188	245	189	245	189	233	180
		HR	396	312	420	329	438	339	441	341	441	341	420	324
		HR ab)	—	—	—	249 <sup>4)</sup>	—	260 <sup>4)</sup>	—	260 <sup>4)</sup>	—	260 <sup>4)</sup>	—	—
Italien	Mailand	HF	209	156	217	158	225	164	225	164	225	164	214	156
		HR	377	281	391	285	405	296	405	296	405	296	386	281
		HR a)	—	245	—	255	—	265	—	252	—	247 <sup>4)</sup>	—	236 <sup>4)</sup>
	Rom	HF	307	228	318	231	330	240	330	240	330	240	314	228
		HR	553	411	573	416	594	432	594	432	594	432	566	411
		HR a)	—	—	—	b) 369 <sup>4)</sup>	—	388 <sup>4)</sup>	—	360 <sup>4)</sup>	—	360 <sup>4)</sup>	—	343 <sup>4)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	HF	384	285	414	301	414	301	414	301	414	301	383	275
		HR	691	514	746	542	746	542	746	542r	746	542	690	495
		HR a)	—	434	—	434	—	434	—	434	—	422	—	398
Niederlande	Amsterdam	HF	108	80	112	81	116	85	116	85	116	85	113	81
		HR	194	144	201	146	209	153	209	153	209	153	204	146
		HR a)	—	—	—	—	—	120 <sup>4)</sup>	—	120 <sup>4)</sup>	—	120 <sup>4)</sup>	—	115
Norwegen	Oslo	HF	368	304	377	310	387	322	392	327	394	328	386	312
		HR	663	548	680	558	697	579	707	589	710	591	695	562
		HR ab)	—	409 <sup>4)</sup>	—	411 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich	Wien	HF	196	146	207	151	210	153	210	153	210	153	200	146
		HR	352	263	372	272	378	276	378	276	378	276	360	263
Portugal	Lissabon	HF	505	381	534	395	543	402	543	402	543	402	517	382
		HR	910	685	962	712	978	724	978	724	978	724	931	688
Spanien	Barcelona	HF	322	239	333	242	346	252	346	252	346	252	334	244
		HR	580	434	601	437	623	454	623	454	623	454	602	440
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	377 <sup>2)</sup>	—	377	—	359
	Madrid	HF	388	293	410	304	417	309	417	309	417	309	398	294
		HR	699	528	739	548	751	557	751	557	751	557	717	530
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	464 <sup>2)</sup>	—	464	—	442
Schweden	Stockholm	HF	368	304	377	310	387	322	392	327	394	328	386	312
		HR	663	548	680	558	697	579	707	589	710	591	695	562
		HR a)	—	409 <sup>4)</sup>	—	b) 411 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweiz	Genf	HF	176	131	180	131	176	131	174	131	174	131	166	125
		HR	317	236	324	236	317	236	314	236	314	236	299	225
		HR ab)	—	199	—	199	—	199	—	199	—	—	—	—
	Zürich	HF	123	92	126	92	126	92	126	92	126	92	120	87
		HR	222	166	227	166	227	166	227	166	227	166	216	157
		HR ab)	—	140	—	140	—	140	—	140	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	796	592	825	603	830	608	830	608	830	608	791	580
		HR	1433	1066	1485	1085	1494	1095	1494	1095	1494	1095	1424	1044

