

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-240

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Frühjahr 1962**



Bestellnummer: M 7 — Vj. 1/62

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Frühjahr 1962 .....	4
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter) .....	7
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter) .....	7
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen .....	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	16
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	
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
2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	21
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	
Briketts .....	22
Düngemittel .....	23
Eisen und Stahl .....	23
Getreide .....	22
Gips .....	23
Koks .....	22
Ölkuchen .....	22
Papierholz .....	22
Salz .....	22
Schnittholz .....	22
Steinkohle .....	22
Steine .....	23

	Seite
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	
Bauxit .....	25
Düngemittel .....	25
Erdöl .....	25
Erze .....	24
Espartogras .....	24
Getreide .....	24
Grubenholz .....	25
Kohle .....	25
Kopra .....	24
Schnittholz .....	25
Schrott .....	25
Schwefel .....	24
Schwefelkies .....	24
Zucker .....	24
C. Schiffsverkehrsindizes	
1. Indices der Seefrachtraten	
BRD .....	26
Großbritannien .....	26
Großbritannien .....	26
Niederlande .....	26
Dänemark .....	26
Norwegen .....	26
Schweden .....	26
Italien .....	27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien) .....	28
3. Sonstige Schiffsverkehrsindizes (Großbritannien) .....	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland) .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr) .....	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	37
3. Monatliche Gebühren für Fernschreibanschlüsse .....	38
4. Fernschreibgebühren im Inlandsverkehr .....	38
5. Fernschreibgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf) .....	38
D. Kraftpostverkehr	
Gebühren für den Personenverkehr im Inland .....	39
Quellenverzeichnis .....	40

Abgeschlossen am 24. Juni 1962

Erschienen im August 1962

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Einzelpreis: DM 2,—

# Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Frühjahr 1962

## Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Im Zuge weiterer Tarifaßnahmen zur Ermäßigung der Kohlenfrachten wurden mit Wirkung vom 1. April 1962 die Frachtrückvergütungssätze des AT 6 B 90 bei Kohlentransporten in geschlossenen Zügen jeweils um ein Prozent der Gesamtfrachtbeträge erhöht. In Zukunft werden die Rabatte bereits bei einem Zugmindestgewicht von 800 (bisher 900) Tonnen gewährt. Diese Regelung gilt auch bei Erztransporten (AT 7 B 90). Der Bundesminister für Verkehr genehmigte außerdem Teile des Tarifantrags der Bundesbahn zum AT 6 B 80, wonach z. B. ein zweiprozentiger Mindestmengenrabatt und ein dreiprozentiger Treuerabatt für Kohlentransporte auf dem Schienenwege vorgesehen sind, lehnte jedoch den gleichzeitig beantragten Mehrmengenrabatt von 10 bis 20% für zusätzliche Kohlentransporte ab, da letzterer mit dem Grundsatz eines „billigen Wettbewerbs“ nicht vereinbar sei (vgl. Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 1. August 1961, Art. 1, § 8, Abs. 2). Die Bundesbahn läßt den abgelehnten Antrag auf Mehrmengenrabatt gegenwärtig überprüfen und hat vorläufig davon abgesehen, den Ausnahmetarif in der eingeschränkten Form in Kraft zu setzen.

Die Personenfahrpreise der finnischen Staatsbahnen erhöhten sich am 1. Mai 1962 um durchschnittlich 10%. Dabei wurden Kurzfahrstrecken stärker verteuert als mittlere und weite Entfernungen. Die Preise für einfache Fahrten liegen durchschnittlich um 8%, die für Monatskarten um etwa 3% höher als bisher. Außerdem wurden die Stückguttarife um 16% angehoben, während die Sätze für Wagenladungen unverändert blieben. Die Finnische Bahnverwaltung rechnet hier mit Mehreinnahmen von schätzungsweise 1,7 Mrd. fmk, die zur Deckung zusätzlicher Personalausgaben infolge der Gehalts- und Lohn-erhöhungen in den Jahren 1961 und 1962 verwendet werden sollen.

In einigen anderen europäischen Ländern werden ähnliche Tarifrevisionen wie in Finnland vorbereitet, z. B. im Vereinigten Königreich<sup>1)</sup>, in Frankreich und Schweden.

## Straßenverkehrsfrachten

Die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (AGF) hat bei der zuständigen Tarifkommission (TKF) in Frankfurt eine Änderung der 5-Tonnen-Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs (RKT) beantragt. Die Sätze der Regelklasse A bis E sollen um 11,54%, die der Klasse F um 7,14% und die der Klasse G um 6,67% erhöht werden. Für den Stückguttarif sind Erhöhungen zwischen 7,8 und 14,7% (im Durchschnitt 10,3%) vorgesehen. Nach Äußerungen aus Kreisen des Straßenverkehrsgewerbes sind die allgemeinen Kosten in letzter Zeit stark angestiegen. Außerdem beginnt sich jetzt die Herabsetzung der LKW-Maße und -Gewichte kostensteigernd auszuwirken. Andere Tarifanträge wurden einstimmig angenommen, so z. B. wegen der Aufnahme eines Zusatzes in die allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen, wonach die Stückgutfrachtsätze für Wagenladungen im gewerblichen Güterfernverkehr nicht mehr angewendet werden sowie wegen der Neugestaltung der Frachtsätze für Zitrusfrüchte, Äpfel, Birnen und Weintrauben.

Auf dem Sektor des Güternahverkehrs wird von der zuständigen Fachvereinigung ebenfalls ein Antrag auf Tarifierhöhung vorbereitet, um der angespannten Kostenlage des Straßentransportgewerbes Rechnung zu tragen. Hier ist in nächster Zeit mit einer allgemeinen Erhöhung der Frachten um 10% zu rechnen.

## Binnenschiffahrtsfrachten

Im Bergverkehr auf dem Rhein trat mit Wirkung vom 1. März 1962 eine Senkung der Kohlenfrachten um 5 bis 8% in Kraft. Damit wurde die Wettbewerbsfähigkeit der Rheinschiffahrt ge-

genüber der Bundesbahn — sie war durch die Ermäßigung des AT 6 B 1 beeinträchtigt worden — wiederhergestellt. Außerdem wurden die Oberrheinzuschläge im Kohlenverkehr neu festgelegt, wobei die Senkung der Vorkosten des Antransportes zum Hafen Duisburg um 0,50 DM je Tonne berücksichtigt wurde. Für Kohlentransporte auf den westdeutschen Kanälen ist eine entsprechende Frachtsenkung nicht geplant. Hier hofft die Binnenschiffahrt, durch Bildung einer „Frachtausgleichskasse“ eine Abwanderung von Transportmengen verhindern zu können. Eine solche Frachtausgleichskasse für Stein- und Braunkohlentransporte im gebrochenen Verkehr besteht bereits seit 1950 für Schiffstransporte nach Süddeutschland. Auch die für den 1. April 1962 geplante Frachtausgleichskasse soll von festen Beiträgen der am Kohlentransport beteiligten Binnenschiffahrtsunternehmen gespeist werden. Aus ihr werden Mehrkosten vergütet, die den Verladern bei Weitertransporten nach solchen Empfangsorten, die auf dem Wasserwege nicht direkt erreichbar sind, insoweit entstehen, als die Gesamtfrachtkosten für den gebrochenen Frachtweg die Frachtkosten für den unmittelbaren Eisenbahnweg überschreiten.

Ab 1. März d. J. ermäßigten sich ferner die Frachtsätze für Salztransporte von Borth (Niederrhein) nach Leverkusen um 0,15 DM, die Raten für Schwefelkiesabbrände von Leverkusen, Dormagen und Uerdingen nach Duisburg um 0,07 DM je Tonne.

## Seeschiffahrtsfrachten

Die allgemein erwartete Frühjahrsbelebung des Trampfrachtenmarktes war im April d. J. hauptsächlich durch eine verstärkte Abschlußtätigkeit, zum Teil auch durch eine Befestigung des Rateniveaus gekennzeichnet. Namentlich die Öffnung des St.-Lorenz-Seeweges zu den nordamerikanischen Binnenhäfen belebte das Geschäft und führte zu höheren Quotierungen. Positiv entwickelten sich auch die Raten für US-Golf- und La-Plata-Getreide. Jedoch verhielten sich die übrigen Märkte abwartend, so daß die Frachtraten sich hier teilweise weiter abschwächten. Die anhaltend schlechte Beschäftigung der Tankertonnage wird sich auch in der diesjährigen Saison auf die Abschlußtätigkeit und auf die Raten der Trampfahrt störend auswirken. Der Monatsvergleich der Veränderungen der nationalen Reisecharterindices zeigt, daß sich die Trampraten von Januar bis April uneinheitlich entwickelten, die Aprilraten 1962 jedoch allgemein niedriger lagen als im April 1961:

Bundesrepublik Deutschland — 1% (— 1%)<sup>2)</sup>, Vereinigtes Königreich<sup>1)</sup> + 3% (— 7%)<sup>2)</sup>, Niederlande + 6% (— 2%)<sup>2)</sup>, Dänemark — 4% (— 1%)<sup>2)</sup>, Norwegen + 1% (— 4%)<sup>2)</sup> und Italien + 3% (— 6%)<sup>2)</sup>.

Die entsprechenden Veränderungszahlen für die Gruppenindices des britischen Reisecharterindex lauten:

Getreide + 8% (— 1%)<sup>2)</sup>, Zucker + 1% (— 5%)<sup>2)</sup>, Kohle + 5% (— 13%)<sup>2)</sup>, Erz + 7% (— 15%)<sup>2)</sup>, Düngemittel — 3% (— 6%)<sup>2)</sup>, Holz — 7% (— 10%)<sup>2)</sup>, Schwefel — 3% (— 13%)<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Großbritannien und Nordirland. — <sup>2)</sup> Veränderung April 1962 gegenüber April 1961.

Die Tagesraten für einige ausgewählte Güter entwickelten sich wie folgt (in s je 2240 lbs):

Güterart und Verkehrsrelation	1961		1962	
	D	April	Januar	April
Getreide von US-Golf nach Verein. Königreich <sup>1)</sup> .....	56,5	57,6	41,8	54,10
Zucker von Queensland nach Verein. Königreich <sup>1)</sup> .....	93,0	92,6	84,5	82,6
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam .....	27,4	25,11 <sup>2)</sup>	22,6	22,6 <sup>2)</sup>
Schmittholz <sup>3)</sup> von der unteren Zone Finnlands nach Verein. Königreich <sup>1)</sup> .....	222,5	210,2 <sup>2)</sup>	211,6	200,6
Erz von Marmagao nach Antw./Rotterdam/Hbg. <sup>4)</sup> .....	42,10	47,10	33,0	33,6
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam .....	20,5	21,0	19,4	19,0 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Großbritannien und Nordirland — <sup>2)</sup> Veränderung April 1962 gegenüber April 1961.

<sup>1)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich) — <sup>2)</sup> Vormonat. — <sup>3)</sup> In s je Standard. — <sup>4)</sup> Inkl. flo terms.

Nach dem von W. G. Weston berechneten Activity Index sind die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern seit Januar d. J. um 28%, seit April vorigen Jahres um 6% zurückgegangen. Nach der gleichen Quelle lagen am 1. Mai 16 britische Trampschiffe mit 157 100 tdw und nur noch ein deutsches Trampschiff mit 6 600 tdw auf.

Die Frachtraten der Zeitcharter gingen von Januar bis April weiter zurück. Die entsprechenden Indices haben sich wie folgt geändert: Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> — 4% (— 16%) <sup>2)</sup>, Niederlande — 4% (— 16%) <sup>2)</sup>, Norwegen — 17% (— 22%) <sup>2)</sup>. Der Zeitcharter-Volume-Index (W. G. Weston) weist im gleichen Zeitabschnitt einen Rückgang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage um 40% (58%) aus.

Am Tankerfrachtenmarkt drückte der jahreszeitlich bedingte Rückgang der Tonnagenachfrage stark auf das Ratenniveau. Bei stillem Geschäft sanken die Raten, die im Januar/Februar ihren Hochstand erreicht hatten, bis April stark ab, lagen indessen immer noch höher als vor Jahresfrist. Die nationalen Tankerindices auf Basis Scale veränderten sich von Januar bis April wie folgt:

Bundesrepublik Deutschland — 19% (+ 8%) <sup>2)</sup>, Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> — 11% (+ 29%) <sup>2)</sup>, Norwegen — 25% (+ 8%) <sup>2)</sup> und Schweden (auf Zeitbasis 1948 = 100) — 9% (+ 28%) <sup>2)</sup>.

Die vom Londoner Tanker-Broker's-Panel berechnete AFRA-Rate lag im zweiten Quartal 1962 für Tanker von 13 000 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP) mit 90,5 (Scale = 100) um 3% unter dem Stand des ersten Quartals 1962 und um 2% unter dem Stand des zweiten Quartals 1961. Die entsprechende Rate für Großtanker (ab 25 000 tdw, AFRA-LV) stellte sich im zweiten Quartal 1962 um 6% niedriger als im ersten Quartal 1962 und um 5% niedriger als vor Jahresfrist. Die nach dem Londoner Scale-Tarif umgerechneten Durchschnittsfrachtsätze für normale Tankergrößen GP lauten für die Relation Karibische See/UK 29,5 s je lt gegenüber einer mittleren Quartalsrate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen von 13,5 s je lt, für die Relation Persischer Golf/UK 51,0 s gegenüber einer mittleren Tagesrate von 28,2 s je lt.

Der seit längerer Zeit vorherrschende leichte Auftrieb der Linienfrachten kam im März d. J. zum Stillstand. Gegensätzliche Ratenkorrekturen in den verschiedenen Verkehrsrelationen haben sich im ganzen gesehen weitgehend aufgehoben. Offene Raten (für Massengüter) wurden unter Einfluß des rückläufigen Trampfachtenmarktes teilweise niedriger quotiert, wodurch sich die fortschreitenden Befestigung der Linienfrachten deutlich verlangsamte. Von Januar bis April 1962 erhöhte sich der Linienfrachtenindex des Bundesministeriums für Verkehr um durchschnittlich 0,3% (5,2%) <sup>2)</sup>. Die Raten für Stückgut lagen um 0,6% (11,2%) <sup>2)</sup> höher, während für Massengüter um 0,3% niedrigere Raten quotiert wurden. Gegenüber April 1961 haben die Massengutraten jedoch um 3,3% angezogen.

Von den einzelnen Fahrtgebieten wurden aus der Fachpresse folgende Veränderungen bekannt:

#### 1. Europa- und Nahostfahrt

Am 1. Juni 1962 traten in der Englandfahrt höhere Tarife in Kraft, und zwar zwischen Antwerpen und Liverpool in beiden Fahrtrichtungen sowie von belgischen und niederländischen Häfen nach der britischen Süd- und Südostküste bzw. nach der Humber- und nach der Mersey-Mündung. Die zwischen Nordkontinenthäfen und West- bzw. Nordnorwegen verkehrenden Gemeinschaftsdienste erhöhten ab 15. März 1962, die Süd- und Ostschwedens bedienenden Linien bereits ab 1. März 1962 ihre Frachttarife. In beiden Fällen wurde ein Prozentsatz der Erhöhung nicht genannt. Der erhöhte Saisonzuschlag für die Finnlandfahrt ermäßigte sich ab 1. April 1962 von 50 auf 25%. Für die Fahrt nach den Levantehäfen hat die Nahostkonferenz die Hafengruppen ihres Linienfrachtentaris umgestellt, so daß sich für ver-

schiedene Warenpositionen je nach Löschhafen Veränderungen bzw. Erhöhungen ergeben. Für israelische Häfen wurde ab 24. Februar bis auf weiteres wegen verschlechterter Umschlagverhältnisse (Hafenverstopfung) ein 15%iger Zuschlag eingeführt.

#### 2. Afrikafahrt

In der ausgehenden Libyenfahrt wird ab 12. März 1962 ein Verstopfungszuschlag von 20% für den Hafen Benghazi erhoben. Dieser Hafen ist infolge fehlender Kaiplätze und wegen des Mangels an Leichtern ständig überfüllt, wodurch lange Wartelisten notwendig werden. Für die Algerienfahrt führte der Gemeinschaftsdienst der beteiligten Linien ab 1. April einen neuen gemeinsamen Frachttarif ein. Der Hafenzuschlag für Frachten nach Monrovia (Liberia) wurde am 7. Mai wegen einer Besserung der Umschlagverhältnisse zunächst von 40 auf 20% herabgesetzt, alsdann für die Zeit vom 22. Mai bis 30. Juni 1962 sogar gänzlich aufgehoben. Umgekehrt wurde für Verladungen nach Lome (Togo) zur Deckung der gestiegenen Hafenkosten ab 5. Mai 1962 ein 30%iger Zuschlag erhoben. Für Verladungen nach Luanda und Lobito (Port. Angola) traten Frachtermäßigungen ein, da die Lande- und Kagebühren dieser Häfen ab März nicht mehr von den Reedereien, sondern vom Empfänger der Importwaren zu zahlen sind. Einige Frachtpositionen des Linientarifs für die ausgehende Kongofahrt (nach Leopoldville via Kongoflußhäfen und Lobito sowie nach Ruanda-Urundi) wurden am 1. Juni geändert; mit dem gleichen Datum wurde die für Verladungen nach Matadi (Port. Angola), Boma und Banana (Kongo — Leopoldville —) bestehende Surcharge aufgehoben. Für die ausgehende Ostafrikafahrt nach Hafen nördlich Chinde einschließlich Kap Guardafui trat am 1. April eine allgemeine, durchschnittlich 5%ige Tarifierhöhung ein. Ebenso erhöhten sich ab 1. Juni die Tarife für die Mauritiusfahrt, und zwar um 7½%.