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

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

von Frankfurt (Main)  nach			Zwölfmonatsmittel										August 1961	
			1956		1957		1958		1959		1960		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1100	762	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1132	773
		HR	1981	1372	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2038	1392
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2350	1662	2447	1706	2588	1768	2635	1788	2711	1744 <sup>1)</sup>	2800	1535 <sup>2)</sup>
		HR	4230	2992	4405	3071	4659	3182	4743	3219	4880	3140 <sup>1)</sup>	5040	2763 <sup>2)</sup>
Asien														
Aden	Aden	HF	1700	1274	1800	1318	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2005	1322
		HR	3060	2294	3240	2373	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3609	2380
Birma	Rangun	HF	2682	2024	2905	2094	3064	2174	3205	2262	3284	2232 <sup>1)</sup>	3271	1983 <sup>2)</sup>
		HR	4827	3643	5229	3770	5516	3913	5769	4071	5912	4018 <sup>1)</sup>	5888	3570 <sup>2)</sup>
Ceylon	Colombo	HF	2288	1647	2441	1709	2482	1729	2570	1791	2637	1806 <sup>1)</sup>	2621	1703 <sup>2)</sup>
		HR	4118	2965	4394	3076	4468	3113	4626	3225	4748	3251 <sup>1)</sup>	4718	3066 <sup>2)</sup>
Indien	Bombay	HF	2044	1447	2185	1509	2223	1529	2312	1591	2379	1606 <sup>1)</sup>	2375	1512 <sup>2)</sup>
		HR	3679	2605	3933	2716	4002	2753	4161	2865	4283	2891 <sup>1)</sup>	4275	2722 <sup>2)</sup>
	Kalkutta	HF	2276	1647	2429	1709	2470	1729	2559	1791	2623	1806 <sup>1)</sup>	2599	1703 <sup>2)</sup>
		HR	4090	2965	4370	3076	4446	3113	4606	3225	4723	3251 <sup>1)</sup>	4679	3066 <sup>2)</sup>
Irak	Bagdad	HF	1391	968	1435	977	1461	994	1470	1000	1470	1000	1423	975
		HR	2504	1743	2583	1759	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2562	1753
Iran	Abadan	HF	1459	1059	1529	1094	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1580	1087
		HR	2626	1906	2753	1970	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2844	1957
	Teheran	HF	1585	1118	1623	1118	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1580	1087
		HR	2853	2013	2922	2013	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2844	1957
Japan	Tokio	HF	3690	2702	4058	2799	4243	2888	4421	2997	4526	2979 <sup>1)</sup>	4503	2711 <sup>2)</sup>
		HR	6642	4864	7305	5039	7638	5203	7956	5394	8147	5362 <sup>1)</sup>	8106	4880 <sup>2)</sup>
Libanon	Beirut	HF	1100	762	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1132	773
		HR	1981	1372	2076	1419	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2038	1392
Philippinen	Manila	HF	3373	2476	3705	2564	3899	2662	4061	2765	4149	2744 <sup>1)</sup>	4111	2487 <sup>2)</sup>
		HR	6072	4458	6669	4616	7019	4792	7310	4977	7468	4939 <sup>1)</sup>	7400	4477 <sup>2)</sup>
Singapur und Malaya	Singapur	HF	2829	2076	3105	2164	3273	2244	3426	2332	3508	2293 <sup>1)</sup>	3484	2016 <sup>2)</sup>
		HR	5092	3738	5589	3896	5892	4024	6167	4197	6315	4128 <sup>1)</sup>	6272	3629 <sup>2)</sup>
Syrien	Damaskus	HF	1100	762	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1132	773
		HR	1981	1372	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2038	1392
Thailand	Bangkok	HF	2794	2050	3070	2129	3229	2209	3370	2297	3452	2258 <sup>1)</sup>	3439	1983 <sup>2)</sup>
		HR	5029	3690	5526	3833	5813	3976	6066	4134	6214	4065 <sup>1)</sup>	6191	3570 <sup>2)</sup>
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	3758	2799	3893	2834	4034	2940	4264	3055	4396	3046 <sup>1)</sup>	4346	2767 <sup>2)</sup>
		HR	6764	5039	7008	5102	7262	5292	7675	5499	7913	5483 <sup>1)</sup>	7823	4981 <sup>2)</sup>
Amerika														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3054	—	3218	2361 <sup>3)</sup>	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3076	1752 <sup>1)</sup>
		HR	5498	—	5792	4250 <sup>2)</sup>	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5537	3154 <sup>1)</sup>
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2915	—	3073	2235 <sup>3)</sup>	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2948	1552 <sup>1)</sup>
		HR	5247	—	5531	4023 <sup>2)</sup>	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5307	2794 <sup>1)</sup>
Chile	Santiago	HF	3272	—	3470	2533 <sup>3)</sup>	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3288	1912 <sup>1)</sup>
		HR	5890	—	6202	4560 <sup>2)</sup>	6453	4684	6502	4725	6502	4725	5918	3442 <sup>1)</sup>
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1882	2363	1882	2394	1882	2415	1882	2415 <sup>6)</sup>	1844 <sup>1)6)</sup>	2300 <sup>6)</sup>	1608 <sup>2)6)</sup>
		HR	4355	3388	4255	3388	4309	3388	4347	3388	4347 <sup>6)</sup>	3320 <sup>1)6)</sup>	4140 <sup>6)</sup>	2895 <sup>2)6)</sup>
		HR a)	3999	3135	4213 <sup>4)</sup>	3219 <sup>4)</sup>	—	b) 2980 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3054	—	3218	2361 <sup>3)</sup>	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3076	1752 <sup>1)</sup>
		HR	5498	—	5792	4250 <sup>2)</sup>	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5537	3154 <sup>1)</sup>
Venezuela	Caracas	HF	2373	1853	2321	1853	2352	1853	2373	1853	2373 <sup>6)</sup>	1823 <sup>1)6)</sup>	2260 <sup>6)</sup>	1608 <sup>2)6)</sup>
		HR	4272	3336	4178	3336	4234	3336	4272	3336	4272 <sup>6)</sup>	3281 <sup>1)6)</sup>	4068 <sup>6)</sup>	2895 <sup>2)6)</sup>
		HR a)	5923	3082	4137 <sup>4)</sup>	3166 <sup>4)</sup>	—	b) 2927 <sup>5)</sup>	—	—	—	3040 <sup>7)</sup>	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	1967	1379	1883	1379	1951	1458	2016 <sup>8)</sup>	1512 <sup>8)</sup>	2025 <sup>8)</sup>	1374 <sup>1)8)</sup>	1928 <sup>8)</sup>	1168 <sup>2)8)</sup>
		HR	3541	2483	3390	2483	3513	2625	3629 <sup>8)</sup>	2722 <sup>8)</sup>	3645 <sup>8)</sup>	2474 <sup>1)8)</sup>	3470 <sup>8)</sup>	2102 <sup>2)8)</sup>
		HR a)	3405 <sup>9)</sup>	2313	—	—	—	—	—	—	—	2133 <sup>10)</sup>	—	—
		HR c)	—	—	—	b) 2074 <sup>9)</sup>	—	b) 2074 <sup>4)</sup>	—	—	—	1662 <sup>2)11)</sup>	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

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

von Frankfurt (Main)  nach		Zwölfmonatsmittel										August 1961	
		1956		1957		1958		1959		1960			
		unter	über	unter	über	unter	über	unter	über	unter	über		
		45		45		45		45		45			
Kilogramm													
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	0,80	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,80	0,60
Danemark	Kopenhagen	1,93	1,47	2,02	1,51	2,12	1,59	2,20	1,65	2,23	1,68	2,12	1,60
Deutschland	Berlin	0,97	0,76	1,02	0,76	1,06	0,79	1,09	0,80	1,10	0,80	1,10	0,80
	Bremen	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00	1,35	1,00
	Düsseldorf	0,55	0,42	0,54	0,41	0,57	0,43	0,59	0,44	0,60	0,45	0,60	0,45
	Hamburg	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00	1,35	1,00
	München	0,76	0,59	0,78	0,59	0,81	0,62	0,84	0,64	0,85	0,65	0,85	0,65
	Stuttgart	0,42	0,29	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45	0,34	0,45	0,35	0,45	0,35
Finnland	Helsinki	3,65	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	4,05	3,05	4,12	3,11	3,92	2,96
Frankreich	Paris	0,97	0,76	1,05	0,80	1,08	0,83	1,09	0,84	1,09	0,84	1,04	0,80
Großbritannien	London	1,47	1,13	1,60	1,18	1,67	1,25	1,68	1,26	1,68	1,26	1,60	1,20
Italien	Rom	2,02	1,51	2,10	1,60	2,21	1,67	2,23	1,68	2,23	1,68	2,12	1,60
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,63	0,84	0,63	0,87	0,66	0,88	0,67	0,88	0,67	0,84	0,64
Norwegen	Oslo	2,81	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,45	3,32	2,48	3,16	2,36
Österreich	Wien	1,30	1,01	1,39	1,05	1,46	1,08	1,47	1,09	1,47	1,09	1,40	1,04
Portugal	Lissabon	3,57	2,69	3,78	2,81	3,92	2,95	3,95	2,98	3,95	2,98	3,76	2,84
Spanien	Madrid	2,86	2,14	3,02	2,27	3,13	2,34	3,15	2,35	3,15	2,35	3,00	2,24
Schweden	Stockholm	2,82	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,48	3,32	2,52	3,16	2,40
Schweiz	Zürich	0,95	0,70	0,97	0,71	1,00	0,75	1,01	0,76	1,01	0,76	0,96	0,72
Türkei	Istanbul	5,12	3,82	5,38	4,03	5,59	4,21	5,63	4,24	5,63	4,24	5,36	4,04
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,00	4,48
Kongo (Rep.)	Leopoldville	11,12	8,34	11,76	8,82	11,76	8,82	12,16	9,13	12,35	9,28	11,76	8,84
Ghana	Accra	10,32	7,75	11,00	8,23	11,00	8,23	11,54	8,66	11,59	8,69	11,04	8,28
Marokko	Casablanca	3,23	2,43	3,31	2,47	3,29	2,46	3,32	2,48	3,32	2,48	3,16	2,36
Südafrik. Union	Johannesburg	14,11	10,58	14,99	11,26	15,66	11,75	16,32	12,24	16,59	12,43	15,80	11,84
<b>Asien</b>													
Birma	Rangun	15,56	11,67	16,55	12,39	17,21	12,92	17,68	13,27	17,85	13,40	17,00	12,76
Ceylon	Colombo	14,11	10,58	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,28	10,72
Hongkong	Victoria	20,01	15,03	21,29	15,96	23,08	17,33	23,63	17,74	23,73	17,81	22,60	16,96
Indien	Bombay	12,74	9,54	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	12,88	9,68
	Kalkutta	13,90	10,42	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,08	10,56
Indonesien	Djakarta	18,01	13,52	19,19	14,36	20,00	14,99	20,69	15,51	20,96	15,71	19,96	14,96
Irak	Basra	7,96	5,97	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,04	6,04
Iran	Teheran	9,17	6,89	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,24	6,96
Israel	Tel Aviv	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,00	4,48
Japan	Tokio	24,40	18,30	25,96	19,45	27,04	20,29	27,65	20,73	27,85	20,87	26,52	19,88
Libanon	Beirut	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,00	4,48
Pakistan	Karachi	11,63	8,73	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	11,76	8,84
Syrien	Damaskus	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,00	4,48
Thailand	Bangkok	16,80	12,61	17,85	13,40	18,62	13,96	18,77	14,07	18,77	14,07	17,88	13,40
<b>Australien und Ozeanien</b>													
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	22,22	16,67	22,22	16,67	24,11	18,07	25,30	18,97	25,70	19,28	24,48	18,36
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	25,87	19,40	25,87	19,40	27,76	20,84	28,95	21,71	29,36	22,01	27,96	20,96
<b>Amerika<sup>3)</sup></b>													
Argentinien	Buenos Aires	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80	21,32	16,00
Bolivien	La Paz	21,38	16,09	22,05	16,59	22,65	17,01	22,76	17,09	22,76	17,09	21,68	16,28
Brasilien	Rio de Janeiro	17,72	13,32	19,29	14,49	19,74	14,83	20,27	15,22	20,54	15,41	19,56	14,68
Chile	Santiago	20,80	15,61	21,04	16,79	21,86	16,42	22,67	17,02	22,93	17,22	21,84	16,40
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,68	8,78	12,20	9,16	12,75	9,58	12,98	9,74	12,36	9,28
	Toronto	11,55	8,69	12,14	9,11	12,66	9,53	13,22	9,95	13,44	10,12	12,80	9,64
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,88	11,93	16,44	12,35	16,55	12,43	16,55	12,43	15,76	11,84
Kuba	Havana	13,15	9,91	13,73	10,37	14,40	10,90	14,92	11,23	15,12	11,34	14,40	10,80
Mexiko	Mexiko City	14,49	11,09	15,08	11,55	15,71	12,11	16,28	12,55	16,51	12,73	15,72	12,12
Peru	Lima	19,53	14,70	20,20	15,20	20,80	15,62	20,92	15,71	20,92	15,71	19,92	14,96
Uruguay	Montevideo	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80	21,32	16,00
Venezuela	Caracas	14,32	10,75	15,04	11,30	15,67	11,75	15,79	11,84	15,79	11,84	15,04	11,28
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,61	12,05	9,07	12,58	9,46	13,13	9,87	13,36	10,04	12,72	9,56

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.



**B. Luftfrachtraten im Güterverkehr**  
**Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren von Frankfurt (Main)**  
**nach wichtigen internationalen Flughäfen**