#### 3. Mittelostfahrt

Die Konferenzlinien der ausgehenden Fahrt zum Persischen Golf führten ab 1. Mai ein Kontraktsystem ein. Danach wird an Exporteure ein 9½%iger Sofortrabatt gewährt. Der bisher gewährte Zeitrabatt von 10% wurde bis Juni 1964 verlängert. Ansprüche auf Sofort- und Zeitrabatte können nicht von Spediteuren, sondern nur von Eigentümern der transportierten Waren geltend gemacht werden. Die Tarifraten für Eisen- und Stahlverladungen erhöhten sich zum gleichen Termin um 7 bis 19%. Für die Verschiffung iranischer Exportgüter nach Europa in der Zeit vom April 1962 bis April 1963 legten die Konferenzlinien ebenfalls neue Frachttarife fest, die um 4 bis 8%, in Einzelfällen sogar bis zu 50% höher liegen als vorher.

#### 4. Fernostfahrt

Im Indonesienverkehr setzten die Konferenzlinien ab 1. März 1962 den Frachttarif für beide Fahrtrichtungen um 10% herauf. Dieser Maßnahme schlossen sich auch die unabhängigen Polish Ocean Lines an, die im gleichen Fahrtgebiet einen Frachtdienst unterhalten. Außerdem wurde für diesen Liniendienst allgemein eine Währungsklausel eingeführt. Danach treten von den Konferenzen beschlossene Ratenänderungen unabhängig von festen oder vorläufigen Quotierungen, Buchungen und Kontrakten und unabhängig von der Konferenz-Quotierungsperiode sofort in Kraft, wenn diesen Ratenänderungen vom Internationalen Währungsfonds bekanntgegebene Veränderungen des Wechselkurses zugrunde liegen. Die seit 1. September 1961 um 10% erhöhte Frachtrate für Latexverladungen von Fernosthäfen nach Europa wurde im April d. J. wieder um 5% ermäßigt.

#### 5. Südamerikafahrt

Verschiedene Tarifmaßnahmen der Konferenzlinien in den letzten Monaten führten teilweise zu höheren Frachtkosten in der Brasilienfahrt. Am 1. Februar 1962 trat für Stückgutladungen nach Nordbrasilien einschließlich Iquitos und Leticia (Amazonas) eine Surcharge von 4 US-\$ je lt, für

<sup>1)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — <sup>2)</sup> Veränderung April 1962 gegenüber April 1961.

Düngemittel eine solche von 2,50 US-\$ in Kraft. Für Europa-Verladungen in brasilianischen Häfen folgte am 12. März 1962 eine ähnliche Maßnahme (2 US-\$ Surcharge je lt, für Paraná-Pinewood 5 US-\$ je Standard).

Indessen ermäßigte sich am 12. März 1962 der Frachtzuschlag für Santos wegen Besserung der Hafenverhältnisse auf 10%. Vom 22. März bis 31. Juni 1961 hatte der Frachtzuschlag 25%, vom 1. Juli 1961 bis 11. März 1962 15% betragen. Um eine Verteuerung der Seefrachtkosten infolge laufend steigender Konferenzzuschläge zu vermeiden, hat die brasilianische Kommission für die Handelsschiffahrt die für den 1. März geplante Umstellung der Berechnung der Lade- und Löschgebühren von der Gewichts- auf die Raumbemessung bis auf weiteres ausgesetzt.

Die andauernden Flaggendiskriminierungen Brasiliens gegenüber Schiffen nichtbrasilianischer Flagge veranlaßte den Verband Deutscher Reeder, beim Bundesaußenministerium und beim Wirtschaftsministerium Gegenmaßnahmen zu beantragen. Brasilien soll neben Venezuela und Indochina auf eine besondere Liste solcher Länder gesetzt werden, in die deutsche Exporteure nur mit besonderer Genehmigung Waren liefern dürfen (vgl. Außenwirtschaftsgesetz § 18). Diese Genehmigung kann verweigert werden, wenn das diskriminierende Land darauf besteht, daß die Waren nur mit Schiffen seiner Flagge transportiert werden dürfen.

#### 6. Mittelamerikafahrt

Als Folge erhöhter Umschlagkosten („Additional Stevedoring Expenses“) in dominikanischen Häfen wurden die Frachtraten für Verladungen nach der Dominikanischen Republik am 5. März 1962 um 4 US-\$ bzw. 28.6 s je lt heraufgesetzt.

Für Antigua (Kl. Antillen) erhöhten sich die entsprechenden Frachtzuschläge ab 24. April 1962 um 0,45 US-\$ bzw. um 3 s je lt, für Panama City am 15. Mai 1962 um einen nichtgenannten Betrag.

#### 7. Nordamerikafahrt

Die Grundpreise für Atlantikpassagen britischer Linien zogen geringfügig an (um etwa 1%). Für die Buchung einer Passage 1. Klasse auf der „Queen Elizabeth“ oder auf der „Queen Mary“ werden in der Vor- und Nachsaison 1962 um 30 s, in der Sommersaison 1962 um 40 s höhere Preise gefordert. Auch die an sich um 25% ermäßigten Ausfluggtarife sind von dieser Erhöhung betroffen.

Die im Frachtdienst nach der US-Nordatlantikküste (New York, Baltimore, Norfolk/Newport News und Philadelphia) beschäftigten Linien sahen sich gezwungen, ab 28. Mai 1962 die Frachtraten für hochwertige Güter um durchschnittlich 10%, teilweise sogar noch stärker herabzusetzen, um der Abwanderung dieser Frachtgüter auf Schiffe einer konkurrierenden norwegischen Outsider-Linie vorzubeugen.

#### 8. Fahrtgebiete außereuropäischer Konferenzen

Die Konferenzlinien des Frachtendienstes von den Fernosthäfen erhöhten am 1. Mai 1962 ihren Frachttarif nach südamerikanischen Häfen infolge der dortigen Abfertigungs-

schwierigkeiten um 5%, nach Häfen Libyens und Tunesiens um 15%. In der Fahrt von amerikanischen Golf- und Atlantikhäfen nach Peru wurde auf Grund der Bemühungen peruanischer Wirtschaftskreise die ursprünglich für den 14. Mai 1962 geplante Einführung von 15%igen Hafenzuschlägen mehrmals verschoben (zuletzt bis 18. Juli 1962). Für Verladungen von amerikanischen und kanadischen Häfen nach Buenos Aires und nach Häfen Brasiliens wird ab 2. April 1962 ein Zuschlag von 2 US-\$ je Frachttonne erhoben. Außerdem wird ab 7. Mai 1962 für die Löschung verschiedener Güter in brasilianischen Häfen ein außerordentlicher Zuschlag in nichtgenannter Höhe berechnet.

#### Personenflugpreise

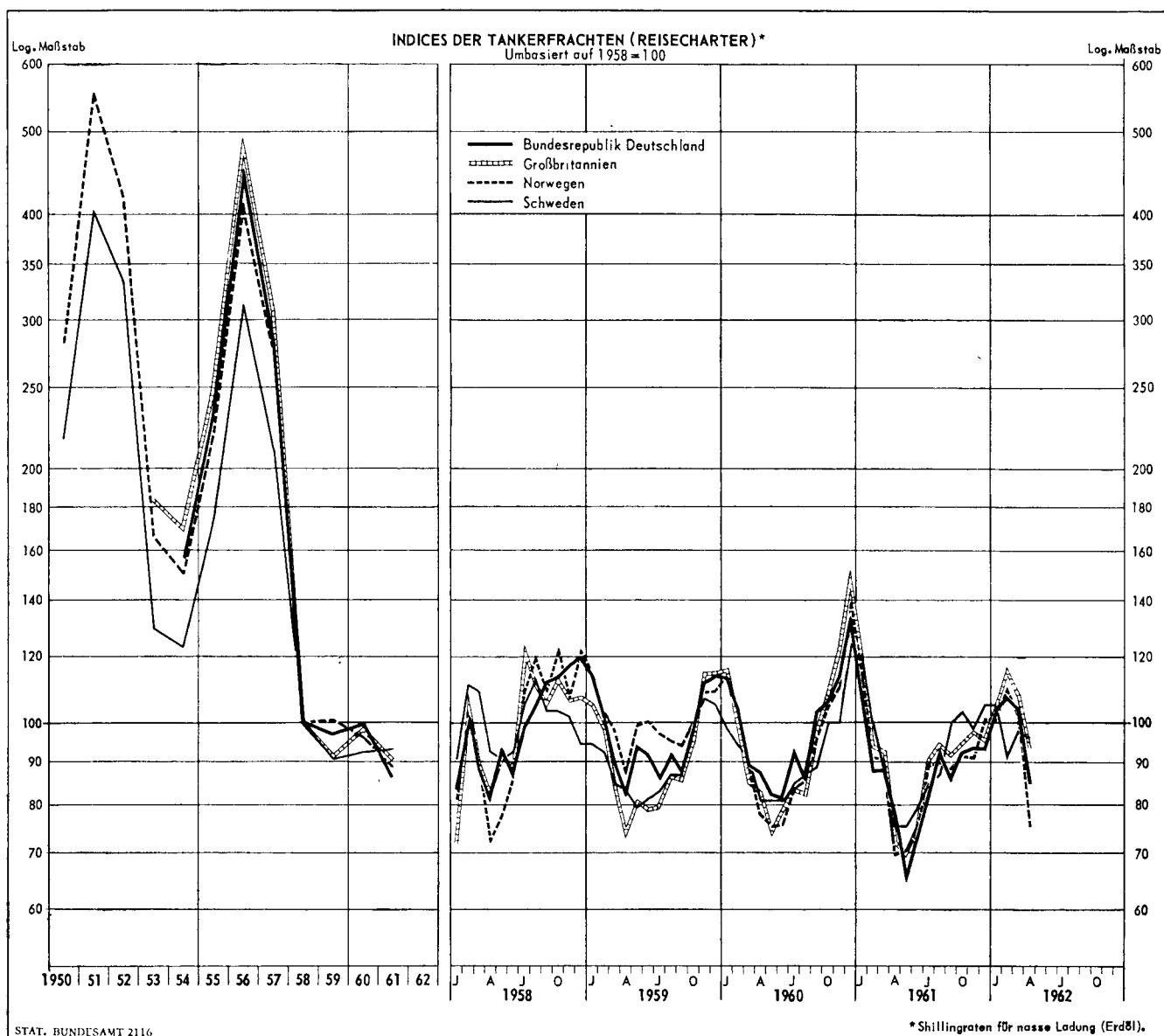
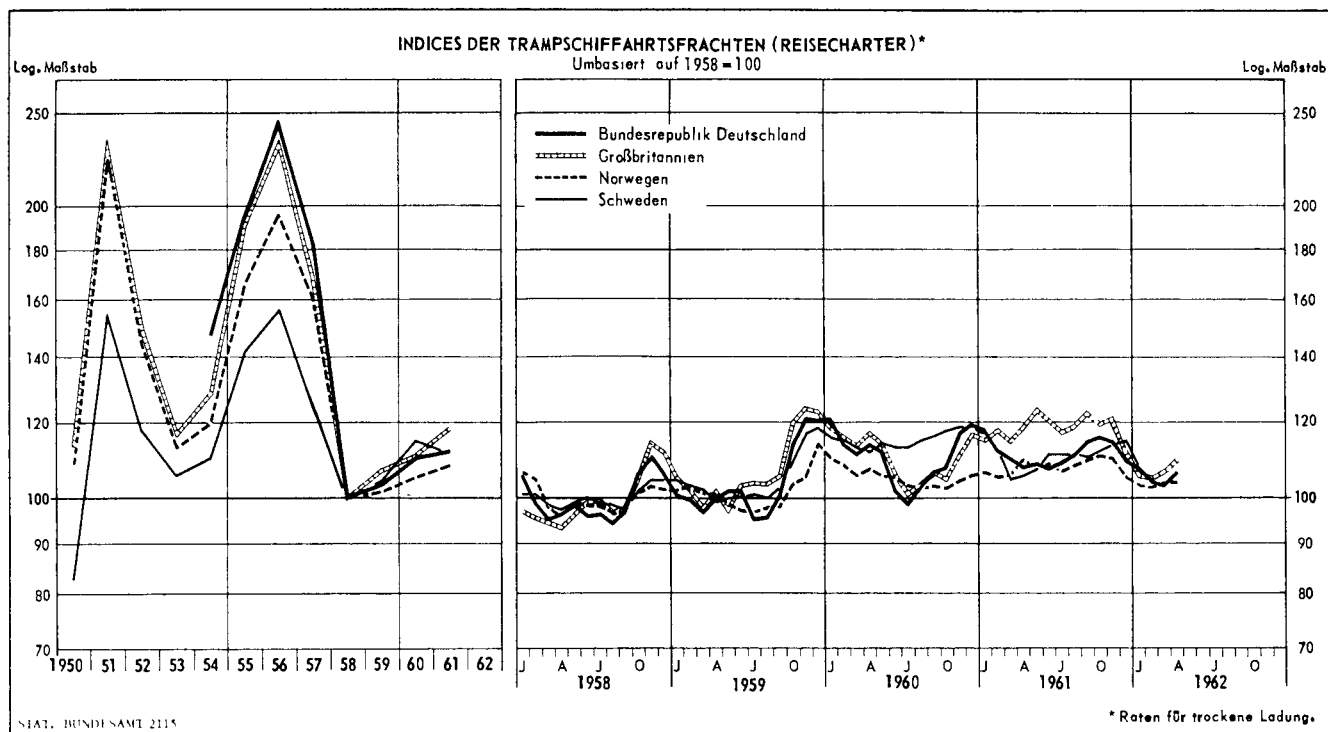
Die bis 31. Mai 1962 befristete vorläufige Genehmigung des C.A.B. (Civil Aviation Board) für verbilligte Gruppenflüge im Nordatlantikverkehr (vgl. Folge 1961/4, S. 6) wurde den IATA-Gesellschaften inzwischen offiziell erteilt. Die neuen Ausnahmetarife sollen zunächst versuchsweise für ein Jahr eingeführt und dann erneut auf ihre möglichen Auswirkungen hin überprüft werden.

Ab 1. April 1962 werden den Fluggesellschaften von den Flughafensverwaltungen des Bundesgebietes (ohne Berlin) höhere Flughafengebühren berechnet. Die von der Bundesregierung verfügten linearen Erhöhungen um etwa 35% haben sich auf die grenzüberschreitenden IATA-Tarife und die innerdeutschen Lufthansatarife bis jetzt noch nicht ausgewirkt, da das Bundesverkehrsministerium Belastungen der Fluggäste aus diesem Anlaß ablehnt. Auch fand der Vorschlag, für jeden zusteigenden Passagier eine Zusatzgebühr zu erheben, wie es auf vielen ausländischen Flugplätzen bereits seit langem üblich ist, nicht die Billigung des Bundesverkehrsministeriums.

Die italienischen Luftverkehrsgesellschaften erhöhten im April d. J. ihre Personenflugpreise innerhalb Italiens je nach Kilometerzahl um 200 bis 2500 Lire. Gleichzeitig wurde die 10%ige Ermäßigung für Hin- und Rückflüge aufgehoben. Als Gründe für die Tarifierhöhung werden u. a. die Modernisierung des Flugzeugbestandes sowie eine 20%ige Gehaltserhöhung für das Personal genannt.

Besondere Preisvergünstigungen für Flugtouristen bietet nach amerikanischen Meldungen neuerdings eine der kleineren amerikanischen Fluggesellschaften, die ein Streckennetz in den Bundesstaaten Nevada, Utah, Arizona sowie im südlichen Kalifornien befliegt. Zum Preise von 90 US-\$ kann jeder Tourist, der in den genannten Staaten nicht beheimatet ist und zur Anreise öffentliche Verkehrsmittel benutzt, 15 Tage lang (für 160 US-\$ 30 Tage lang) jede der Flugstrecken beliebig oft und zu jeder Zeit befliegen.

Die kanadische Gesellschaft „Air Canada“ erhöhte im Frühjahr die Flugpreise der meisten nordamerikanischen Strecken um einen nichtgenannten Prozentsatz. Dabei wurde der Preisabstand zwischen 1. Klasse und Sparklasse verringert, um den Anreiz zum Übergang in die billigere Sparklasse abzuschwächen. Trotzdem liegen die kanadischen Inlandsflugpreise immer noch niedriger als die Preise vergleichbarer amerikanischer Dienste.



# 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 das Quellenverzeichnis Seite 40).

Die Monatspreise für Verkehrsleistungen ergeben sich aus den Tariffestsetzungen oder werden aus den im jeweiligen Monat bekanntgewordenen Abschlußpreisen als einfaches arithmetisches Mittel errechnet. 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  
ETS = European Tramping Schedule  
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif  
E = Eilzug  
D = Schnellzug  
Bf = Bahnhof  
Hbf = Hauptbahnhof  
Vbf = Verschiebebahnhof  
Pr. = Privat  
Hj. = Halbjahr  
MOT = Ministry of Transport  
USMC = United States Maritime Commission  
IATA = International AirTransport Association  
UK = United Kingdom  
Hbg. = Hamburg  
Emd. = Emden  
Rttd. = Rotterdam  
Antw. = Antwerpen  
Nordd. = Norddeutsche  
BRT = Bruttoregistertonnage  
bzw. NRT = Nettoregistertonnage

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

c. c. = cubic capacity

Wk. = Westküste  
Ok. = Ostküste  
n = Nominell  
RM = Reichsmark  
DM = Deutsche Mark  
bfrs = Belgische Francs  
dkr = Dänische Kronen  
ffrs = Französische Francs  
NF = Nouveaux Francs (ab 1. 1. 1960)  
lfers = Luxemburgische Francs  
hfl = Holländische Gulden  
nkr = Norwegische Kronen  
S = Österreichische Schillinge  
skr = Schwedische Kronen  
sfr = Schweizer Franken  
£ = Pfund Sterling  
s = Shilling  
\$ = US-Dollar  
a. n. g. = andern Orts nicht genannt

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

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

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

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

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

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

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



# C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

#### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 13

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Der Grundpreis je Kilometer für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — <sup>3)</sup> Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km = DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> 1 NF = 100 ffrs. — <sup>4)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>5)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen.

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

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1962, Heft Nr. 20 vom 30. 4. 1962) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,926 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. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

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

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

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> Bei Volladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). — <sup>5)</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>6)</sup> Gültig ab 1. 4. 1937.

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

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

Seite 17

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 21).

Seite 18

<sup>1)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>3)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>4)</sup> Einschließlich Schiffsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht. — <sup>7)</sup> Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6 % der ausgewiesenen Frachtsätze gewährt. Für Transporte nach Berlin beträgt die Frachthilfe DM 1,10 je 1000 kg (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

Erläuterung: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zechengruppen: I = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Eimündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 19

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhöfen-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-Ruhrhöfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhöfen-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 Erschwerungszuschlag 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 Loschzeiten. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 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 Loschzeit  $\frac{1}{8} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhöfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren: für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im Binnverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> D Januar/Juli. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben, 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. — <sup>13)</sup> Siehe Seite 18, Anmerkung <sup>7)</sup>.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Seite 20

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies 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, ab 15. 5. 1957 mit 0,07 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM, ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. 7. 1948 bis 14. 5. 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. 5. 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V und auf 0,392 DM in der Güterklasse VI; der Ausnahmesatz erhöhte sich auf 0,336 DM. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. — Die Sätze betragen ab 15. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — <sup>10)</sup> Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um DM 0,30/1000 kg hoher. — <sup>11)</sup> Hamburg, Bugsiergebiet A. — <sup>12)</sup> Berlin unterhalb.

#### 2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

Durchschnittsprozentsätze

Seite 21

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

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

### B. Seeschifffahrt

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

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

Seite 22

<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 dän. Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — <sup>8)</sup> Nach Itzehoe (Störkanal). — <sup>9)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — <sup>10)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg.

Seite 23

<sup>1)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1—500 Standards. — <sup>2)</sup> Inkl. Mälarsee. — <sup>3)</sup> Inkl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <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. Venersee. — <sup>11)</sup> Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>12)</sup> Exkl. Aalborg/Norresundby. — <sup>13)</sup> Kalksteine

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

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <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 flüßaufwärts (bis San Lorenzo) — flüßabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>7)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>8)</sup> Ab russ. Schwarzmeerböfen. — <sup>9)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe: inkl. umgerechneter Abschlüsse in US-\$ — Lose und/oder gesackte Ladungen. — <sup>10)</sup> IV. Quartal. Nach Bordeaux-Dunkirchen Range. — <sup>11)</sup> Mechanische Bulkverladungen in MacKay oder Townsville. — <sup>12)</sup> Bis 1955 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose (ex Säcke) — <sup>13)</sup> Nach Nordeuropa. — <sup>14)</sup> Einschließlich US-\$ Abschlüsse (umgerechnet in s je 2240 lbs.). — <sup>15)</sup> Einschließlich Abschlüsse auf Basis frei ein und aus.

Seite 25

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

### C. Schiffsindexe

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

BRD	Deutscher Seefrachtenindex	= Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
Großbritannien	Index der Trampschiffsfrachten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschiffsfrachten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
Schweden	Index der Seefrachtraten	= Kommerskollegiet, Stockholm
Italien	Internationaler Trampfrachten-Index	= Dr. Vito Dante Floré, Rom

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

**Scale** = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — **MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **USMC** = United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule von 1938, veröffentlicht seit Beginn des Jahres 1946. — **ATRS** = American Tanker Rate Schedule der Association of Ship Brokers and Agents, Inc., New York, entwickelt in den Jahren 1953 bis 1956, in Anwendung etwa seit Juli 1958. — Die Scale-Durchschnittswerte des Schwedischen Tankerindex werden auf die im Jahre 1948 gültige Rate als Basis bezogen.

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

Seite 26

<sup>1)</sup> 2. Hj. 1954. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>3)</sup> Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — <sup>4)</sup> Umbasiert von Jahres- bzw. Monatszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber, of Shipping auf Basis 1952 = 100. — <sup>5)</sup> Motorschiffe von 9000 t dw. u. mehr. Abschlüsse für Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 9 Monaten. — <sup>6)</sup> Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — <sup>7)</sup> Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000—11 000 t dw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — <sup>8)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT. — <sup>9)</sup> Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS. — <sup>10)</sup> Ab Januar 1961 werden die Zahlen des deutschen Trampfrachten-Index auf Mengenebasis 1960 (vorher 1954) und über die Monatszahl für Dezember 1960 = 80,7 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verkettet.

Seite 27

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

## II. Schiffsverkehr

### Schiffahrtsindices

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

berechnet von: London Tanker Broker's Panel, London

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).

#### 3. Sonstige Schiffahrtsindices

Die sonstigen Schiffahrtsindices 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

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 antelmäßig 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 Tankerreeder rentabel, vom Öl in den Getreidetransport 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).

Seite 28

<sup>1)</sup> Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — <sup>2)</sup> Suez-Route: Zusätzlich s 6.3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — <sup>3)</sup> Kaproute. — <sup>4)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise). — <sup>5)</sup> Schrottsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“, Konsekulivumsätze in den entsprechenden Gütergruppenindices enthalten. — <sup>6)</sup> Für den Activity- und Zeitcharter-Volume-Index wurden die auf neuer Basis (Januar/Dezember 1960) veröffentlichten Zahlenwerte rückbasiert.

## III. Luftverkehr

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

### A. Personenverkehr

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

Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughafen-, Passagier- oder Landegebühren 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 (Ausflugsrute). — 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 Nordatlantikkrouen jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. — b) Hin- und Rückflüge innerhalb 15 Tagen. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen.

<sup>1)</sup> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Sudafrrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. Oktober 1960, auf den Nordatlantikkrouen am 1. Juli 1960, auf den Südatlantikkrouen am 1. März 1961 durch die Spar-Klasse ersetzt. — <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 Nordatlantikkroue ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — <sup>9)</sup> Gültig 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 angemarkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung der DM um 4,75 vH.

### B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste  $\frac{1}{2}$  kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden 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 ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seiten 33/34

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — e) Der Verlager 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 250 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Mindestgewicht 200 kg. — <sup>4)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>5)</sup> Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>7)</sup> Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — <sup>8)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>9)</sup> Fuchspelze. — <sup>10)</sup> Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — <sup>11)</sup> Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung. — <sup>12)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>13)</sup> Ohne Geschäfts- und Buromaschinen.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

### A. Postverkehr

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

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

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

Seite 35

<sup>1)</sup> Paketgebühren der Entfernungszone 2 (bis 150 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungszone 1 (bis 75 km), 3 (bis 300 km) 4 (über 300 km). Kilometerzahlen nach dem letzten Stand: ab 1. 5. 1958. — <sup>2)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 8. 1948 waren Postgüter im Postverkehr 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.

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

### B. Fernsprechdienst

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

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

Seite 36

<sup>1)</sup> Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Für jede weitere Minute beträgt die Gebühr ein Drittel der angegebenen Sätze. Angefangene Minuten werden wie volle Minuten gezählt. — <sup>2)</sup> Über 600 km. Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>3)</sup> Über 600 km. Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

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

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

<sup>1)</sup> Für Selbstwählferngespräche werden die Gebühren nach der Sprechdauer in Sekunden berechnet, die je Gebühreneinheit (seit dem 1. 7. 1954: DM 0,16, vor dem 1. 7. 1954 DM 0,15) nach der Entfernung und nach der Tageszeit unterschiedlich gestaffelt ist. Bei zunehmender Entfernung der Knoten- bzw. Hauptvermittlungsstellen von der am Gespräch beteiligten Sprechstelle gilt die Gebühreneinheit für entsprechend kürzere Sprechzeiten (ab 1. 3. 1956 gestaffelt von 90 bis 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sekunden bei Taggebühr und von 90 bis 45 Sekunden bei Nachtgebühr). Bruchteile der in den einzelnen Zonen festgesetzten Sprechzeiten für eine Gebühreneinheit, die zu Beginn und am Ende eines Gespräches entstehen, werden als volle Gebühreneinheiten gerechnet. Die angegebenen Gebührensätze für Gespräche von 3 Minuten Dauer sind daher nur annähernd zutreffend. Soweit in Einzelfällen noch die Technik mit „Aufzeichnung der Gebühr nach Schluß des Gesprächs“ vorhanden ist, verbleibt es bei der Berechnung der 3-Minuten-Mindestgebühr und der vollen Minuten-Gebühr für die überschüssende Zeit (s. S. 36, Anm. 1). — <sup>2)</sup> Im Durchschnitt werden 7 bis 8 Ortsnetze zu dem Bereich einer Knotenvermittlungsstelle und bis zu 10 Bereiche von Knotenvermittlungsstellen zu dem Bereich einer Hauptvermittlungsstelle zusammengefaßt. Die Entfernungen werden nicht wie im handvermittelten Ferndienst von Ortsnetz zu Ortsnetz, sondern von Knotenvermittlungsstelle zu Knotenvermittlungsstelle oder, wenn diese Entfernung mehr als 100 km beträgt, von Hauptvermittlungsstelle zu Hauptvermittlungsstelle 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>3)</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>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10-fache Wortgebühr. — <sup>6)</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>7)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>9)</sup> Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — <sup>10)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

#### 3. Monatliche Gebühren für Televanschlüsse

#### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

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

Seite 38

<sup>1)</sup> Bis zum 31. 1. 1956 wurde für eine Telexverbindung mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten erhoben. Soweit für eine Verbindung die Ferngebührensätze zu berechnen waren, wurde bis zum 30. 6. 1942 für jede weitere Minute ein Drittel der Dreiminutengebühr erhoben, während vom 1. 7. 1942 bis 31. 1. 1956 die 3 Minuten überschreitende Zeit nach Gebühreneinheiten von DM 0,10 anteilmäßig berechnet wurde. — <sup>2)</sup> Wie im Selbstwählfernsprechdienst wird vom 28. 1. 1956 an für den Telexdienst ein Bereichstarif angewandt. Die Gebühren werden vom gleichen Datum an nach dem Zeitimpulssystem gemessen bzw. berechnet. Das Telexnetz ist in Bereiche von Hauptvermittlungsstellen aufgeteilt. Mehrere solche Bereiche bilden den Bereich einer Zentralvermittlungsstelle. Die Grenzen der einzelnen Bereiche decken sich mit den Grenzen der entsprechenden Bereiche im Selbstwählferndienst. Bei der Gebührenermittlung für den Telexdienst werden in der Zeit zwischen 7 und 18.30 Uhr für je 30 Sekunden einer Telexverbindung innerhalb der Hauptvermittlungszone, für je 15 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Zentralvermittlungszone und für je 10 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Zeitzone DM 0,10 berechnet, zwischen 18.30 und 7 Uhr für 30 bzw. 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bzw. 15 Sekunden. Die Gebühren vor und nach dem 31. 1. 1956 sind infolge der unterschiedlichen Gebührenermittlung nur bedingt vergleichbar. — <sup>3)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegfalls der Ermäßigung. — <sup>4)</sup> Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — <sup>5)</sup> Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird <sup>1</sup>/<sub>2</sub> der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — <sup>6)</sup> Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — <sup>7)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — <sup>8)</sup> Der Selbstwahlverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn.

### D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

Seite 39

<sup>1)</sup> Nach dem Haupttarif ohne Berücksichtigung von Fahrstrecken in bergigem Gelände. — <sup>2)</sup> Richtpreise. — <sup>3)</sup> Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Beförderungsgebühren beträgt im allgemeinen etwa 25%. — <sup>4)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten normale Sätze. Ermäßigte Rückfahrtscheine werden nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — <sup>5)</sup> Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Antragsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bezugsberechtigt sind außer Schulern Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen. — <sup>6)</sup> Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe. — <sup>7)</sup> Schülerzeitkarten wurden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 alle Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Antragsberechtigten einbezogen.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1 000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
a) Satze in allen Zügen <sup>2)3)</sup>												
Einfache Fahrt												
1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958 .....	5,70	3 80	11,10	7 40	24,00	16,00	40 50	27,00	55 50	37,00	115 50	77 00
Hin- und Rückfahrt												
1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67 50	45,00	91 50	61,00	159,00	106,00
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge <sup>3)</sup>												
1. 6. 1932 .....	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945 .....	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946 .....	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948 .....	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951 .....	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag <sup>3)</sup> )												
19. 10. 1936 .....	2,00r	1,00	2,00	1,00	2,00r	1,00	3,00	1,50	3,00r	1,50	3,00r	1,50
1. 4. 1946 .....	4,00r	2,00	4,00	2,00	4,00r	2,00	6,00	3,00	6,00r	3,00	6,00r	3,00
25. 7. 1948 .....	3,00r	2,00	3,00	2,00	3,00r	2,00	3,00	2,00	3,00r	2,00	3,00r	2,00
15. 10. 1951 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag <sup>4)</sup> )												
2. 6. 1957 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957 .....	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
e) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft												
bis 14. 2. 1951 .. 15. 2. 1951 .....	1. Kl.		2. Kl.				3. Kl.					
	bis 600 km		über 600 km		Einbettabteil		Zweibettabteil				alle	
					bis 600 km		über 600 km				Entfernungen	
	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50	
12. 2. 1953 .....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00	
	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00	
1. 3. 1955 .....	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km	
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
	1. Klasse				2. Klasse							
	Einbettklasse <sup>5)</sup>		Spezialklasse		Doppelbettklasse				Touristenklasse			
3. 6. 1956 <sup>6)</sup> .....	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
1. 3. 1958 .....	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	
15. 3. 1961 <sup>7)</sup> .....	36,40	40,40	43,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	