Raten in DM je kg

Warenart	Bestimmungsort	Mindest- gewicht in kg	S t a n d November					Stand August
			1956	1957	1958	1959	1960	1961
von Frankfurt (Main) nach .....								
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g. ....	d) Boston .....	45	4,54	4,62	4,62	4,62	4,62r	4,40
	Brussel .....	250	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,44 <sup>2)</sup>
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,47	1,47	—	—	—
	d) New York .....	45	4,54	4,62	4,62	4,62	4,62r	4,40
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,64 <sup>2)</sup>
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	c) Göteborg .....	250	1,39	1,47	1,47	—	—	—
	a) New York .....	45	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	2,88
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,64 <sup>2)</sup>
Holz, Kunstwaren .....	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	3,36	3,20
Maschinen, Werkzeuge a. n. g., ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen-Ersatzteile .....	c) Brussel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
	New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	4,84
Maschinen, Geschäfts-, Büro- .....	Kairo .....	100	3,24	3,40	3,86 <sup>3)</sup>	3,86 <sup>3)</sup>	3,86 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>
	New York .....	45	5,08	5,33	5,33	5,33	5,33	5,08
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen .....	d) Algier .....	100	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,44
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
	c) Bagdad .....	45	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87	4,64
	Baranquilla .....	45	8,48	8,48	8,48	8,48	8,48	8,08
	Bogotá .....	45	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53	9,08
	Caracas .....	45	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	8,16
	Curacao .....	45	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	7,56
	Houston .....	45	—	6,59	6,72	6,72	6,72	6,40
	Mexiko City .....	45	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,56
	New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	4,84
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktischen sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen .....	c) Beirut .....	100	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,24
	c) Brüssel .....	250	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42	0,40
		100	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
	c) Casablanca .....	100	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,84
	c) Teheran .....	250	5,29 <sup>2)</sup>	5,29 <sup>1)</sup>	4,66 <sup>2)</sup>	—	—	—
	c) Tunis .....	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52
Optische Waren, photographische und Projek- tionsausrüstungen, einschl. Zubehör und Ersatzteile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44
	d) Mexiko City .....	45	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85	7,48
	a) New York .....	45	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24
Instrumente, Apparate und Zubehör Wissenschaftliche und Labor- .....	c) London .....	100	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72
		45	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Athen .....	45	—	—	2,44	2,44	2,44	2,32
	Beirut .....	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,28
	Houston .....	45	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89	6,56
	Kairo .....	45	—	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28
	b) New York .....	45	5,08	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24
Uhren aller Art a. n. g. ....	Houston .....	45	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64	7,28
	Montreal .....	45	—	—	6,38	6,38	6,38	5,72
	New York .....	45	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01	5,72
Silberschmiedewaren und Schneidwaren aus Silber .....	Houston .....	45	—	—	—	7,52	7,52	7,16
	c) New York .....	45	—	—	—	5,88	5,88	5,60
Kugellager .....	London .....	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,84
Bijouteriewaren .....	d) London .....	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,84
	c) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	4,84
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. ....	a) Bagdad .....	100	—	—	4,70	4,70	4,70	4,48
	c) Brussel .....	250	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,44 <sup>1)</sup>
	a) Damaskus .....	100	—	3,65	3,65	3,53	3,53	3,36
	Mexiko City .....	45	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,32
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82	3,64
	a) Teheran .....	100	5,45	5,59	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,64 <sup>2)</sup>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