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

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	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 Einfache Fahrt</b>								
bis 30. 11. 1949 .....	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
1. 12. 1949 .....	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 7. 1952 .....	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 8. 1956 .....	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
15. 8. 1959 .....	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 30. 11. 1949 .....	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
1. 12. 1949 .....	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
1. 7. 1952 .....	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
1. 8. 1956 .....	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
15. 3. 1959 .....	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1946 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953 .....	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954 .....	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 <sup>2)</sup> .....	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962 .....	9 90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1946 .....	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
1. 6. 1950 .....	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
1. 6. 1951 .....	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
1. 5. 1953 .....	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
1. 10. 1954 .....	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
1. 8. 1959 <sup>2)</sup> .....	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
15. 1. 1962 .....	15,00	9,90	59,40	39,60	104,00	69,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 in N F)<sup>3)</sup> Einfache Fahrt <sup>4)</sup></b>								
1950 .....	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951 .....	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952 .....	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953 .....	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956 .....	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958 .....	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959 .....	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960 .....	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961 .....	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
<b>Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
1. 8. 1952 .....	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953 .....	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956 .....	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961 .....	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952 .....	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953 .....	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956 .....	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961 .....	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt <sup>4)</sup></b>								
1950 .....	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951 .....	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952 .....	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956 .....	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 <sup>5)</sup> .....	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959 .....	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961 .....	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt</b>								
bis 31. 1. 1950 .....	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950 .....	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 31. 1. 1950 .....	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
1. 2. 1950 .....	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km				
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	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 .....	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50			
1. 5. 1952 .....	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00			
1. 10. 1954 .....	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00			
1. 11. 1955 .....	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30			
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			
1. 9. 1951 .....	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00			
1. 1. 1954 .....	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00			
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			
1. 5. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00			
1. 4. 1952 .....	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00			
1. 6. 1955 .....	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00			
1. 1. 1957 .....	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00			
1. 2. 1958 .....	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00			
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			
1. 5. 1951 .....	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00			
1. 4. 1952 .....	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00			
1. 6. 1955 .....	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00			
1. 1. 1957 .....	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00			
1. 2. 1958 .....	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00			
1. 9. 1959 .....	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00			
Schnellzugzuschlag											
1. Klasse <sup>1)</sup>			2. Klasse <sup>1)</sup>								
1950 .....	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 5. 1951 .....	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00			
1. 4. 1952 .....	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00			
1. 6. 1953 .....	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 1. 1957 .....	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt											
1950 .....	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—			
1. 4. 1952 .....	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40			
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	—	—			
1. 4. 1952 .....	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50			
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											
1. 4. 1949 .....	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—
1. 9. 1955 .....	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—
1. 7. 1961 .....	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—
Hin- und Rückfahrt											
1. 4. 1949 .....	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—
1. 9. 1955 .....	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—
1. 7. 1961 .....	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—
Spanien, <sup>1)</sup> Sätze in Pesetas Einfache Fahrt											
1950—1953 .....	—	16,30	10,20	—	65,00	40,65	—	162,50	101,55	—	—
21. 5. 1954 .....	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	324,95
1. 10. 1956 .....	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	325,45
1. 4. 1957 .....	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80
1. 11. 1958 .....	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00
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
Hin- und Rückfahrt											
1950—1953 .....	—	32,60	20,40	—	130,00	81,30	—	325,00	203,10	—	—
21. 5. 1954 .....	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	649,90
1. 10. 1956 .....	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	650,40
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
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
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
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt <sup>2)</sup>											
1. Klasse						2. Klasse <sup>4)</sup>					
1. 1. 1950 .....	4,07					2,44					
1. 5. 1952 .....	2,63					1,75					
15. 9. 1957 .....	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					
1. 11. 1959 .....	3,373	—	—	3,15	—	2,25	—	—	2,10	—	2,00
12. 6. 1960 .....	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961 .....	4 15	3,00	1,65	1,50	3,15	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

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

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>1)</sup>**  
**Stand: Mai 1962**

Fahrtstrecke 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	71,09	57,51	142,18	115,02
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,62	9,82	27,24	19,64
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54	29,64
<b>insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>197,48</b>	<b>141,15</b>	<b>352,96</b>	<b>254,30</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,41	11,09	32,82	22,18
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	61,17	42,66	112,88	81,85
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54	29,64
<b>insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>190,35</b>	<b>127,57</b>	<b>329,24</b>	<b>223,67</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	53,86	35,88	107,72	71,76
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	581	65,00	44,00	104,50	71,00
<b>insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>118,86</b>	<b>79,88</b>	<b>212,22</b>	<b>142,76</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,62	17,08	51,24	34,16
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,09	13,41	36,20	25,13
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	35,62	23,94	53,73	35,62
<b>insgesamt</b>	<b>1 503</b>	<b>166,83</b>	<b>111,43</b>	<b>271,17</b>	<b>182,91</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	53,86	35,88	107,72	71,76
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
<b>insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>156,78</b>	<b>105,16</b>	<b>289,56</b>	<b>194,32</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,83	9,26	25,66	18,52
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,08	13,70	28,52	20,37
<b>insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>102,91</b>	<b>70,96</b>	<b>167,68</b>	<b>115,89</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,34	11,55	31,35	21,65
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,74	25,74	53,71	38,52
Chiasso—Rom	707	61,75	34,45	123,50	68,90
<b>insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>186,83</b>	<b>119,74</b>	<b>322,06</b>	<b>206,07</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	30,72	20,56	46,14	30,95
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,33	3,71	12,66	7,42
<b>insgesamt</b>	<b>1 458</b>	<b>166,55</b>	<b>111,27</b>	<b>232,30</b>	<b>155,37</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	35,62	23,94	53,73	35,62
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,88	11,04	37,76	22,08
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
<b>insgesamt</b>	<b>2 370</b>	<b>211,30</b>	<b>141,26</b>	<b>316,59</b>	<b>211,26</b>
<b>Oslo—Malland</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	19,04	12,71	38,08	25,42
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	95,67	74,20	151,12	116,37
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,74	25,74	53,71	38,52
Chiasso—Malland	51	4,55	2,54	7,67	4,29
<b>insgesamt</b>	<b>2 249</b>	<b>262,00</b>	<b>187,19</b>	<b>404,58</b>	<b>288,60</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	72,63	48,42	116,56	77,71
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	34,22	22,89	51,39	34,46
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,09	13,41	36,20	25,13
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,62	17,08	51,24	34,16
<b>insgesamt</b>	<b>2 067</b>	<b>241,06</b>	<b>160,80</b>	<b>388,39</b>	<b>261,46</b>

**B. Güterverkehr**

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

Gewichtsstufen	Stichtag der Neufestsetzung							
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960
a) Stückgutsätze								
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	6,22
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25
b) Stückgutzuschläge (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

**2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen<sup>2)</sup> (von mindestens 15 t bzw. 20 t<sup>3)</sup>, Entfernung 150 km)**  
in RM/DM je 100 kg

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	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. 3. 1962
15 t								
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	2,35
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,13	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,24	2,13
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,67
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 <sup>4)</sup>	1,39 <sup>4)</sup>
1 B 34 Grubenholz <sup>5)</sup>	1,30 <sup>6)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37

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



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

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

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabfälle	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hamburg-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter	Meggen	Duisburg-Hochfeld-Süd		Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg-Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)		Passau (710 km)	Hamburg (357 km) (346 km)		(435 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	A/B <sup>2)</sup> c)	24 S 5b)	A/B <sup>3)</sup> b)	7 B 35c)	7 B 21c)	7 B 1c)	6 B 1c)	6 B 11c)		6 B 14c)
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>4)</sup>	58,19 <sup>5)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	30,65 <sup>7)</sup> r	18,40 <sup>7)</sup> r	18,40 <sup>7)</sup> r	21,15 <sup>7)</sup> r
1961 D	50,55	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30r	17,60r	17,60r	20,20r
1961 Okt.	53,50 <sup>6)</sup>	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30r	17,60r	17,60r	20,20r
Nov.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30r	17,60r	17,60r	20,20r
Dez.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30r	17,60r	17,60r	20,20r
1962 Jan.	53,70r	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30r	17,60r	17,60	20,20r
Febr.	53,70r	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30r	17,60r	17,60	20,20r
März	53,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
April	47,70 <sup>6)</sup>	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
Mai	47,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauxit	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	
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 1c)	14 B 1d)	14 B 2d)	C/D <sup>8)</sup> c)	14 B 23d)	4 B 6b)	G c)	12 B 1 <sup>9)</sup> d)	11 B 1b)		23 S 3b)		21 S 2c)	A/B <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>4)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,25r	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	29,00 <sup>7)</sup> r	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 D	27,70r	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
1961 Okt.	27,70r	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
Nov.	27,70r	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
Dez.	27,70r	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 Jan.	27,70r	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.	27,70r	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	24,10	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	24,10	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	24,10	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>10)</sup>	Stahlschrott	Stab-, Formstahl <sup>11)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>11)</sup>		
von	Passau Hbf	Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen			
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (504 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)	Hagen (62 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	Bremen (365 km)	Bremen (254 km)			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21c)	1 B 22c)	1 B 34c)	1 B 1c)	F <sup>12)</sup> b)	C/D <sup>13)</sup> 14) b)	8 B 8 <sup>15)</sup> c)	8 B 8 <sup>16)</sup> c)	F/IV <sup>17)</sup> c)	D/I <sup>17)</sup> c)	C/D <sup>14)</sup> c)	D/I <sup>17)</sup> c)	
1938 D	20,20	10,50	10,40	25,60 <sup>18)</sup>	13,20	20,00	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>20)</sup>	24,11	33,90	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74	
1952 D	38,66	21,27	20,96 <sup>18)</sup>	21,07	43,42	27,87	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	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	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	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	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	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40	
1958 Feb.-Dez. D <sup>4)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,56	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 Okt.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Dez.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1962 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

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	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		
von	Düsseldorf			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln
Strecke nach												
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	
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67	
1961 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	
1962 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	

Ware	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>7)</sup>	Ortskohle <sup>7)</sup> a)		
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
von	Mannheim				Berlin		Emden			
Strecke nach	Heilbronn <sup>4)</sup>									
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	9,35r	6,21r	6,86r	7,58r
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96r	5,93r	6,55r	7,24r
1961 Juli	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
Aug.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
Sept.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
Okt.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
Nov.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
Dez.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
1962 Jan.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
Febr.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05r	5,93r	6,55r	7,24r
März	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
April	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
Mai	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24

Ware	Küstenkohle <sup>7)</sup> b)			Exportkohle <sup>7)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>7)</sup> d)		
von	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
Strecke nach	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	4,57r	5,06r	5,62r	3,65r	4,05r	4,45r	5,79r	6,37r	7,03r
1961 D	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
1961 Juli	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
Aug.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
Sept.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
Okt.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
Nov.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
Dez.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
1962 Jan.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
Febr.	4,36r	4,83r	5,37r	3,49r	3,87r	4,25r	5,53r	6,08r	6,71r
März	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
April	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Mai	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71

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

## A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Bunkerkohle <sup>13)</sup>				Ortskohle <sup>13)</sup>		Steinkohle <sup>13)</sup>				
Strecke	Ruhrgebiet					Rhein-Ruhrhäfen					
von	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. <sup>1)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe		
nach											
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	7,55r	9,59r	8,46r	17,32r	8,20r	11,01r	8,14r	10,71r	9,59r		
1961 D	7,21r	9,16r	8,08r	16,34r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
1961 Juli	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
Aug.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
Sept.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
Okt.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
Nov.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
Dez.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
1962 Jan.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
Febr.	7,21r	9,16r	8,08r	16,11r	7,83r	10,52r	7,77r	10,20r	9,16r		
März	7,21	9,16	8,08	16,11	7,55	10,07	7,49	9,87	8,85		
April	7,21	9,16	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36		
Mai	7,21	9,16	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36		

Ware	Braunkohlenbriketts					Erze				
Strecke	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl
von										
nach	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
1961 D	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 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
1962 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

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies <sup>3)</sup>		
Strecke	Bremen <sup>7)</sup>					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
von											
nach	Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		Heilbronn <sup>8)</sup> über Kusten-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>12)</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	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		15,20 <sup>8)</sup>	27,75 <sup>8)</sup>		21,95 <sup>8)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 16,92r	II 15,22	III 14,37	I 25,92	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
1961 Juli	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Aug.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Sept.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Okt.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Nov.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Dez.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
1962 Jan.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Febr.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
März	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
April	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
Mai	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75

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

A. Binnenschifffahrt  
1. Frachtsätze  
in DM je 1000 kg

Ware von nach	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz		
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>4)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen	
	Frankfurt/M. <sup>2)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	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
1954 D.....	4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1955 D.....	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1956 D.....	4,43	6,12	3,63	3,65	3,65	5,35	13,06	17,55
1957 D.....	4,42r	6,39 <sup>5)</sup> r	3,88 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55
1958 D.....	4,91r	7,21r	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.....	4,95r	7,23r	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.....	4,95r	7,11r	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.....	4,47r	6,50r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 Juli.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Aug.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Sept.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Okt.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Nov.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Dez.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 Jan.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Febr.....	4,31r	6,31r	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
März.....	4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
April.....	4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Mai.....	4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien							
Strecke von nach	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
	Rhein-Ruhr-Häfen							
	Mannheim		Wurzburg <sup>8)</sup>		Heilbronn <sup>9)</sup>		Karlsruhe	
1950 D.....	5,78 <sup>7)</sup>	5,35 <sup>7)</sup>			8,33 <sup>7)</sup>	7,90 <sup>7)</sup>	7,48 <sup>7)</sup>	7,05 <sup>7)</sup>
1954 D.....	7,64	6,94			10,81	10,20	9,73	9,13
1955 D.....	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1956 D.....	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1957 D.....	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 <sup>5)</sup>	10,20 <sup>5)</sup>	10,10	9,10
1958 D.....	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67 <sup>5)</sup>	11,53 <sup>5)</sup>	11,43	10,30
1959 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1961 Juli.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 Jan.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>10)</sup>							
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI		
Strecke von nach	Hamburg <sup>11)</sup>							
	Berlin <sup>12)</sup>							
1950 D.....	8,43	8,23	8,03	7,83	7,63	7,43		
1954 D.....	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60		
1955 D.....	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60		
1956 D.....	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60		
1957 D.....	13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09		
1958 D.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1959 D.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1960 D.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1961 D.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1961 Juli.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Aug.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Sept.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Okt.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Nov.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Dez.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1962 Jan.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Febr.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
März.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
April.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Mai.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		

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

2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen  
in Durchschnittsprozentsätzen

Ware —————→		Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	von —————→	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	nach —————→	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>1)</sup>	Braubach <sup>2)</sup>	Lülsdorf <sup>2)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>1)3)</sup>	
		(und umgekehrt)				
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
1960 D .....		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D .....		2,72	1,83	0,97	—	—
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	30,35
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	—	—
1961 Oktober .....		18,71	21,94	11,61	—	—
November .....		12,67	—	—	—	—
Dezember .....		1,29	—	—	—	—

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

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Ölkuchen <sup>4)</sup>	Salz			Steinkohle		
von	nordl. Oskars- hamn/Stockh.	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup>	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien <sup>6)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
Route	nach	Hamburg	Hamburg	nordl. Helsingborg/ Goteborg	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup>	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup>	Dänemark Ostküste Jutland <sup>5)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>	nordl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
Währg./Mengeneinh.	→	skr je 1000kg	DM je 1000 kg					dkr je 1000 kg	skr je 1000kg	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
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
1956 D.	→	26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	.	22,25	17,83	20,6	21,5
1957 D.	→	.	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,0	15,6
1958 D.	→	19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	11,9	12,6
1959 D.	→	19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	13,3	12,11
1960 D.	→	21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,1	16,0
1960 Juli	→	.	5,50	11,00	8,52	10,71	20,00	.	12,00	15,0	15,0
Aug.	→	.	.	10,25	7,91	9,08	19,50	.	.	16,6	16,3
Sept.	→	.	.	9,67	7,82	9,58	19,50	.	.	16,9	16,0
Okt.	→	23,80	6,00	9,67	7,72	9,13	20,00	21,00	12,00	16,6	18,9
Nov.	→	24,00	.	.	8,04	10,34	.	.	12,00	18,8	18,0
Dez.	→	23,00	7,25	11,10	7,88	10,00	.	.	12,00	.	18,3
1961 Jan.	→	25,00	.	.	8,05	9,83	.	.	12,50	16,0	15,10
Febr.	→	23,00	5,50	9,00	7,75	8,78	.	18,00	12,50	14,6	14,0
März.	→	23,50	5,25	9,25	7,16	7,44	.	.	12,50	18,0	15,0
April	→	.	.	8,00	6,61	7,00	.	.	12,50	14,6	13,4
Mai	→	.	6,25	8,50	8,18	8,88	20,75	.	15,6	11,0	13,5
Juni	→	24,00	.	8,50	7,64	.	.	.	19,00	12,6	13,8
Juli	→	.	6,50	.	7,56	8,08	20,75	.	16,50	17,3	13,7
Aug.	→	23,50	.	8,75	7,33	8,19	.	.	16,00	16,2	14,3
Aug.	→	.	.	.	7,33	.	.	.	.	14,3	14,2

Ware	Steinkohle				Koks						
von	Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.	
Route	nach	Schweden nordl.v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> ?)	Bundesrepublik Elbe-Hafen Ostseehafen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vaasa
Währg./Mengeneinh.	→	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>3)</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	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.	→	14,14	15,79	9,14	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.	→	15,25	18,71	10,76	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,4
1960 Juli	→	14,08	.	11,64	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	21,0
Aug.	→	14,44	20,50	11,55	.	.	14,92	21,11	.	.	19,6
Sept.	→	15,59	22,50	11,58	14,50	19,00	14,63	22,10r	28,3	20,6	.
Okt.	→	17,20	23,00	11,94	.	.	15,50	23,2	.	.	18,0
Nov.	→	17,68	23,17	11,74	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	14,75	.	14,50	23,3	27,6	20,9	28,0
Febr.	→	.	13,05	9,83	13,17	.	14,13	16,8	24,0	17,6	.
März.	→	.	13,00	9,94	.	.	.	15,6	19,0	.	22,0
April	→	.	14,13	8,31	.	.	.	15,6	.	.	19,0
Mai	→	13,50	14,69	9,46	.	.	11,25	17,6	.	.	16,0
Juni	→	.	15,33	10,10	.	.	13,00	20,5	.	16,9	.
Juli	→	14,00	.	10,75	17,00	19,50	12,00	22,0	27,6	20,0	.
Aug.	→	14,50	20,00	10,63	.	.	14,75	21,3	26,3	.	18,0