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

Warenart	Versandort	Mindest- gewicht in kg	Stand November					Stand August
			1956	1957	1958	1959	1960	1961
nach Frankfurt (Main) von .....								
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unter- kleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	100	—	1,34	1,34	1,34	1,34	1,28
	d) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,36
	e) Malmö .....	100	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	1,20
	c) Manchester .....	250	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	0,84
	Mexiko City .....	45	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	6,88
	Paris .....	45	—	0,55 <sup>1)</sup>	0,55 <sup>1)</sup>	0,55	0,50	0,48
	c) New York .....	45	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>4)</sup>	4,63 <sup>4)</sup>	4,41 <sup>4)</sup>
	Tel Aviv/Jaffa ..	100	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	3,08
	e) Zürich .....	45	—	0,59	0,59	0,59	0,59	0,56
	Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ...	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
c) Manchester .....		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,80
New York .....		45	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>4)</sup>	3,06 <sup>4)</sup>	2,91 <sup>4)</sup>
Tokio .....		100	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	8,00 <sup>3)</sup>
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten .....	Bogotá .....	45	8,99	9,07	9,07	9,07	9,07	8,64
	Caracas .....	45	6,64	6,72	6,72	6,72	6,72	6,40
	Dublin .....	45	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,12
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,72
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92
	Mexiko City .....	45	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	6,88
	New York .....	45	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>4)</sup>	3,06 <sup>4)</sup>	2,91 <sup>4)</sup>
	Paris .....	45	0,50	0,50 <sup>1)</sup>	0,50	0,50	0,50	0,48
	Tokio .....	100	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	8,00 <sup>3)</sup>
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme ...	Damaskus .....	100	2,56	2,81	2,81	2,26 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>	1,96 <sup>2)</sup>
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32
	Istanbul .....	250	—	—	—	2,35	2,35	2,24
	Kairo .....	100	—	2,35	2,35	2,27 <sup>2)</sup>	2,27 <sup>2)</sup>	2,16 <sup>2)</sup>
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28
	Oran .....	100	—	—	1,60	1,60	1,60	1,52
	Teheran .....	250	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	2,28
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....	e) Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96
Opium roh .....	Istanbul .....	250	2,39	2,52	2,52	2,52	2,52	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutik- und Arzneimittel a. n. g. ....	Montreal .....	250 <sup>5)</sup>	—	—	—	4,17 <sup>5)</sup>	4,17 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>
		45	5,54	5,46	5,46	5,46 <sup>4)</sup>	5,46 <sup>4)</sup>	4,85 <sup>4)</sup>
	b) New York .....	250 <sup>5)</sup>	—	—	—	3,80 <sup>5)</sup>	3,80 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>
		45	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>4)</sup>	5,09 <sup>4)</sup>	4,85 <sup>4)</sup>
Kosmetika Toilettenartikel, u. Parfüme a. n. g.	b) New York .....	45	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>4)</sup>	5,09 <sup>4)</sup>	4,85 <sup>4)</sup>
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ....	Bergen .....	100	—	1,89	1,89	1,89	1,89	2,08 <sup>3)</sup>
	Glasgow .....	250	1,05 <sup>1)</sup>	—	—	1,18	1,18	1,12
	b) Houston .....	45	6,59	6,26	6,30	6,30 <sup>4)</sup>	6,30 <sup>4)</sup>	6,00 <sup>4)</sup>
	b) New York .....	45	5,09	5,33	5,38	5,37 <sup>4)</sup>	5,37 <sup>4)</sup>	5,11 <sup>4)</sup>
	Stockholm .....	100	1,72 <sup>3)</sup>	1,81 <sup>3)</sup>	1,85 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	1,84 <sup>3)</sup>
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand .....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76