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Papierholz	Schnittholz
von	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Bjorneborg	Kotka/ Björneborg	
Route	nach	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Oskarshamn /Stockholm	nordl. Stockholm Mälarsee	Danemark, Ostk.Jutland <sup>5)</sup> ?) u. Inseln	Kotka/ Bjorneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Danemark Ostküste Jutland <sup>5)</sup> ?)	
Währg./Mengeneinh.	→	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	14,29	14,75	14,74	.	.	133,9	120,1	.	.
1954 D.	→	18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	139,2	138,3	88,43	190,00
1955 D.	→	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	222,6	211,11	95,63	171,25
1956 D.	→	20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	210,10	217,1	93,11	182,75
1957 D.	→	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	174,5	183,6	88,18	174,17
1958 D.	→	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	119,9	127,1	56,25	144,72
1959 D.	→	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	125,0	146,6	63,00	150,94
1960 D.	→	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	150,7	170,2	81,50	185,76
1960 Juli	→	18,88	15,75	.	15,50	15,00	.	157,6	157,6	83,00	190,00
Aug.	→	18,58	16,44	16,00	15,25	.	17,25	.	.	84,00	207,00
Sept.	→	19,00	17,00	16,25	17,21	16,17	19,50	159,2	168,2	.	208,13
Okt.	→	20,75	16,90	16,50	17,19	.	21,30	.	.	.	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	.	.	142,6	152,6	63,50	180,00
Juni	→	17,50	15,25	.	13,81	.	.	148,9	.	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 s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40

# B. Seeschifffahrt

## 1. Frachtraten der Küstenschifffahrt

(in Reisecharter)

Ware	noch: Schnittholz										
von	Obere Zone Finnland <sup>1)</sup>		Untere Zone Schweden <sup>1)</sup>		nordl. Öxelsund/ Harnösand <sup>2)</sup>	Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nordl. Öxelsund/ Harnösand <sup>2)</sup>	
Route	ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>5)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
Wahrg./Mengeneinheit	s je Standard						DM je Standard				
1950 D	.	135,2	127,1	120,8	.	.	91,75	.	82,50 <sup>6)</sup>	72,00 <sup>9)</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
März.	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	.

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
von	nordl. Öxelsund/Harnösand <sup>2)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
Route											
nach	Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederrh. <sup>7)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	(östl. Jütland <sup>8)</sup> und dan. Inseln <sup>9)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
Wahrg./Mengeneinheit	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	.	100,00	94,80	105,33	.	19,5	14,25	.	.
Aug.	100,00	97,67	109,00	108,00	89,25	107,50	.	18,5	13,88	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	.	.	85,25	.	.	19,0	12,83	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	.

Ware	Eisen und Stahl	Kalidunger					Steine				Gips
von	Niederh./Ruhrh.	Deutsche Nordseehäfen					Lysekil		Gotland <sup>13)</sup>	Bornholm	Hildesheim
Route											
nach	Strömstad/ Malmö <sup>11)</sup>	östl. Jütland <sup>8)</sup> u. dan. Inseln <sup>9)</sup>	nordl. Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>	Haf. i Limfjorden u. a. Skagerrak <sup>12)</sup>	Varberg/ Karlshamn		Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
Wahrg./Mengeneinheit	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg		DM je 1000 kg				
1950 D	.	.	18,42	24,00	.	8,00	8,25	.	7,83	.	.
1954 D	18,15	20,38	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 s. Seite 10, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

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

(in Reisecharter)												
Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>5)</sup>	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Rttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan <sup>4)</sup>	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$	\$	s	\$	s	\$	\$	s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1938 D	.	.	12.11 <sup>2)3)</sup>	.	.	13.10 <sup>2)3)</sup>	.	.	.	.	25.9 <sup>2)3)</sup>	3,61
1950 D	.	.	38.7 <sup>2)</sup>	5,72	5,24	40.1 <sup>3)</sup>	9,58	54.10 <sup>3)</sup>	9,74	.	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
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	5,36	10,86	66.11	6,97
1961 Juli	.	8,27	46.9	3,30	3,63	42.9	.	56.3	4,95	10,70	.	.
Aug.	.	9,18	45.3	3,77	5,12	47.11	.	61.6	4,79	11,83	.	6,28
Sept.	88.6	10,00	48.7	4,70	5,51	51.0	6,80	.	6,90	11,75	61.6	6,00r
Okt.	77.11	.	48.10	4,77	6,30	49.2	.	62.0	6,29	11,54	66.1	7,09
Nov.	85.2	.	46.3	.	6,19	48.4r	4,50	50.8	5,99	10,97	67.10	6,70
Dez.	.	.	.	.	.	40.11	.	49.2	4,88	10,00	66.3	7,19
1962 Jan.	.	.	.	.	.	38.5	.	41.8	4,47	9,23	59.0	7,68
Febr.	.	.	42.1	3,10	.	36.8	4,25	37.7	4,23r	8,87	55.0	7,80r
März	75.4	8,65	42.8	3,43	3,65	42.7	.	43.3	5,00	9,14	60.0	.
April	77.1	9,65	43.9	3,68	4,47	42.1	4,50	54.10	.	9,40	.	.
Mai	82.6	8,63	38.5	3,43	4,23	.	.	52.2	5,02	8,78	.	6,50

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
von	La Plata <sup>6)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>9)</sup>
Route	UK	Antw./Hbg.	West-	Australien			china	afrika	meer	pinen		
nach	UK	Antw./Hbg.	italien	UK/Kont.			Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./Hbg.	UK	
Wahrg./Mengeneinh.	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	.	87.4	67.6
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	115.8	105.0
1955 D	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0,29	126.1	105.11
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	97.1
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	40.7
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	39.8
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	52.4
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	57.6
1961 D	70.6	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	54.10	62.8	40.4	0,16	81.8	.
1961 Juli	71.9	66.5	65.7	68.9	.	76.6	.	59.6	39.0	0,15	81.11	.
Aug.	66.3	65.0	61.3	70.0	80.10	76.6	.	68.8	.	0,15	80.0	.
Sept.	70.5	63.1	59.5	72.11	84.1	78.3	.	63.2	40.9	0,16	82.8	.
Okt.	71.1r	65.11	.	74.0	84.5	81.4	.	64.11	44.0	0,16	82.6	.
Nov.	74.1	69.3	69.9	73.9	83.8	78.6	55.3	64.9	42.11	0,15	80.10	.
Dez.	69.10	62.11	62.8	69.9	79.0	74.7	54.5	52.6	40.6	0,15	81.3	.
1962 Jan.	74.5	65.11	63.5	69.9	80.0	72.6	.	51.2	36.9	0,14	81.9	50.0
Febr.	70.11	65.3	64.5	67.0	77.1	72.4	.	53.6	33.6	0,14	81.8	.
März	73.9	68.2	67.2	66.6	77.6	71.5	.	57.10	32.0	0,14	81.9	52.6
April	.	.	.	67.5	78.4	74.0	.	56.11	35.8	0,14	81.3	.
Mai	.	.	.	.	.	.	.	55.6	.	0,14	81.3	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba <sup>9)</sup>	Queensland <sup>11)</sup>	Mauritius		Morphou- Bay	Vassiliko- Bay	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagao <sup>15)</sup>
Route	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./Hbg. <sup>7)</sup>	
Wahrg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										
1938 D	.	34.0 <sup>8)</sup>	.	.	.	7.3 <sup>13)</sup>	.	8.3	.	.	.
1950 D	61.6	117.4	105.0	55.7	29.2	29.10	26.9	24.3	40.11	54.3	60.6
1954 D	98.3 <sup>10)</sup>	157.0	140.11	99.5	36.5	35.6	39.11	29.3	51.0	72.9	91.0
1955 D	112.0	214.8 <sup>12)</sup>	223.6 <sup>13)</sup>	135.1	46.0	46.5	50.6	40.9	86.3	107.8	122.8
1956 D	104.2	93.4	96.6	74.2	58.9	57.4	56.2	43.7	112.9	77.10	77.3
1957 D	87.3	76.11	75.3	58.7	44.9	45.8	46.7	35.5	96.5	39.4	41.1
1958 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.9	25.10	36.3	22.9	49.6	41.1	46.8
1959 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.2	34.1	25.9	47.10	44.11	45.11
1960 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.6	26.4	35.7	23.9	49.11	43.11	42.10
1961 Juli	.	85.0	82.6	63.2	.	25.0	.	21.0	.	.	39.6
Aug.	.	90.0	87.6	66.9	26.0	.	.	.	60.0	47.3 <sup>14)</sup> r	42.0
Sept.	.	.	67.6	67.6	.	27.9	.	.	57.6	.	40.6
Okt.	.	90.0	87.6	68.5	.	27.9	.	.	56.3	r	37.8
Nov.	58.6	90.0	87.6	68.9	.	.	.	.	60.8	r	39.0
Dez.	56.6	.	.	.	.	.	.	.	50.0	.	.
1962 Jan.	47.0	84.5	81.11	.	26.0	24.0	24.6	21.9	47.6	35.8	33.0
Febr.	.	82.6	80.0	.	24.9	24.0	.	21.6	.	.	34.11
März	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	43.9	.	35.0
April	.	82.6	80.0	.	.	.	.	.	47.3	.	33.6
Mai	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	47.6	37.9	34.9

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



**B. Seeschifffahrt**  
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona <sup>3)</sup>	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
Route	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>2)</sup>				UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			s je 2240 lbs
1938 D .....		.		.	.	.	.	.	.	3,20	.	5,9
1950 D .....	44.0	.	21.7	.	.	.	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	29.11	59.7	78.0	77.2	11,52	19,90	33.1
1957 D .....	69.2	62.9	36.9			24.8	50.6	53.1	51.11	7,90	15,71	29.5
1958 D .....	45.2		18.9	29.9	22.6	17.4	31.9	25.8	24.2	3,97	7,60	16.2
1959 D .....	44.9	30.2	18.5	30.1	21.9	17.5	31.11	24.10	23.0	3,80	7,76	16.10
1960 D .....	45.4	29.2	17.11	31.2	23.11	19.6	34.0	27.5	26.2	4,14	8,35	18.1
1961 D .....	41.10	26.7	17.5	32.3	22.3	19.0	33.2	30.1	27.4	4,25	9,02	20.9
1961 Juli .....	.	26.6	.	33.0	.	.	.	.	25.11	4,25	9,30	18.3
Aug. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	28.1	.	9,40	.
Sept. ....	.	.	.	.	.	.	.	31.3	29.0	4,55	9,25	.
Okt. ....	.	27.6	.	.	.	.	.	33.5	29.4	4,73	9,47	23.11
Nov. ....	.	.	17.5	.	.	.	.	31.10	30.1	4,49	8,76	24.0
Dez. ....	.	28.0	.	.	.	17.0	.	26.2	25.10	4,00	8,29	.
1962 Jan. ....	37.6		17.0	.	.	.	.	.	22.6	3,76	7,84	.
Febr. ....	37.0	26.0	.	.	.	17.0	.	25.0	22.6	3,85	7,29	.
März ....	.	.	.	28.2	.	.	.	24.3	22.6	3,84	6,92	.
April ....	.	.	.	26.3	.	.	.	.	.	4,52	7,47	.
Mai ....	37.3	25.6	.	24.11	22.0	.	.	.	23.6	4,10	7,17	.

Ware	noch: Kohle		Rohöl				Düngemittel (Phosphat)			
von	Danzig/Stettin		Wales		Karibische See	US-Golf	Persischer Golf	US-Golf	Casablanca	Sfax
Route	Buenos Aires	Westitalien	UK-Kontinent				UK			
nach			darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		Antw./Rttd.	
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs									
1938 D .....		13.7 <sup>5)</sup>	6.0 <sup>6)</sup>	.	13.7	.	24.10	.	8.5 <sup>8)</sup>	
1950 D .....	49.5	31.4	23.8	44.7 <sup>7)</sup>		49.10 <sup>7)</sup>	84.2 <sup>7)</sup>	36,0	23.0	24.2 <sup>9)</sup>
1954 D .....	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>7)</sup>		31.1 <sup>7)</sup>	44.3 <sup>7)</sup>		27.2	29.5
1955 D .....	76.1	42.6	33.5	37.2 <sup>7)</sup>		36.4 <sup>7)</sup>	69.4 <sup>7)</sup>	90.10	35.8	37.2
1956 D .....	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6
1957 D .....		29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7
1958 D .....	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11
1959 D .....	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11
1960 D .....	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4
1961 D .....	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10
1961 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
Sept. ....	45.0			14.8	15.6	.	.	28.2	29.1	22.0
Okt. ....		34.0		14.2	16.0	.	.	27.5	29.0	21.3
Nov. ....	42.0	34.0	26.0	15.1	16.0	.	.	28.3r	29.3	20.0
Dez. ....				14.10	.	18.3	.	27.5	28.1	19.11
1962 Jan. ....	37.0	25.4		15.8	16.8	.	.	30.8	31.9	45.0
Febr. ....			22.0	17.0	17.11	22.5	.	34.4	35.6	45.0
März ....	35.6	23.6	20.0	16.3	17.3	.	.	30.11	31.11	46.11
April ....	.	.		13.0	13.11	.	.	27.8	28.7	.
Mai ....			23.6	13.8	14.9	.	.	27.1	28.2	.

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup> <sup>10)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup>	Ost- Kanada <sup>11)</sup>	Archan- gelsk <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik		Archan- gelsk <sup>11)</sup>	Große Seen		Northern Range		
Route	Japan	Nord- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>12)</sup>	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien <sup>12)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>12)</sup>	West- italien <sup>12)</sup>	Japan <sup>12)</sup>
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je 2240 lbs			\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$ je 2240 lbs				
1938 D .....		.		.		.		.	.	.	.	.
1950 D .....	10,16		176.6	155.6	70.7		190.5	.	.	.	.	.
1954 D .....	10,49	104.10	195.3	172.0	88.2	13,97	223.2	.	.	8,54	.	.
1955 D .....	14,15	108.0	305.6	263.4	144.6	24,87	306.0	.	.	12,97	.	.
1956 D .....	20,67	145.7	320.11	287.5		30,51	344.7	.	.	17,70	.	.
1957 D .....	16,47	109.9	304.4	268.9	97.6	19,24		.	.	12,28	.	.
1958 D .....	8,45	61.10	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6	.	.	6,07	6,47	.
1959 D .....	8,20	57.4	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7	.	.	6,04	6,42	10,33
1960 D .....	7,68	61.2	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08
1961 D .....	7,85	63.10		223.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1961 Juli .....				207.6	87.11				9,74		7,46	12,74
Aug. ....				240.0	89.7	14,00	246.8	.	.	.	8,06	14,82
Sept. ....				240.0			265.0	.	.	.	7,89	15,05
Okt. ....				250.0	93.9		325.0		10,79		7,89	15,00
Nov. ....					100.0	13,50		.	.	.		14,70
Dez. ....								.	.	.	7,20	13,75
1962 Jan. ....		66.0			85.0			.	.	.	6,89	13,22
Febr. ....		65.6				13,68		.	.	.	6,32	11,34
März ....									6,32		6,74	11,14
April ....							238.9		8,99		6,68	11,55
Mai ....		65.0			78.9	13,36	237.6	.	.	.	6,57	11,79

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

**C. Schiffsfrachtsindizes**  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien										
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Trampfahrt <sup>3)</sup>										Tankerf.
				Reisecharter		Reisecharter										Reise-charter
Indexgruppe	ins-gesamt	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	£ Tanker	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dunge-mittel	Holz	Schwe-fel	Motor-schiffe <sup>5)</sup>	£-Tanker	
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>2)</sup> = 100	1960 = 100										Scale = 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>4)</sup>	79,1	116,1
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 <sup>14)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	198,5 <sup>4)</sup>	116,1	229,5
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	264,4 <sup>4)</sup>	143,4	46,9
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>2)</sup>	151,9 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	183,8 <sup>4)</sup>	42,8	46,9
1958 D	122,3	—	—	87,7	50,4	90,4 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>4)</sup>	46,1	42,5
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	85,0 <sup>4)</sup>	46,1	42,5
1960 D	121,7 <sup>7)</sup>	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	42,5
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 <sup>10)</sup>	43,6	106,8	106,2	112,1	110,4	100,2	108,4	103,2	107,3	111,6	42,5	
1960 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	79,6 <sup>10)</sup>	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	76,2 <sup>10)</sup>	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	74,5 <sup>10)</sup>	44,3	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	72,7 <sup>10)</sup>	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	73,5 <sup>10)</sup>	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	72,8 <sup>10)</sup>	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	73,6 <sup>10)</sup>	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	75,1 <sup>10)</sup>	47,0	107,2	108,0	116,1	113,5	95,1	100,0	105,0	114,8	117,9	44,3	
Sept.	127,4	107,2	101,9	77,3 <sup>10)</sup>	42,9	110,6	106,3	121,7	121,2	95,2	112,6	108,7	114,8	118,3	43,0	
Okt.	129,1	108,9	102,5	78,4 <sup>10)</sup>	46,5	108,0	107,9	103,6	117,9	107,8	104,2	107,9	—	120,4	44,4	
Nov.	129,6	109,2	103,4	77,2 <sup>10)</sup>	47,1	109,3	106,6	116,2	116,2	108,6	103,3	105,7	118,5	111,2	45,8	
Dez.	129,4	109,2	102,8	74,2 <sup>10)</sup>	46,9	101,2	99,6	117,4	103,1	93,0	102,0	92,8	94,8	99,4	44,8	
1962 Jan.	131,0	110,7	103,8	72,8 <sup>10)</sup>	52,7	96,9	97,7	103,7	94,1	81,1	104,6	96,0	94,8	102,7	49,1	
Febr.	131,3	110,8	104,2	70,5 <sup>10)</sup>	54,3	95,2	96,8	103,5	91,3	82,7	102,8	88,5	—	95,6	54,8	
März	131,5	111,4	103,6	89,8 <sup>10)</sup>	52,7	96,9	101,4	108,0	89,6	85,3	101,1	88,1	87,4	97,3	50,7	
April	131,4	111,4	103,5	71,8 <sup>10)</sup>	42,6	99,4	105,6	105,2	99,2	86,4	101,8	88,8	91,8	97,7	43,7	
Mai	131,7	111,7	103,5	70,0	45,2	97,9	101,0	107,6	92,6	83,8	107,5	87,2	—	101,9	42,7	

Land	Niederlande								Danemark	Norwegen				Schweden	
Einsatzart	Trampfahrt								Tramp-fahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt		Tramp-fahrt	Tanker-fahrt
	Reisecharter								Reise-charter	Reise-charter	Zeit-charter	Reisecharter		Reisecharter	
Indexgruppe	ins-gesamt	Ge-treide	brit-tischen	amerika-nischen	niederlän-dischen	Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt		£	\$	ins-gesamt	£ Tanker
				Häfen	ein-   aus-geführt							Tanker			
Basis	1924/38 = 100								1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Scale = 100	USMC	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>9)</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	124,8	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	223,6	226,8	283,0	283,4	296,0	384,1	76	79,2	64,9	54,6	44,6 <sup>9)</sup>	114	48
1960 D	254,4	228,9	—	250,9	246,6	292,0	334,6	445,0	82	82,1	73,9	52,2	45,7	125	49
1961 D	244,0	231,1	—	270,3	314,2	283,9	352,1	457,2	82	84,2	80,9	48,0	41,3	121	49
1960 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	46,5	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	266,8 <sup>r</sup>	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	—	257,6	299,7	252,4	468,1	468,1	80	84,1	89,9	38,5	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	82	84,3	80,5	48,7	44,8	121	46
Sept.	264,7	249,7	—	298,6	—	297,6	393,3	488,0	82	85,5	83,5	47,9	33,1	120	53
Okt.	237,6	230,4	—	284,0	—	219,5	271,6	445,9	83	86,1	89,3	49,5	47,1	122	55
Nov.	267,6	260,5	—	290,9	317,5	295,3	303,5	458,1	84	85,8	78,5	49,3	44,1	124	52
Dez.	239,6	234,5	—	236,7	—	268,7	298,7	444,9	85	82,6	74,9	54,8	45,4	125	56
1962 Jan.	245,7	244,0	259,7	—	—	225,0	342,2	407,3	82	80,7	78,3	54,5	43,8	118	56
Febr.	244,1	236,4	308,0	—	—	238,7	335,6	393,9	81	80,3	68,9	50,9	49,9	...	48
März	255,3	242,0	—	214,6	—	265,0	360,9	401,9	80	81,0	63,9	55,1	49,7	...	52
April	261,2	261,2	—	—	—	—	—	389,5	79	81,7	64,7	40,8	39,5	...	51
Mai	230,5	232,8	—	217,6	—	212,1	270,5	390,5	79	80,7	69,8	49,2	51,4	...	...

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

## 1. Indices der Seefrachtraten

Basis 1954 = 100

Land	Italien <sup>1)</sup>														
von	insgesamt	Gruppen-Index Europa	Northern Range		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien/Kont.	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>
Route nach			West-Italien	Groß-brit./Kont.	Westitalien		Buenos Aires	Großbritannien/Kont.		Europa		Großbritannien/Kont.			
Ware			Kohle					Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.
1958 D.	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70
1959 D.	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69
1960 D.	79	79	75	69	98	88	84	70	80	67	76	87	91	88	69
1961 D.	83	81	76	73	100	99	96	72	83	66	80	86	100	81	65
1960 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	76	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
Aug.	82	79	88	75	—	92	97	75	87	61	84	83	—	86	64
Sept.	84	82	82	84	—	111	103	76	97	58	83	85	—	90	60
Okt.	89	85	81	84	—	120	103	81	97	72	83	85	108	85	60
Nov.	86	85	81	82	105	111	97	75	99	74	79	85	106	83	65
Dez.	83	82	75	67	—	126	—	68	88	72	77	84	106	76	—
1962 Jan.	74	73	67	60	—	94	85	63	76	73	73	82	105	70	57
Febr.	77	75	67	62	81	102	83	65	78	68	70	80	76	70	—
März	76	73	68	60	83	86	81	66	65	71	74	79	76	74	—
April	76	75	78	77	—	88	81	67	85	60	81	83	88	74	—
Mai	75	75	73	62	95	81	—	66	84	64	73	77	85	70	—

Land	Italien <sup>1)</sup>															
von	Mittel-meer <sup>7)</sup>	Nord-Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra-lien/Mau-ritius	Afrika Casa-blanca	Gruppen-Index Ame-rika	Northern Range	Bra-silien	Afrika/Mittel-meer <sup>10)</sup>	Indien	Gruppen-Index Asien (Japan)	Nord-Atlan-tik <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik	Mittel-meer/Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/Ma-laya <sup>13)</sup>	
Route nach	Großbritannien/Kontinent		West-Europa	Groß-brit./Kont.	Süd-Afrika		Süd-ame-rika	Northern Range				Japan				
Ware	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	
1961 D.	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88	
1960 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	89	95	87	—	86	80	86	63	—	90	
Aug.	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86	
Sept.	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85	
Okt.	90	77	59	79	—	111	115	—	135	83	86	94	74	—	91	
Nov.	84	75	60	83	—	92	109	57	—	82	83	88	74	—	89	
Dez.	—	76	70	—	—	84	100	—	—	69	86	85	—	—	87	
1962 Jan.	63r	63	59	79	—	91	—	91	—	—	73	75	72	—	—	
Febr.	82	63	58	77	—	94	90	—	112	79	76	74	68	82	79	
März	82	72	57	67	—	90	88	81	112	79	74	75	69	—	77	
April	69	71	59	67	—	84	90	—	—	79	73	78	65	—	76	
Mai	82	80	72	66	72	90	90	—	—	—	72	72	67	—	76	

Land	Italien <sup>1)</sup>															
von	Mittel- meer <sup>7)</sup>	Nord- Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypt- en <sup>9)</sup>	Austra- lien/ Mau- ritius	Afrika Casa- blanca	Grup- pen- Index Ame- rika	Nor- thern Range	Bra- silien	Afrika/ Mittel- meer <sup>10)</sup>	Indien	Grup- pen- Index Asien (Japan)	Nord- Atlan- tik <sup>11)</sup>	Nord- Pazifik	Mittel- meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma- laya <sup>13)</sup>	
Route nach	Großbritannien/ Kontinent		West- Europa	Groß- brit./ Kont.	Süd- Afrika		Süd- ame- rika	Northern Range				Japan				
Ware	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	
1961 D.	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88	
1960 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	89	95	87	—	86	80	86	63	—	90	
Aug.	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86	
Sept.	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85	
Okt.	90	77	59	79	—	111	115	—	135	83	86	94	74	—	91	
Nov.	84	75	60	83	—	92	109	57	120	82	83	88	74	—	89	
Dez.	—	76	70	—	—	84	100	—	—	69	86	85	—	—	87	
1962 Jan.	63r	63	59	79	—	91	—	91	—	—	73	75	72	—	—	
Febr.	82	63	58	77	—	94	90	—	112	79	76	74	68	82	79	
März	82	72	57	67	—	90	88	81	112	79	74	75	69	—	77	
April	69	71	59	67	—	84	90	—	—	79	73	78	65	—	76	
Mai	82	80	72	66	72	90	90	—	—	—	72	72	67	—	76	

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

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

Darstellungsform →	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs													
Route von → nach →	insgesamt		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
			Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
Tanker-Größenklassen →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 <sup>1)</sup>	100,0		32.6		34.9		38.5		40.3		49.2 <sup>2)</sup> 80.10 <sup>3)</sup>		51.5 <sup>2)</sup> 83.2 <sup>3)</sup>		37.0 <sup>2)</sup> 80.3 <sup>3)</sup>	
Grundtarif Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32.6		34.6		38.5		40.10		49.5 <sup>2)</sup>		51.7 <sup>2)</sup>		35.3 <sup>2)</sup>	
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>4)</sup>		87.9 <sup>4)</sup>		70.7 <sup>4)</sup>	
1957 D .....	139,2		45.3		48.5		53.6		56.0		92.4 <sup>4)</sup>		95.6 <sup>4)</sup>		82.10 <sup>4)</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
1961 D .....	92,5	84,2	30.1	27.4	31.11	29.0	35.6	32.4	37.9	34.4	51.11	47.10	53.11	49.8	38.10	35.11
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	36.1	32.8	38.4	34.9	52.8	48.4	54.8	50.2	39.4	36.3
IV. ....	92,2	84,1	30.0	27.4	31.10	29.0	35.5	32.4	37.8	34.4	51.10	47.10	53.10	49.8	38.9	35.11
1962 I. ....	93,1	84,7	30.3	27.6	32.1	29.3	35.9	32.6	38.0	34.7	52.3	48.1	54.3	49.11	39.1	36.1
II. ....	90,5	80,0	29.5	26.0	31.3	27.7	34.9	30.9	36.11	32.8	51.0	45.9	52.11	47.6	38.2	34.5

3. Sonstige Schiffsindex (Großbritannien)

Indexart →	Activity — Index										Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
Indexgruppe →	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dünge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv	insgesamt	insgesamt
Basis →	Januar—Juni 1954 = 100											Getreide- Scale = 100
1954 Jan./Juni ....	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— <sup>5)</sup>	7,5	5,5	— <sup>5)</sup>	100,0	—
1955 D .....	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>5)</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	165
1959 D .....	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	175r
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
1961 D .....	183,9	84,7	17,4	14,5	5,4	8,5	20,6	7,9	12,8	12,2	162,1	195
1960 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>6)</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>6)</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>6)</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>6)</sup> .....	169,1	54,1	10,7	15,3	5,8	4,8	47,8	5,1	8,2	17,3	177,6	176
Mai <sup>6)</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>6)</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>6)</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>6)</sup> .....	140,3	62,9	15,4	13,7	5,1	6,6	16,3	5,6	7,8	6,8	139,7	192
Sept. <sup>6)</sup> .....	172,4	76,8	10,9	16,3	6,1	8,6	20,3	5,1	11,4	16,8	94,8	256
Okt. <sup>6)</sup> .....	224,0	121,0	14,5	16,2	7,1	8,5	18,7	5,4	18,3	14,3	173,2	239
Nov. <sup>6)</sup> .....	222,2	126,5	16,7	14,8	4,8	9,1	15,0	7,9	14,3r	13,0	155,3	201
Dez. <sup>6)</sup> .....	211,3	112,4	22,8	18,8	2,8	8,9	8,6	11,2	19,3	6,6	146,9	146
1962 Jan. <sup>6)</sup> .....	221,2	118,5	26,2	12,9	2,8	7,6	11,4	12,0	13,5	17,2	122,1	114
Febr. <sup>6)</sup> .....	204,5	115,0	22,3	12,9	4,3	10,3	9,7	14,1	9,1	6,8	130,7	—
März <sup>6)</sup> .....	175,1	102,3	9,4	10,1	3,8	14,2	8,9	6,2	16,8	3,3	124,4	—
April <sup>6)</sup> .....	158,9	99,0	14,2	12,7	5,4	8,0	8,8	3,9	6,8	0,2	73,5	—
Mai <sup>6)</sup> .....	167,8	99,6	16,8	12,7	4,5	9,8	5,3	7,9	9,7	1,5	142,9	—

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

### III. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr

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

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

von Frankfurt (Main) nach			1957		1958		1959		1960		1961		1962	
			Durchschnitt										Mai	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	HF	106	77	109	80	109	80	109	80	107	77	112	80
		HR	190	139	197	144	197	144	197	144	194	139	202	144
		HR a)	—	—	—	115 <sup>4)</sup>	—	115	—	115	—	111	—	115
Deutschland	Berlin	HF	111	89	111	90	111	93	111	93	111	93	111	93
		HR	200	159	200	164	200	168	200	168	200	168	200	123
		HR b)	—	130	—	132	—	136	—	136	—	136	—	123
	Bremen	HF	136	102	128	102	128	102	128	102	127	97	120	72
		HR	245	184	231	184	231	184	231	184	233	177	240	144
		HR c) HR d)	— —	132 —	— —	132 —	— —	132 —	— —	132 —	— —	132 —	— —	— —
	Düsseldorf	HF	66	50	62	50	62	50	62	50	62	48	62	38
		HR	119	90	112	90	112	90	112	90	114	88	124	76
		HR b) HR c)	— —	62 70 <sup>2)</sup>	— —	62 <sup>3)</sup> 70	— —	— 70	— —	— 70	— —	— 70	— —	— —
	Hamburg	HF	136	102	128	102	128	102	128	102	131	102	128	79
		HR	245	184	231	184	231	184	231	184	241	187	256	158
		HR c)	—	144 <sup>2)</sup>	—	144	—	144	—	144	—	144	—	—
	Hannover	HF	92	69	86	69	86	69	86	69	86	66	85	52
		HR	166	125	155	125	155	125	155	125	158	122	170	104
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—
	München	HF	94	70	88	70	88	70	88	70	88	68	85	60
		HR	170	126	159	126	159	126	159	126	161	125	170	120
		HR c)	—	98	—	98	—	98	—	98	—	98	—	—
	Nürnberg	HF	54	40	50	40	50	40	50	40	50	39	50	35
		HR	98	72	90	72	90	72	90	72	92	72	100	70
		HR c)	—	60	—	60	—	60	—	60	—	60	—	—
	Stuttgart	HF	54	40	50	40	50	40	50	40	50	39	50	32
		HR	98	72	90	72	90	72	90	72	92	71	100	64
		HR c)	—	56	—	56	—	56	—	56	—	56	—	—
Frankreich	Paris	HF	134	103	141	109	143	110	143	110	144	108	166	124
		HR	241	186	255	196	258	198	258	198	261	195	299	224
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Griechenland	Athen	HF	708	536	708	536	708	536	708	536	680	516	674	511
		HR	1275	965	1275	965	1275	965	1275	965	1225	928	1214	920
		HR a)	—	718 <sup>8)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Groß- britannien	London	HF	233	182	243	188	245	189	245	189	237	183	245	189
		HR	420	329	438	339	441	341	441	341	427	330	441	341
		HR ab)	—	249 <sup>4)</sup>	—	260 <sup>4)</sup>	—	260 <sup>4)</sup>	—	260 <sup>4)</sup>	—	—	—	—
Italien	Mailand	HF	217	158	225	164	225	164	225	164	218	159	226	164
		HR	391	285	405	296	405	296	405	296	393	286	407	296
		HR a)	—	255	—	265	—	252	—	247 <sup>4)</sup>	—	236 <sup>4)</sup>	—	247 <sup>4)</sup>
	Rom	HF	318	231	330	240	330	240	330	240	320	232	330	240
		HR	573	416	594	432	594	432	594	432	576	418	594	432
		HR a)	—	b) 369 <sup>4)</sup>	—	388 <sup>4)</sup>	—	360 <sup>4)</sup>	—	360 <sup>4)</sup>	—	—	594	360 <sup>4)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	414	301	414	301	393	283	403	289
		HR	746	542	746	542	746	542	746	542	707	509	726	521
		HR a)	—	434	—	434	—	434	—	422	—	405	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	112	81	116	85	116	85	116	85	114	82	119	85
		HR	201	146	209	153	209	153	209	153	206	148	215	153
		HR a)	—	—	—	—	—	120 <sup>4)</sup>	—	120 <sup>4)</sup>	—	—	—	—
Norwegen	Oslo	HF	377	310	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328
		HR	680	558	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591
		HR ab)	—	411 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich	Wien	HF	207	151	210	153	210	153	210	153	204	148	210	153
		HR	372	272	378	276	378	276	378	276	366	268	378	276
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	Lissabon	HF	534	395	543	402	543	402	543	402	522	386	517	382
		HR	962	712	978	724	978	724	978	724	940	695	931	688
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	636	—	611	—	605
Spanien	Barcelona	HF	333	242	346	252	346	252	346	252	336	245	334	244
		HR	601	437	623	454	623	454	623	454	605	442	602	440
		HR a)	—	—	—	—	—	377 <sup>2)</sup>	—	377	—	—	—	359
	Madrid	HF	410	304	417	309	417	309	417	309	401	297	398	294
		HR	739	548	751	557	751	557	751	557	723	535	717	530
		HR a)	—	—	—	—	—	464 <sup>2)</sup>	—	464	—	446	—	442
Schweden	Stockholm	HF	377	310	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328
		HR	680	558	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591
		HR a)	—	b) 411 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweiz	Genf	HF	180	131	176	131	174	131	174	131	169	127	174	132
		HR	324	236	317	236	314	236	314	236	304	229	314	238
		HR ab)	—	199	—	199	—	199	—	—	—	—	—	—
	Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	126	92	122	89	126	92
		HR	227	166	227	166	227	166	227	166	220	160	227	166
		HR ab)	—	140	—	140	—	140	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	825	603	830	608	830	608	830	608	798	585	791	580
		HR	1485	1085	1494	1095	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