	d) Mailand .....	250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,68
	d) Mailand .....	500	—	—	—	—	—	—
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>6)</sup> .....	a) New York/Boston	45	5,08	5,08	5,08	5,08 <sup>4)</sup>	5,08 <sup>4)</sup>	4,85 <sup>4)</sup>
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	—	1,47	1,47	1,47	1,47	1,40
	Lissabon .....	100	1,55	1,55	—	—	—	—
	Lissabon .....	250	1,22	1,22	—	2,06 <sup>3)</sup>	2,06 <sup>3)</sup>	1,97 <sup>3)</sup>
	Tanger .....	45	—	1,72	1,72	1,72	1,72	—
Pelze, Häute, Felle, ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen .....	45	—	—	—	2,69	2,81	2,68
		100	2,44	2,44	—	2,44	2,44	2,32
		250	—	—	—	2,18	1,81	1,72
		500	—	—	—	1,81	—	—
	Bangkok <sup>7)</sup> .....	45 <sup>7)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88
	Johannesburg ...	250	4,70	—	4,96	4,96	4,96	4,72
	Karachi <sup>8)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,00
	b) London .....	100	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84
	d) Mailand <sup>9)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84
	b) Montreal .....	45	5,54	5,37	4,49	4,54 <sup>4)</sup>	4,54 <sup>4)</sup>	3,97 <sup>4)</sup>
	New York <sup>10)</sup> .....	45	—	5,08	4,20	4,17 <sup>4)</sup>	4,17 <sup>4)</sup>	3,97 <sup>4)</sup>
	a) Paris <sup>11)</sup> .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59 <sup>2)</sup>	2,59 <sup>2)</sup>
	Teheran .....	250	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	2,28

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Gebühren für Briefsendungen im Bundesgebiet und im Auslandsverkehr

Sätze in Pf

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten		
	Orts-				Fern-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-
	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			
ab 1. 12. 1933 ..	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15
ab 1. 3. 1946 ....	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30
ab 1. 9. 1948 ....	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20
ab 1. 7. 1954 ..	10	20	30	40	20	40	60	80	40	20	8	10	20
Jahr und 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 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	min- destens
ab 1. 12. 1933 ....	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25
ab 1. 3. 1946 ....	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50
ab 1. 9. 1948 ....	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30
ab 1. 7. 1954 ..	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	10	10	40
Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben							Päckchen					
	Inlands-				Auslands-			Inlands- verkehr	Auslandsverkehr				
	verkehr												
	bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	mindestens			für je 50 g		mindestens		
ab 1. 12. 1933 ...	8	15	30	5	5	10	40	10	50				
ab 1. 3. 1946 ...	16	30	60	10	10	20	80	20	100				
ab 1. 9. 1948 ..	10	20	40	10	5	10	60	10	60				
ab 1. 7. 1954 .	15	25	50	10	10	20	70	20	80				

B. Gebühren für Paketsendungen im Bundesgebiet (Entfernung 150 km)<sup>1)</sup>

Sätze in Pf je kg

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	a) 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
ab 15. 1. 1932 ...	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
ab 1. 3. 1946 ...	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
ab 1. 9. 1948 ...	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
ab 20. 10. 1951 ...	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
ab 1. 5. 1958 ...	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	noch: a) Pakete						b) 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	
ab 15. 1. 1932 ..	165	180	195	210	225	240	40	45	50	
ab 1. 3. 1946 ...	330	360	390	420	450	480	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>	
ab 1. 9. 1948 ...	260	280	300	320	340	360	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>	
ab 20. 10. 1951 ...	325	350	375	400	425	450	70	80	90	
ab 1. 5. 1958 ...	390	420	450	480	510	540	80	100	120	

C. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Bundesgebiet

Sätze in Pf

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr <sup>3)</sup>				Zeitungszustellgebühr					
	für jede Ausgabe <sup>1)</sup> im durchschnittlichen Nummerngewicht				für jede Zeitung monatlich					
	bis 30 g monatlich:	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz	
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem				
	bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen						
ab 1. 12. 1933 ....	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72	
ab 1. 3. 1946 ....	6,00	0,20	0,12	0,03	4	8	12	12	144	
ab 1. 9. 1948 ....	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108	
Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut <sup>5)</sup>			Bahnhofszeitungen <sup>6)</sup>						
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	für jede Sendung im Gewicht						zusätzlich für jede weit. 500 g <sup>7)</sup>
				bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	über 1000 g bis 1500 g	über 1500 g bis 2000 g	
ab 1. 12. 1933 ....	2,5	5,0	20,0	5	10	20	30	45	60	10
ab 1. 3. 1946 ..	5,0	10,0	40,0	10	20	40	60	90	120	20
ab 1. 9. 1948 ....	3,5	7,5	30,0	8	15	30	45	70	90	15

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 12, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

D. Gebühren für den Fernsprech- und Telegrafendienst im Bundesgebiet

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechanschlüsse

Jahr und 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						
a) für Einzelanschlüsse:							
ab 1. 5. 1934 .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
ab 1. 4. 1946 .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
ab 1. 7. 1954 .....	6,00		8,00	10,00		12,00	
b) für Zweieranschlüsse:							
ab 1. 5. 1934 .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
ab 1. 4. 1946 .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
ab 1. 6. 1950 .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
ab 1. 7. 1954 .....	4,00		5,50	7,00		8,00	

2. Ortsgesprächsgebühren

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

3. Ferngesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</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	
	a) in den Hauptverkehrsstunden von 8 bis 19 Uhr, bzw. ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr													
ab 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>2)</sup>	
ab 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	
ab 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	
ab 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	
ab 1. 7. 1954 .....	0,32		0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36			
b) in den Abend- und Nachtstunden von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, bzw. ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr <sup>3)</sup>														
ab 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>4)</sup>	
ab 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	
ab 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	
ab 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	
ab 1. 6. 1950 .....	0,30		0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60		
ab 1. 7. 1954 .....	0,32		0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,30		2,69				

4. Ferngesprächsgebühren im Selbstwählferndienst

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>5)</sup>											
	innerhalb des Knoten- amts- bereichs <sup>6)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenämtern <sup>6)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptämtern <sup>6)</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
a) in den Hauptverkehrsstunden von 8 bis 19 Uhr, bzw. ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr												
ab Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
ab 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
ab 1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88			3,36	
ab 1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88			3,36	
b) in den Abend- und Nachtstunden von 19 bis 24 und von 0 bis 7 Uhr <sup>7)</sup>												
	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>8)</sup>											
ab Juli 1952												
ab 11. 8. 1953	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
ab 1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92			2,24		
ab 1. 3. 1956	0,32	0,48					0,64					

5. Gebühren für den Telegrafendienst

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Wortgebühr <sup>9)</sup>					
	gewöhnliche		dringende		Blitz- telegramme	Brief- telegramme <sup>10)</sup>
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		
ab 1. 4. 1929 .....	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05
ab 1. 3. 1931 .....	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05
ab 1. 4. 1946 .....	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	0,11)
ab 1. 8. 1948 .....	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 12, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

- A. **Verkehrspreise: Bundesrepublik Deutschland**  
 B. **Personenfahrpreise des Auslands und im Transitverkehr**

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)  
 Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main),  
 Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-,  
 Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öf-  
 fentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutsch-  
 land (Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Wäh-  
 rungen)

### II. Schiffsverkehr

- A. **Frachtsätze der Binnenschifffahrt**  
 B. **Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge**  
 C. **Frachtraten der Trampschifffahrt**  
     1. Küstenfahrt