von Frankfurt (Main)  nach			1957		1958		1959		1960		1961		1962	
			Durchschnitt										Mai	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar
<b>Afrika</b>														
Ägypten	Kairo	HF	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>
		HR	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2447	1706	2588	1768	2635	1788	2711	1744 <sup>2)</sup>	2825	1549	2800	1535
		HR	4405	3071	4659	3182	4743	3219	4880	3140 <sup>2)</sup>	5085	2788	5040	2763
<b>Asien</b>														
Aden	Aden	HF	1800	1318	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 <sup>1)</sup>
		HR	3240	2373	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 <sup>1)</sup>
Birma	Rangun	HF	2905	2094	3064	2174	3205	2262	3284	2232 <sup>2)</sup>	3300	2001	3271	1983
		HR	5229	3770	5516	3913	5769	4071	5912	4018 <sup>2)</sup>	5941	3602	5888	3570
Ceylon	Colombo	HF	2441	1709	2482	1729	2570	1791	2637	1806 <sup>2)</sup>	2645	1718	2621	1703
		HR	4394	3076	4468	3113	4626	3225	4748	3251 <sup>2)</sup>	4761	3094	4718	3066
Indien	Bombay	HF	2185	1509	2223	1529	2312	1591	2379	1606 <sup>2)</sup>	2396	1526	2375	1512
		HR	3933	2716	4002	2753	4161	2865	4283	2891 <sup>2)</sup>	4314	2747	4275	2722
	Kalkutta	HF	2429	1709	2470	1729	2559	1791	2623	1806 <sup>2)</sup>	2622	1718	2599	1703
		HR	4370	3076	4446	3113	4606	3225	4723	3251 <sup>2)</sup>	4721	3014	4679	3066
Irak	Bagdad	HF	1435	977	1461	994	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 <sup>1)</sup>
		HR	2583	1759	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 <sup>1)</sup>
Iran	Abadan	HF	1529	1094	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 <sup>1)</sup>
		HR	2753	1970	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 <sup>1)</sup>
	Teheran	HF	1623	1118	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 <sup>1)</sup>
		HR	2922	2013	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 <sup>1)</sup>
Japan	Tokio	HF	4058	2799	4243	2888	4421	2997	4526	2979 <sup>2)</sup>	4544	2735	4503	2711
		HR	7305	5039	7638	5203	7956	5394	8147	5362 <sup>2)</sup>	8179	4924	8106	4880
Libanon	Beirut	HF	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>
		HR	2076	1419	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>
Philippinen	Manila	HF	3705	2564	3899	2662	4061	2765	4149	2744 <sup>2)</sup>	4148	2509	4111	2487
		HR	6669	4616	7019	4792	7310	4977	7468	4939 <sup>2)</sup>	7467	4517	7400	4477
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3105	2164	3273	2244	3426	2332	3508	2293 <sup>2)</sup>	3515	2034	3484	2016
		HR	5589	3896	5892	4024	6167	4197	6315	4128 <sup>2)</sup>	6328	3662	6272	3629
Syrien	Damaskus	HF	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>
		HR	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>
Thailand	Bangkok	HF	3070	2129	3229	2209	3370	2297	3452	2258 <sup>2)</sup>	3470	2001	3439	1983
		HR	5526	3833	5813	3976	6066	4134	6214	4065 <sup>2)</sup>	6247	3602	6191	3570
<b>Australien und Ozeanien</b>														
Australischer Bund	Sydney	HF	3893	2834	4034	2940	4264	3055	4396	3046 <sup>2)</sup>	4385	2792	4346	2767
		HR	7008	5102	7262	5292	7675	5499	7913	5483 <sup>2)</sup>	7893	5026	7823	4981
<b>Amerika</b>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3218	2361 <sup>3)</sup>	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866	3076	1752 <sup>2)</sup>
		HR	5792	4250 <sup>3)</sup>	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359	5537	3154 <sup>2)</sup>
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3073	2235 <sup>3)</sup>	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2996	1678	2948	1552 <sup>2)</sup>
		HR	5531	4023 <sup>3)</sup>	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5393	3021	5307	2794 <sup>2)</sup>
Chile	Santiago	HF	3470	2533 <sup>3)</sup>	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3344	2032	3288	1912 <sup>2)</sup>
		HR	6202	4560 <sup>3)</sup>	6453	4684	6502	4725	6502	4725	6019	3658	5919	3442 <sup>2)</sup>
Kolumbien	Barranquilla	HF	2363	1882	2394	1882	2415	1882	2415 <sup>5)</sup>	1844 <sup>2)</sup>	2321	1636	2300 <sup>6)</sup>	1608 <sup>6)</sup>
		HR	4255	3388	4309	3388	4347	3388	4347 <sup>6)</sup>	3320 <sup>2)</sup>	4177	2946	4140 <sup>6)</sup>	2895 <sup>6)</sup>
		HR a)	4213 <sup>4)</sup>	3219 <sup>4)</sup>	—	b) 2080 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3218	2361 <sup>3)</sup>	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866	3076	1752 <sup>2)</sup>
		HR	5792	4250 <sup>3)</sup>	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359	5537	3154 <sup>2)</sup>
Venezuela	Caracas	HF	2321	1853	2352	1853	2373	1853	2373 <sup>6)</sup>	1823 <sup>2)</sup>	2280	1636	2260 <sup>6)</sup>	1608 <sup>6)</sup>
		HR	4178	3336	4234	3336	4272	3336	4272 <sup>6)</sup>	3281 <sup>2)</sup>	4105	2946	4068 <sup>6)</sup>	2895 <sup>6)</sup>
		HR a)	4137 <sup>4)</sup>	3166 <sup>4)</sup>	—	b) 2927 <sup>5)</sup>	—	—	—	3040 <sup>7)</sup>	—	—	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	1883	1379	1951	1458	2016 <sup>8)</sup>	1512 <sup>8)</sup>	2025 <sup>8)</sup>	1374 <sup>2)</sup>	1946	1179	1928 <sup>8)</sup>	1168 <sup>8)</sup>
		HR	3390	2473	3513	2625	3629 <sup>8)</sup>	2722 <sup>8)</sup>	3645 <sup>8)</sup>	2474 <sup>2)</sup>	3502	2122	3470 <sup>8)</sup>	2102 <sup>8)</sup>
		HR a)	—	—	—	—	—	—	2133 <sup>10)</sup>	—	2068 <sup>2)</sup>	—	—	—
		HR c)	—	b) 2074 <sup>9)</sup>	—	b) 2074 <sup>4)</sup>	—	—	—	1662 <sup>2)</sup> 11)	—	1612 <sup>2)</sup>	—	—

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

## B. Güterverkehr

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

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

von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
		in kg	Durchschnitt							Mai
<b>Europa</b>										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84	0,84	0,81	0,80
		über 45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,63	0,61	0,60	
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	1,93	1,93	2,02	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12
		über 45	1,46	1,47	1,51	1,59	1,65	1,61	1,60	
Deutschland	Berlin	1 bis 45	0,97	0,97	1,02	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10
		46 bis 500	0,75	0,76	0,76	0,79	0,80	0,80	0,80	0,80
501 bis 1000										
über 1000										
	Bremen	1 bis 45	1,21	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,94	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05
	Düsseldorf	1 bis 45	0,54	0,55	0,54	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,41	0,42	0,41	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45
	Hamburg	1 bis 45	1,21	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,94	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05
	München	1 bis 45	0,76	0,76	0,78	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85
		über 45	0,59	0,59	0,59	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65
	Stuttgart	1 bis 45	0,41	0,42	0,42	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
		über 45	0,29	0,29	0,32	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,65	3,65	3,91	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92
		über 45	2,73	2,73	2,94	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96
Frankreich	Paris	1 bis 45	0,97	0,97	1,05	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04
		über 45	0,75	0,76	0,80	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80
Großbritannien	London	1 bis 45	1,47	1,47	1,60	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60
		über 45	1,12	1,13	1,18	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20
Italien	Rom	1 bis 45	2,02	2,02	2,10	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12
		über 45	1,51	1,51	1,60	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,80	0,80	0,84	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84
		über 45	0,62	0,63	0,63	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64
Norwegen	Oslo	1 bis 45	2,63	2,81	3,02	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16
		über 45	2,00	2,11	2,27	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36
Österreich	Wien	1 bis 45	1,30	1,30	1,39	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40
		über 45	1,00	1,01	1,05	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,57	3,57	3,78	3,92	3,95	3,95	3,79	3,76
		über 45	2,69	2,69	2,81	2,95	2,98	2,98	2,87	2,84
Spanien	Madrid	1 bis 45	2,85	2,86	3,02	3,13	3,15	3,15	3,03	3,00
		über 45	2,14	2,14	2,27	2,34	2,35	2,35	2,26	2,24
Schweden	Stockholm	1 bis 45	2,68	2,82	3,02	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16
		über 45	2,01	2,11	2,27	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40
Schweiz	Zürich	1 bis 45	0,86	0,95	0,97	1,00	1,01	1,01	0,97	0,96
		über 45	0,65	0,70	0,71	0,75	0,76	0,76	0,73	0,72
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,03	5,12	5,38	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36
		über 45	3,76	3,82	4,03	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04
<b>Afrika</b>										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	10,57	11,12	11,76	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76
		über 45	7,92	8,34	8,82	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	9,79	10,32	11,00	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04
		über 45	7,34	7,75	8,23	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,22	3,23	3,31	3,29	3,32	3,32	3,19	3,32
		über 45	2,39	2,43	2,47	2,46	2,48	2,48	2,38	2,48
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	13,43	14,11	14,99	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80
		über 45	10,07	10,58	11,26	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84
<b>Asien</b>										
Birma	Rangun	1 bis 45	14,82	15,56	16,55	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00
		über 45	11,12	11,67	12,39	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76
Ceylon	Colombo	1 bis 45	13,43	14,11	14,99	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28
		über 45	10,07	10,58	11,26	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	19,09	20,01	21,29	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60
		46 bis 250	14,31	15,03	15,96	17,33	17,74	17,81	17,11	16,96
251 bis 500										
501 bis 1000										
	Bombay	1 bis 45	12,12	12,74	13,52	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88
		über 45	9,08	9,54	10,16	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68
	Kulkutta	1 bis 45	13,23	13,90	14,78	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08
		über 45	9,91	10,42	11,09	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	17,14	18,01	19,19	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96
		über 45	12,86	13,52	14,36	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96
Irak	Basra	1 bis 45	7,56	7,96	8,44	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04
		über 45	5,68	5,97	6,34	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	8,72	9,17	9,70	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24
		über 45	6,55	6,89	7,31	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	23,24	24,40	25,96	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52
		46 bis 100	17,43	18,30	19,45	20,29	20,73	20,87	20,06	19,88
101 bis 250										
251 bis 500										
501 bis 1000										
über 1000										
Libanon	Beirut	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	11,11	11,63	12,35	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76
		über 45	8,34	8,73	9,28	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84
Syrien	Damaskus	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	15,97	16,80	17,85	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88
		über 45	11,99	12,61	13,40	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40

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

# B. Güterverkehr

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

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

von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
			Durchschnitt							
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	1 bis 45	22,22	22,22	22,22	24,11	25,30	25,70	24,70	24,48
		über 45	16,66	16,67	16,67	18,07	18,97	19,28	18,53	18,36
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	1 bis 45	25,87	25,87	25,87	27,76	28,95	29,36	28,39	28,48
		über 45	19,40	19,40	19,40	20,84	21,71	22,01	21,28	21,36
Amerika <sup>3)</sup>										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	19,53	20,25	20,50	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32
		46 bis 100	14,66	15,19	15,37	16,00	16,60	16,80	16,14	16,00
		101 bis 250							15,46	13,96
		251 bis 500							15,16	13,04
	über 500							13,89	9,24	
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,38	21,38	22,05	22,65	22,76	22,76	21,66	21,04
		46 bis 100	16,08	16,09	16,59	17,01	17,09	15,77	16,05	15,16
		101 bis 250							15,25	12,76
		251 bis 500							14,96	11,88
		501 bis 1000							13,05	9,56
		1001 bis 1500							12,94	9,24
über 1500	12,64	8,32								
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	17,09	17,72	19,29	19,74	20,27	20,54	19,74r	19,56
		46 bis 100	12,84	13,32	14,49	14,83	15,22	15,41	14,81	14,68
		101 bis 250							14,20r	12,84
		251 bis 500							13,92	12,00
	über 500							12,75	8,56	
Chile	Santiago	1 bis 45	20,08	20,80	21,04	21,86	22,67	22,93	22,04	21,84
		46 bis 100	15,08	15,61	16,79	16,42	17,02	17,22	16,55	16,40
		101 bis 250							15,85	14,32
		251 bis 500							15,53	13,36
		über 500							13,70	9,56
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,09	11,09	11,68	12,20	12,75	12,98	11,66	9,92
		46 bis 100	8,32	8,32	8,78	9,16	9,58	9,74	8,54	6,80
		101 bis 250							7,76	4,48
		251 bis 500							7,50	3,68
		501 bis 1000							6,54	3,32
		über 1000							6,43	3,00
	Toronto	1 bis 45	11,57	11,55	12,14	12,66	13,22	13,44	12,10	10,36
		46 bis 100	8,72	8,69	9,11	9,53	9,95	9,15	8,90	7,16
		101 bis 250							8,13	4,84
		251 bis 500							7,86	4,04
	501 bis 1000							6,90	3,68	
	über 1000							6,80	3,36	
Kolumbien	Baranquilla	1 bis 45	15,12	15,12	15,88	16,44	16,55	16,55	15,66	15,04
		46 bis 100	11,34	11,34	11,93	12,35	12,43	11,80	11,55	10,64
		101 bis 250							10,75	8,24
		251 bis 500							10,45	7,36
		501 bis 1000							9,50	6,12
		1001 bis 1500							9,39	5,80
über 1500	9,29	5,48								
Kuba	Havana	1 bis 45	13,13	13,15	13,73	14,40	14,92	15,12	13,74	12,04
		46 bis 100	9,88	9,91	10,37	10,90	11,23	10,46	10,11r	8,44
		101 bis 250							9,31	6,04
		251 bis 500							9,02	5,16
		501 bis 1000							8,13	4,76
		1001 bis 1500							8,02	4,44
		über 1500							7,98	4,32
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	14,44	14,49	15,08	15,71	16,28	16,51	15,05	13,28
		46 bis 100	10,99	11,09	11,55	12,11	12,55	11,72	11,40	9,64
		101 bis 250							10,60	7,24
		251 bis 500							10,31	6,36
		501 bis 1000							9,30	5,92
		1001 bis 1500							9,19	5,60
		über 1500							9,08	5,28
Peru	Lima	1 bis 45	19,53	19,53	20,20	20,80	20,92	20,92	19,89	19,28
		46 bis 100	14,69	14,70	15,20	15,62	15,71	14,57	14,72	13,84
		101 bis 250							13,92	11,44
		251 bis 500							13,63	10,56
		501 bis 1000							11,98	8,52
		1001 bis 1500							11,87	8,20
über 1500	11,64	7,52								
Uruquay	Montevideo	1 bis 45	19,53	20,25	20,50	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32
		46 bis 100	14,66	15,19	15,37	16,00	16,60	16,71	16,14	16,00
		101 bis 250							15,46	13,96
		251 bis 500							15,16	13,04
	über 500							13,81	9,24	
Venezuela	Caracas	1 bis 45	14,32	14,32	15,04	15,67	15,79	15,79	15,06	14,08
		46 bis 100	10,75	10,75	11,30	11,75	11,84	11,43	11,07	10,36
		101 bis 250							10,27	7,96
		251 bis 500							9,98	7,08
		501 bis 1000							9,22	5,84
		1001 bis 1500							9,11	5,52
über 1500	8,96	5,08								
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	11,47	11,47	12,05	12,58	13,13	13,36	12,02	10,28
		46 bis 100	8,61	8,61	9,07	9,46	9,87	9,03	8,81	7,04
		101 bis 250							8,01	4,64
		251 bis 500							7,71	3,76
		501 bis 1000							6,71	3,36
		über 1000							6,61	3,04