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

2. Große Fahrt

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

Lloyd's List and Shipping Gazette, London  
 Fairplay, London  
 Norwegian Shipping News, Oslo  
 Informazioni Marittime, Roma  
 Journal of Commerce, New York  
 Financial Times, London  
 Notes Rapides, Paris  
 Economische Voorlichting, Rotterdam  
 The Review of the River Plate, Buenos Aires  
 Harley Mullion and Co. Ltd., London  
 Metal Bulletin, London  
 Iron and Coal, London  
 Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweignieder-  
 lassung Hamburg  
 Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin  
 Wirtschafts-Correspondent, Hamburg  
 Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg  
 Transportdienst, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg  
 Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg  
 F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg  
 Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte  
 deutscher Wirtschaftszeitungen

#### D. Index der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex  
 Index der Trampschiffahrtsfrachten,  
 Großbritannien  
 Index der Tankerfrachten, Großbritannien  
 Index der Seefrachtraten, Niederlande  
 Index der Trampschiffahrtsraten, Dänemark  
 Index der Seefrachtraten, Norwegen  
 Index der Seefrachtraten, Schweden  
 Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

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

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

#### E. Sonstige Schifffahrtsindices

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

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

### III. Luftverkehr

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

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

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

### IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- u. Fernmeldewesen, Bonn

# PREISE - LÖHNE - WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Die Serie gliedert sich in 16 Einzelreihen

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

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

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

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

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

Diese Reihe erscheint jährlich mit etwa 500 monatlich errechneten Meßziffern für das Berichtsjahr sowie für frühere Jahre. Das erste Heft (erschienen im März 1961) enthält die Indices von 1950 bis 1960. Außerdem werden ab August 1960 Monatshefte mit Preisen und Preisindizes als Fortsetzung des früheren Statistischen Berichtes Arbeitsreihe VI/6 herausgegeben.

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

Die Reihe (etwa 350 Meßziffern) enthält die Indices der Erzeugerpreise land- und forstwirtschaftlicher Produkte sowie die der Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel und ist erstmalig für die Jahre und Monate (z. T. Vierteljahre) von 1950 bis 1958/59 herausgegeben worden. Die Reihe enthält ab 1960/61 auch den Index der Erzeugerpreise ausgewählter Schnittblumen und Topfpflanzen und wird jährlich fortgesetzt. Als Ergänzung hierzu erscheinen Monatshefte.

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

Die vierteljährlich erscheinende Reihe bringt Meßziffern für Bauleistungspreise, Preisindizes für Bauarbeiten verschiedener Bauwerke wie z. B. Wohngebäude (Ein- und Mehrfamiliengebäude) und Nichtwohngebäude (Büro-, gewerbliche Betriebs-, landwirtschaftliche Betriebe) und gemischt genutzte Gebäude. Eine Erweiterung durch Indices für verschiedene Straßenarten ist vorgesehen. Die Hefte enthalten außerdem das Verzeichnis der Regelleistungen, Baubeschreibungen und Wägungsschemata für die einzelnen Bauwerkstypen. Die Reihe erscheint als Fortsetzung der früheren Statistischen Berichte VI/21. Jedem Heft geht ein Vorbericht voraus.

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

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

**Reihe 7: Preise für Verkehrsleistungen**

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

**Reihe 8: Großhandelspreise im Ausland**

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

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

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

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

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

**Reihe 9: Einzelhandelspreise im Ausland**

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

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

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

**Reihe 11: Tariflöhne und -gehälter**

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

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

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

**Reihe 13: Wirtschaftsrechnungen**

Jährlich wird in zwei Teilen über die Entwicklung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben sowie des Verbrauchs von Lebensmitteln in Vier-Personen-Arbeitnehmerhaushalten einer mittleren (Teil I) sowie Zwei- und Drei-Personen-Haushalten von Renten- und Fürsorgeempfängern einer unteren Verbrauchergruppe (Teil II) berichtet. Die Hefte enthalten Zahlen für die einzelnen Monate des Kalenderjahres sowie für die Monate im Vierteljahres- und Jahresdurchschnitt mit Vergleichszahlen für frühere Erhebungsjahre. Als Ergänzung zu Teil I erscheinen drei Vierteljahreshefte mit Angaben für die einzelnen Monate der Vierteljahre sowie der Monate im Vierteljahresdurchschnitt. Außerdem werden in Sonderheften die Ergebnisse von Jahresuntersuchungen für Haushalte verschiedener Bevölkerungsgruppen veröffentlicht, von denen Sonderheft 1 über Arbeitnehmerhaushalte 1949 und 1950/51, Sonderheft 2 über Rentnerhaushalte 1951/52, Sonderheft 3 über Bauern- und Landarbeiterhaushalte 1953 sowie Sonderheft 4, Teil I, über Arbeiterhaushalte 1937 inzwischen erschienen sind.

**Reihe 14: Arbeiterverdienste der Landwirtschaft**

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

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

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

**Reihe 16: Arbeiterverdienste im Handwerk**

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

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