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



# B. Güterverkehr

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

Warenart	von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
			November							Mai
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad .....	100	4,62	—	—	4,70	4,70	4,70	4,48	4,48
	c) Brüssel .....	200	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
	a) Damaskus .....	100	3,53	—	3,65	3,65	3,53	3,53	3,36	3,36
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,24	6,24
		500	—	—	—	—	—	—	6,20	—
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung .....	a) New York .....	45	5,08	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82	3,64	3,64
	a) Teheran .....	45	5,46 <sup>2)</sup>	5,45 <sup>2)</sup>	5,59 <sup>2)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64
	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52	1,52
Holz, Kunstwaren .....	a) New York .....	45	5,08	5,09	5,09	5,09	5,09	3,36	3,20	3,20
	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60	1,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	c) Göteborg .....	100	1,39 <sup>1)</sup>	1,39 <sup>1)</sup>	1,47 <sup>1)</sup>	1,47 <sup>1)</sup>	—	—	1,36	1,36
	a) New York .....	45	4,87	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	2,88	2,88
		500	—	—	—	—	—	—	2,72	2,72
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68
	c) Teheran .....	45	4,83 <sup>1)</sup>	4,83 <sup>1)</sup>	4,83 <sup>1)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64
	Brüssel .....	45	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>3)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—	1,40	1,40
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68
Silberschmiede- u. Schneidwaren aus Silber .....	c) Teheran .....	45	4,83 <sup>1)</sup>	4,83 <sup>1)</sup>	4,83 <sup>1)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64
Bijouteriewaren.....	c) New York .....	45	5,33	5,33	—	—	5,88	5,88	—	—
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen- Ersatzteile .....	d) London .....	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84
Geschäfts-, Büromaschinen .....	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
	New York .....	45	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80
		1000	—	—	—	—	—	—	2,64	2,64
Kugellager .....	Kairo .....	100	3,24	3,24	3,40	3,86 <sup>4)</sup>	3,86 <sup>4)</sup>	3,86 <sup>4)</sup>	3,72 <sup>4)</sup>	3,72 <sup>4)</sup>
	New York .....	45	5,08	5,08	5,33	5,33	5,33	5,33	4,40	4,40
		250	—	—	—	—	—	—	2,80	2,80
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen		3000	—	—	—	—	—	—	2,64	2,64
	London .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84
	Algier .....	100	—	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,44	1,44
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
	c) Bagdad .....	45	—	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87	4,64	4,64
	Bogotá .....	45	—	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53	8,12	8,12
		250	—	—	—	—	—	—	7,96	7,96
		500	—	—	—	—	—	—	6,92	—
		1000	—	—	—	—	—	—	6,52	6,52
	Caracas .....	45	—	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	6,84	6,84
		250	—	—	—	—	—	—	6,68	6,68
		500	—	—	—	—	—	—	5,84	—
		1000	—	—	—	—	—	—	5,36	5,36
	Curacao .....	45	—	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	6,52	6,52
		250	—	—	—	—	—	—	6,36	6,36
		500	—	—	—	—	—	—	6,28	—
		1000	—	—	—	—	—	—	5,80	5,80
	Houston .....	45	—	—	6,59	6,72	6,72	6,72	5,08	5,08
Uhren aller Art a. n. g. ....		250	—	—	—	—	—	—	4,92	4,92
		1000	—	—	—	—	—	—	4,44	4,44
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,12	6,12
		250	—	—	—	—	—	—	5,96	5,96
		500	—	—	—	—	—	—	5,92	—
		1000	—	—	—	—	—	—	5,44	5,44
	New York .....	45	6,13	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	3,52	3,52
		250	—	—	—	—	—	—	3,36	3,36
		1000	—	—	—	—	—	—	2,88	2,88
	Algier .....	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44	1,44
	d) Mexiko City .....	45	8,36	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85	5,84	5,84
		500	—	—	—	—	—	—	5,80	5,80
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24
	c) London .....	45	—	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84
		100	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,72
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör	Athen .....	45	—	—	—	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32
	Beirut .....	45	—	—	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28
	Houston .....	45	7,06	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89	4,80	4,80
	Kairo .....	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28
	b) New York .....	45	—	5,08	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24
	Houston .....	45	7,73	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64	7,56	7,56
		100	—	—	—	—	—	—	6,12	6,12
		250	—	—	—	—	—	—	5,24	5,24
		500	—	—	—	—	—	—	4,84	4,84
		1000	—	—	—	—	—	—	4,52	4,52
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	Montreal .....	45	—	—	—	6,38	6,38	6,38	6,00	6,00
		100	—	—	—	—	—	—	4,56	4,56
		250	—	—	—	—	—	—	3,68	3,68
		500	—	—	—	—	—	—	3,28	3,28
		1000	—	—	—	—	—	—	2,96	2,96
	New York .....	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01	6,00	6,00
		100	—	—	—	—	—	—	4,56	4,56
		250	—	—	—	—	—	—	3,68	3,68
		500	—	—	—	—	—	—	3,28	3,28
		1000	—	—	—	—	—	—	2,96	2,96
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut .....	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,24	3,24
	c) Brüssel .....	100	0,50	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
		250	0,46	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42	0,40	0,40
	c) Casablanca .....	100	—	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,84	1,84
	c) Tunis .....	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52

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

# B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
			November							Mai
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	—	—	1,47	1,47	1,47	1,47	1,40	1,40
	Lissabon .....	250	—	1,22	1,22	—	2,06 <sup>4)</sup>	2,06 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>
	Tanger .....	45	—	—	1,72	1,72	1,72	1,72	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme .....	Damaskus .....	45	2,56 <sup>2)</sup>	2,56 <sup>2)</sup>	2,81 <sup>2)</sup>	2,81 <sup>2)</sup>	2,26	2,06	1,96	1,96
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32	3,32
	Istanbul .....	250	2,06	—	—	—	2,35	2,35	2,24	2,24
	Kairo .....	45	2,23 <sup>2)</sup>	—	2,35 <sup>2)</sup>	2,35 <sup>2)</sup>	2,27	2,27	2,16	2,16
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04	4,04
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28
	Oran .....	100	—	—	—	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52
	Teheran .....	250	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28
Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,39	2,52	2,52	2,52	2,52	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. ....	Montreal ....	45 250 <sup>6)</sup>	— —	5,54 —	5,46 —	5,46 —	5,46 <sup>5)</sup> 4,17 <sup>6)</sup>	5,46 <sup>5)</sup> 4,17 <sup>6)</sup>	3,62 <sup>5)</sup> —	3,62 <sup>5)</sup> —
	b) New York ..	45 250 <sup>6)</sup>	5,12 —	5,08 —	5,08 —	5,12 —	5,09 <sup>5)</sup> 3,80 <sup>6)</sup>	5,09 <sup>5)</sup> 3,80 <sup>6)</sup>	3,62 <sup>5)</sup> —	3,62 <sup>5)</sup> —
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- fume a. n. g. ....	b) New York .....	45	5,12	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g. ....	Athen .....	45 100 250	— — —	— 2,44 —	— 2,44 —	— — —	2,69 2,44 2,18	2,81 2,44 1,81	2,68 2,32 1,72	2,56 2,32 1,72
	Bangkok <sup>7)</sup> .....	45 <sup>7)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88	4,88
	Johannesburg .....	250	4,70	4,70	—	4,96	4,96	4,96	4,72	4,72
	Karachi <sup>8)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,00	3,00
	b) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84
	d) Mailand <sup>9)</sup> ..	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84
	b) Montreal .....	45	—	5,54	5,37	4,49	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>
	New York <sup>10)</sup> .....	45	5,12	—	5,08	4,20	4,17 <sup>5)</sup>	4,17 <sup>5)</sup>	—	—
	a) Paris <sup>11)</sup> .....	45	0,59 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>	0,59	0,56	0,56
	Teheran .....	250	2,98	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ....	c) Manchester .....	100 500	— 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,92 0,80	0,92 0,80
	New York .....	45	4,83	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>
	Tokio .....	100	—	—	9,58	9,41 <sup>4)</sup>	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten .....	Bogota .....	100	—	8,99 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	6,68	6,68
	Caracas .....	100	—	6,64 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	5,68	5,68
	Dublin .....	45	—	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,12	1,12
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,72	0,72
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92
	Mexiko City .....	45	—	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	5,28 <sup>2)</sup>	5,28 <sup>2)</sup>
	New York .....	45	4,91	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>
	Paris .....	45	—	0,50	0,50 <sup>1)</sup>	0,50	0,50	0,50	0,48	0,48
	Tokio .....	100	—	—	—	9,41 <sup>4)</sup>	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	100	—	—	1,34	1,34	1,34	1,34	1,28	1,28
	d) Brüssel .....	100	0,38	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
	c) Malmö .....	100	—	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	1,20	1,20
	c) Manchester .....	250	—	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	0,84	0,84
	Mexiko City .....	100	—	7,14 <sup>12)</sup>	7,22 <sup>12)</sup>	7,22 <sup>12)</sup>	7,22 <sup>12)</sup>	7,22 <sup>12)</sup>	5,28	5,28
	Paris .....	45	—	0,55 <sup>3)</sup>	0,55 <sup>3)</sup>	0,55	0,55	0,50	0,48	0,48
	c) New York .....	45	4,91	4,62	4,66	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	3,00 <sup>6)</sup>	3,00 <sup>6)</sup>
	Tel Aviv/Jaffa ..	100	—	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>
	c) Zürich .....	45	—	—	0,59	0,59	0,59	0,59	0,56	0,56
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....	e) Johannesburg .....	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen .....	250	—	—	1,89 <sup>2)</sup>	1,89 <sup>2)</sup>	1,89 <sup>2)</sup>	1,89 <sup>2)</sup>	2,16 <sup>4)</sup>	2,16 <sup>4)</sup>
	Glasgow .....	250	1,05 <sup>3)</sup>	1,05 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	1,12	1,12
	b) Houston .....	45	7,10	6,59	6,26	6,30	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>5)</sup>
	b) New York .....	45	5,59	5,09	5,33	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	5,20 <sup>5)</sup>	4,40 <sup>6)</sup>
	Stockholm .....	100	1,51	1,72 <sup>4)</sup>	1,81 <sup>4)</sup>	1,85 <sup>4)</sup>	1,89 <sup>4)</sup>	1,89 <sup>4)</sup>	1,84 <sup>4)</sup>	1,84 <sup>4)</sup>
Elektrische Ausrüstungen und/oder Vorrichtungen a. n. g. <sup>13)</sup> .....	a) New York/Boston	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,08 <sup>5)</sup>	5,08 <sup>5)</sup>	3,53 <sup>5)</sup>	3,53 <sup>5)</sup>
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....	d) Mailand .....	100 250	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,76 0,68	0,76 0,68

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Pf

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten		
	Orts-				Fern- verkehr				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-
	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g			
1. 12. 1933 . . .	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15
1. 3. 1946 . . . .	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30
1. 9. 1948 . . . .	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20
1. 7. 1954 . . . .	10	20	30	40	20	40	60	80	40	20	8	10	20
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands-					Auslands- verkehr		Inlands-			Auslands-		
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens
1. 12. 1933 . . . .	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25
1. 3. 1946 . . . . .	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50
1. 9. 1948 . . . . .	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30
1. 7. 1954 . . . .	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	10	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben							Päckchen					
	Inlands-				Auslands- verkehr			Inlands- verkehr	Auslandsverkehr				
	bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens	für je 50 g		mindestens				
1. 12. 1933 . . . .	8	15	30	5	5	10	40	10	50				
1. 3. 1946 . . . . .	16	30	60	10	10	20	80	20	100				
1. 9. 1948 . . . .	10	20	40	10	5	10	60	10	60				
1. 7. 1954 . . . .	15	25	50	10	10	20	70	20	80				

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km)<sup>1)</sup>

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

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
15. 1. 1932 . . . .	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1. 3. 1946 . . . .	330	360	390	420	450	480	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>
1. 9. 1948 . . . .	260	280	300	320	340	360	50 <sup>2)</sup>	60 <sup>2)</sup>	70 <sup>2)</sup>
20. 10. 1951 . . . .	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1. 5. 1958 . . . .	390	420	450	480	510	540	80	100	120

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr <sup>3)</sup>				Zeitungszustellgebühr				
	für jede Ausgabe <sup>4)</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	Höchstsat
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem Erscheinen			
1. 12. 1933 . . . . .	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72
1. 3. 1946 . . . . .	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1. 9. 1948 . . . . .	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut <sup>5)</sup>			Bahnhofszeitungen <sup>6)</sup>					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenl.	für jede Sendung im Gewicht					zusätzlich für jede weit. 500g <sup>7)</sup>
	bis 50 km	über 50 km		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
1. 12. 1933 . . . . .	2,5	5,0	20,0	5	10	20	30	45	60
1. 3. 1946 . . . . .	5,0	10,0	40,0	10	20	40	60	90	120
1. 9. 1948 . . . . .	3,5	7,5	30,0	8	15	30	45	70	90

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 12, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## 4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

Sätze in Pf

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

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

## B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

## 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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

## 2. Ortsgesprächsgebühren

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

## 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>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
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr													
1. 5. 1927 .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 <sup>2)</sup>
1. 1. 1940 .....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946 .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950 .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954 .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr													
1. 5. 1927 ... ..	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1940 .....		0,20	0,20	0,26 <sup>2)/3</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944 .....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946 .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950 .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954 .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 12, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)  
in DM

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

C. Telegrafen- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr  
in RM/DM je Telegrammwort<sup>5)</sup>

Stichtag der Neufestsetzung	gewöhnliche		dringende		Blitz- telegramme	Brief- telegramme <sup>6)</sup>
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>7)</sup>
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr  
[a) gewöhnliche Telegramme<sup>8)</sup>, b) Brieftelegramme<sup>9)</sup>]  
in RM/DM je Telegrammwort

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 12, Quellenverzeichnis s. S. 40.

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse  
in RM/DM je Anschluß

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

4. Telexgebühren<sup>1)</sup> im Inlandsverkehr  
in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

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

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr  
(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf<sup>4)</sup>)  
in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer<sup>5)</sup>

von Düsseldorf nach		Jahr <sup>6)</sup>												
Land	Ort	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
<b>Europa</b>														
Frankreich	Paris	3,70	3,70	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	3,00	3,00	3,00	2,70
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80
Großbritannien <sup>7)</sup>	London	5,20	5,20	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,45	3,45	3,45	3,30
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	6,30
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30
Niederlande	Amsterdam	1,90	1,90	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,80	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60
Schweden	Stockholm	—	5,75	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	4,20	(4,20) <sup>8)</sup>	(4,20) <sup>8)</sup>	(3,40) <sup>8)</sup>	(3,00) <sup>8)</sup>
Schweiz	Bern	2,25	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>
<b>Afrika</b>														
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00
<b>Asien</b>														
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90
<b>Amerika</b>														
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	37,80	36,00
Vereinigte Staaten	New York	—	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00
	San Franzisko	—	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 12, Quellenverzeichnis s. S. 40.

D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 12, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main),  
Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Ex-  
preß-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffent-  
lichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland  
(Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen)  
Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

#### B. Güterverkehr

### II. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

#### B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

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

#### C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachtraten  
Deutscher Seefrachtenindex  
Index der Trampschifffahrtsfrachten,  
Großbritannien  
Index der Tankerfrachten, Großbritannien  
Index der Seefrachtraten, Niederlande  
Index der Trampschifffahrtsraten, Dänemark  
Index der Seefrachtraten, Norwegen  
Index der Seefrachtraten, Schweden  
Internationaler Trampfrachtenindex, Italien
2. Average Freight Rate Assessment für die  
Tankerfahrt
3. Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien)  
Activity-Index  
Zeitharter-Volume-Index  
Getreidetanker-Rentabilitäts-Index

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, København  
Norwegian Shipping News, Oslo  
Kommers Kollegium, Stockholm  
Informazioni Marittime, Roma

Lloyd's List and Shipping Gazette, London

Westinform Weekly Market Service, London  
Westinform Weekly Market Service, London  
Westinform Weekly Market Service, London

### III. Luftverkehr

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

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

#### B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

### IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn