

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-242

Reihe 7

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Herbst 1962**



Bestellnummer: M 7 — vj 3/62

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Herbst 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. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	
BRD ..... Deutscher Seefrachtenindex .....	26
Großbritannien ..... Index der Trampschiffsverkehrsfrachten .....	26
Großbritannien ..... Index der Tankerfrachten .....	26
Niederlande ..... Index der Seefrachtraten .....	26
Dänemark ..... Index der Trampschiffsverkehrsfrachten .....	26
Norwegen ..... Index der Seefrachtraten .....	26
Schweden ..... Index der Seefrachtraten .....	26
Italien ..... Internationaler Trampfrachten-Index .....	27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien) .....	28
3. Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien) .....	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland) .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrndienst (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 5. Dezember 1962

Erschienen im Januar 1963

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,—

# Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland

## Herbst 1962

### Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Nachdem im Sommer im Eisenbahngüterverkehr der Bundesrepublik (einschl. Berlin-West) noch einzelne Tarifsenkungen (u. a. für Getreide und Holz) vorgenommen worden sind, wurden einige Frachttarife zum Teil schon am 15. Oktober wieder angehoben. So wurden die 5-t-Frachtsätze für die Klassen A/B bis F sowie I bis IV um 7% erhöht. Die entsprechenden Sätze der Klasse G blieben unverändert. Die 5-t-Sätze der Ausnahmetarife wurden ebenfalls um 7% angehoben. Im Zusammenhang mit der geplanten Gebührenerhöhung bei der Post sollen auch andere Tarifsätze in Kürze heraufgesetzt werden.

Die Eisenbahn-Frachttarife wurden zum 1. Oktober in Frankreich grundlegend umgestellt. Hiernach werden die einzelnen Tarifsätze nicht mehr nur nach den Entfernungen, sondern auch nach der Rentabilität der Beförderungsstrecken und der Beförderungsweise berechnet. Die Frachten für die wenig rentablen Kurzstrecken (bis zu 200 km) werden um Sätze bis zu 50% der gegenwärtigen Tarifsätze verteuert. Auf der anderen Seite werden Langstreckentransporte um Sätze bis zu 30% verbilligt. Sehr ungünstig lagen die Rentabilitätsverhältnisse für die Bretagne, so daß beträchtliche Tariferhöhungen für den Frachtverkehr mit diesem Gebiet zu erwarten waren. Gegen eine solche Tarifierhebung haben besonders landwirtschaftliche Interessentenkreise schon vor Inkrafttreten des neuen Tarifs opponiert, zum Teil durch Demonstrationen an den Bahnstrecken. Bei Verhandlungen in Paris haben inzwischen Vertreter der Bretagne eine Senkung um etwa 15% verlangt und zum großen Teil, besonders für Transporte von Futtermitteln und Schlachtvieh, auch durchgesetzt. Für einige wirtschaftlich weniger entwickelte Départements in Mittelfrankreich wurde die Tarifierhöhung ebenfalls zunächst ausgesetzt. In allen diesen Gebieten, im ganzen in zwölf Départements, blieb es einstweilen beim bisherigen Tarifsysteem. Die bereits für August wegen der Kostensteigerung geplante allgemeine Tarifierhöhung um 5% wurde einstweilen noch hinausgeschoben. Entsprechend den Änderungen des französischen Frachttarifs wurden auch die internationalen Tarife im Verkehr Frankreichs mit dem Saarland und mit der übrigen Bundesrepublik abgeändert.

In Außereuropa traten für Argentinien Tariferhöhungen bei den Eisenbahnfrachten ein. Am 15. Oktober wurden die Frachttarife um 10 bis zu 50% erhöht, wobei die niedrigsten Aufschläge für die landwirtschaftlich bedeutsamen Tarifpositionen festgesetzt wurden. Zu gleicher Zeit erhöhte man in Argentinien die Passagiertarife, und zwar für die Fernstrecken einschl. der Sonderdienste wie Speise- und Schlafwagen um 50 bis 70%, für die Vorortstrecken um 80 bis 100%.

Im Eisenbahnverkehr der Föderation Rhodesien stiegen am 1. September die Gütertarife um 10%. Unter bestimmten Voraussetzungen blieben die Tarifsätze für Chromerz, Asbest, Eisenerz, Bleibarren und Pflüge von der Erhöhung ausgenommen. Der Frachtsatz für Zink wurde nur um 5% heraufgesetzt.

### Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

In der Bundesrepublik hat nach der Tarifkommission für den gewerblichen Güterfernverkehr auch die entsprechende Kommission für den Güternahverkehr Frachterhöhungen beschlossen. Es wurde ein neuer Spezialtarif für die Beförderung von Mineralöl und Bitumen mit Tankfahrzeugen geschaffen. Gleichzeitig werden die Richtsätze für die Tariftafel I (Tagesätze) und II (Stundensätze) des allgemeinen Tarifs für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (GNT) erhöht; die Kilometersätze der Tafel I dieses Tarifs sollen dagegen ermäßigt werden. Für beide Tarife ist außerdem eine Beschränkung der Rabattgewährung vorgesehen. Die Tarifbeschlüsse müssen noch vom Bundesverkehrsminister genehmigt werden.

Italien hat sich bereit erklärt, mit der Hohen Behörde der Montanunion über Maßnahmen zur Offenlegung der Tarifrachten für Kohle- und Stahltransporte im Eisenbahn- und im Kraftverkehr zu verhandeln. Nur die Niederlande lehnen weiterhin die Bekanntgabe der Tarife ab.

Der Ministerausschuß der Wirtschaftsunion Benelux hat zum 1. 10. 1962 einen neuen Tarif für den Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedsländern in Kraft gesetzt. Es handelt sich erstmals um einen durchgehenden internationalen Tarif für den Straßenverkehr. Es ist ein Kostentarif ohne Güterklassen. Nur für einige Massengüter (Kohlen, Erze, Kies, Sand, Schrott und Schotter) sind die Sätze des Basistarifs um 10% zu senken. Im übrigen können die tariflichen Sätze bis 15% unter- oder überschritten werden.

### Binnenschiffahrtsfrachten

Für den Abschluß mindestens dreijähriger, schriftlich bestätigter Verträge über den Transport von Steinkohlen und Koks im Verkehr von Rhein-Ruhr-Häfen bzw. Neuß oder Köln nach Rhein-, Main-, Neckarstationen ab Bingen und oberhalb Bingens werden Großverbraucher seit dem 1. August je nach Höhe der Jahresbezugsmenge um 15 bis 50% höhere Rabatte gewährt:

Jahresbezugs mengen 1 000 t	Mengenrabatte in DM je t		
	ab 15. 8. 1958	ab 20. 4. 1960	ab 1. 8. 1962
30— 100	0,50	0,50	0,60
100— 200	0,80	0,80	1,00
200— 400	0,80	0,80	1,10
400— 600	0,80	0,90	1,20
600— 800	1,00	1,00	1,30
800—1 000	1,00	1,25	1,50
über 1 000	1,00	1,50	1,70

### Seeschiffahrtsfrachten

Nach dem starken Ratenverfall in den Monaten Mai und Juni hatte sich der Seefrachtenmarkt im dritten Vierteljahr nur noch geringfügig abgeschwächt. Für den Trampfrachtenmarkt brachte dann die Kubakrise zum Ende des Monats Oktober einen vorübergehenden Auftrieb. Aber auch hier beschränkte sich die Belebung auf einige Fahrtgebiete: die US-Golfhäfen (nach dem Kontinent und nach Japan), den St.-Lorenzstrom und das östliche Kanada. Der La-Plata-Markt reagierte auf die weltpolitischen Spannungen überhaupt nicht. Auch die Ostseefrachten haben sich nicht nennenswert verändert. Hier lagen die Raten ebenfalls beträchtlich unter dem Vorjahresniveau.

Die Indexziffern der Reisecharter haben von Juli zu Oktober durchweg kräftig angezogen. Sie blieben dennoch weit hinter dem Stand vom Mai 1962, als der Ratenrückgang einsetzte, zurück und lagen auch weit niedriger als in der Vergleichszeit des Vorjahres.

Reisecharterindex	Veränderung in % Oktober 1962 gegenüber	
	Juli 1962	Oktober 1961
Bundesrepublik Deutschland .....	+ 2	— 18
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 8	— 22
davon Getreide .....	+ 2	— 25
Zucker .....	+ 12	— 7
Erz .....	+ 5	— 33
Kohlen .....	+ 8	— 34
Holz .....	+ 11	— 17
Niederlande .....	— 3	— 23
Dänemark .....	— 1	— 5
Norwegen .....	± 0	— 13
Italien .....	+ 2	— 27

Die Tagesraten für einige ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen entwickelten sich in der Berichtszeit wie folgt:

Güterart und Verkehrsrelation	Frachtrate in s je 2240 lbs			
	1961		1962	
	D	Oktober	Juli	Oktober
Getreide von US-Golf nach Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> .....	56,5	62,0	38,2	33,2
Zucker von Mauritius nach Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> .....	65,7	68,5	54,5	62,0
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam .....	27,4	29,4	19,1	18,2
Schmittholz <sup>2)</sup> von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes Königreich <sup>3)</sup> (Ostküste) .....	222,5	222,5	215,3	210,0
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg <sup>4)</sup> .....	42,10	37,8	23,5	26,0 <sup>2)</sup>
Phosphat von Casablanca nach Antwerpen/Rotterdam .....	20,5	21,3	19,0 <sup>2)</sup>	18,0

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

Nach dem von W. G. Weston veröffentlichten Activity-Index nahmen die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von Juli bis Oktober um 1,3% zu. Im Vergleich mit dem Vorjahresstand lagen sie jedoch im Oktober um 34% niedriger. Nach der gleichen Quelle waren am 1. November 1962 48 britische Trampschiffe mit 491 700 tdw und 5 deutsche Trampschiffe mit 30 400 tdw aufgelegt.

Auf dem Zeitchartermarkt haben die Raten weiter nachgegeben. Sie lagen um mehr als ein Drittel niedriger als in der Vergleichszeit des Vorjahres.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Oktober 1962 gegenüber	
	Juli 1962	Oktober 1961
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 5	— 36
Niederlande .....	— 4	— 35
Norwegen .....	— 2	— 32

Die von W. G. Weston berechnete Tramptonnage in Zeitcharter (bei mindestens 14 Monate während der Beschäftigungsdauer) nahm im Oktober um 1% gegenüber Juli d. J. zu, war jedoch gegenüber dem Vorjahresstand um 33% geringer.

Die Tankerraten lagen in der Berichtszeit allgemein schwach. Die Kubakrise vermochte an dieser Markttendenz nichts zu ändern. Es ist indessen bemerkenswert, daß Tankerabschlüsse für die Getreidefahrt, ausgehend von den amerikanischen Märkten, nur noch ausnahmsweise getätigt werden.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindex a. Basis Scale)	Veränderung in % Oktober 1962 gegenüber	
	Juli 1962	Oktober 1961
Bundesrepublik Deutschland .....	— 8	+ 7
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 11	+ 7
Norwegen .....	— 13	+ 3

In der Linienfahrt war das wichtigste Ereignis die Herabsetzung der Frachtraten durch die Nordatlantik-Frachtenkonferenz. Neuerdings sind auch im heimkehrenden Verkehr von der amerikanischen Ostküste die Tarife gesenkt worden. Die offenen Raten für Massengüter (Basisgüter) sind weiter zurückgegangen.

Frachtenindices für die Linienfahrt berechnet vom Bundesverkehrsministerium	Veränderung in % Oktober 1962 gegenüber	
	Juli 1962	Oktober 1961
Insgesamt .....	— 1,8	— 0,3
davon Stückgut .....	— 1,6	+ 0,8
Massengut .....	— 2,0	— 8,0

Für die einzelnen Fahrtgebiete der Linienschiffahrt haben sich folgende Tarifänderungen ergeben:

1. Europa- und Nahostfahrt

Infolge gestiegener Hafengebühren in Dänemark haben britische Linien im September ihre Frachtraten für dieses Fahrtgebiet erhöht. Je eine dänische, holländische und deutsche Linie schlossen sich mit Frachterhöhungen an. Auch für die Fahrt von Hamburg und Bremen nach Schweden setzten die im Gemeinschaftsdienst fahrenden Linien mit Wirkung vom 1. 12. 1962 neue Tarifsätze fest. Zum gleichen Termin erhöhten sich die Linienfrachten im Verkehr mit Spanien. Auch in der Fahrt von deutschen Häfen nach Südostnorwegen wurden die Tarife am 1. 11. d. J. den gestiegenen Kosten angeglichen.

2. Afrikafahrt

Die Westafrika-Linien-Konferenz führt ab 10. Oktober einen Zeitrabatt von 12½% für Ölsaaten-Frachten von afrikanischen Westhäfen nach nordeuropäischen Häfen ein. Am 1. Oktober wurden neue Frachtraten für Kautschuk auf dieser Route festgesetzt. Auch hier werden Zeitrabatte von 12½% gewährt. Die Union Castle Line senkte die Personentarife nach der Südafrikanischen Union für ihre älteren Fahrgastschiffe ab 1. Oktober um etwa 12 bis 15%. Für ihre neueren Schiffe wurden die Tarife gleichzeitig leicht angehoben.

3. Fernostfahrt

Die Mitglieds-Linien der Fernost-Passagierfahrt-Konferenz erhöhten ab 1. November ihre Beförderungspreise nach Hongkong und nach den japanischen Häfen infolge der angestiegenen Betriebskosten um 5 bis 10%. Zwei britische Reedereien haben ihre Preise bereits am 1. Oktober heraufgesetzt. Schließlich erhöhte auch die Fiji-Konferenz ihre Frachtraten — begründet mit gestiegenen Betriebskosten — um 6%.

4. Südamerikafahrt

Nach einem neuen kolumbianischen Schifffahrtgesetz sollen Güter des staatlichen Handels ganz, die des privaten Handels zur Hälfte in kolumbianischen Schiffen befördert werden. Die schlechtere Einstufung der chilenischen Häfen infolge Verzögerungen bei der Abfertigung (seit 1. Juli 1962) wurde für alle Häfen außer Arica am 1. Oktober rückgängig gemacht. Die Frachtzuschläge für den Verkehr nach den brasilianischen Häfen wurden im September beträchtlich erhöht, da die Kosten für den Hafenumschlag stark angestiegen sind (vgl. PLW 7, Jg. 1962/2, S. 6); es wird berichtet, daß die Hafenarbeiter von Santos und von Salvador (Bahia) ein 15. Monatsgehalt fordern. Der in Brasilien sehr starke Küstenverkehr wandert wegen der Erhöhung der Umschlagkosten immer mehr zur Landstraße ab, besonders auf der Strecke Bahia—Rio. Erhöht wurden am 1. 1. 1963 auch die Frachtraten auf der Strecke von Montevideo nach Europa, und zwar um 2,50 US-\$ je t.

5. Mittelamerikafahrt

In der UK/Kontinent-Kuba-Fahrt wurden die Frachten von der Blockade nicht unmittelbar berührt. Es wurden lediglich alle festen Tarifsätze der Kriegsrisikoversicherung (bisher 9 d je 100 £ Frachtwert = ¾s/00) aufgehoben und durch Vereinbarungen der Prämien von Fall zu Fall ersetzt. Am 9. November gab „Lloyd's Komitee für Kriegsrisiko“ wieder feste Sätze bekannt. Für Exporte nach Kuba werden nunmehr 2 s 6 d (1/80/0), für Importe aus Kuba 1 s 6 d (3/400/0) je 100 £ Frachtwert erhoben. Infolge Revision der Landing-, Storing- und Delivery-Charges in Port of Spain erhöhte die Konferenz der Westindien-Transatlantik-Linien den entsprechenden festen Tarifzuschlag zu den Frachten von UK/Kontinent nach Trinidad.

Die gleiche Vereinigung hat zum 1. November die Wertgrenzen für die Staffeltarife bei bestimmten Gütern im ausgehenden Verkehr nach den Windward-Inseln, Barbados und British Guinea heraufgesetzt.

#### 6. Nordamerikafahrt

Die „Diskriminierung“ der amerikanischen Nordatlantikhäfen seitens der Continental-North-Atlantic-Westbound-Freight-Conference, die angeblich seit der Vorkriegszeit bestanden hatte, wurde im September aufgehoben, nachdem die US-Federal-Maritime-Commission ihre Anweisung an die beteiligten acht britischen Reedereien über die Vorlage der Frachtbedingungen zurückgezogen hatte.

Aus Wettbewerbsgründen wurden die Frachtraten auf der Route US.-Atlantikküste—Nordeuropa von der Nordatlantikkonferenz mit Wirkung vom 15. Oktober, in der Gegenrichtung ab 2. Oktober zum Teil beträchtlich gesenkt. Bei den Frachtgütern, in denen Outsiderlinien eine Monopolstellung einnehmen, betrug die Ratensenkung bis zu 25%, bei Schwergewichts- und Längenzuschlägen 50%, für verschiedene andere Waren, die zu Normaltarifen gefahren werden, allgemein 10%.

#### Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Mitte September fand die 18. Generalversammlung der IATA in Dublin statt. Im Jahresbericht der IATA wurde auf das Andauern der Überkapazität der Luftflotten hingewiesen. Es sollen Maßnahmen zur Überwachung der Tarifeinhaltung ergriffen werden. Außerdem sollen Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit einzelner Luftverkehrsgesellschaften untersucht werden, wobei der Zusammenschluß der Air France, der Alitalia, der Lufthansa und der Sabena zur „Air-Union“ als Muster dienen könnte. Kritisiert wurden die Gebührenerhöhungen durch die Flughafenbehörden.

Vom 24. September bis zum 30. Oktober wurde in Chandler (Arizona-USA) eine Tarifkonferenz der IATA abgehalten. Dabei ergaben sich für die kommende Zweijahresperiode vom 1. April 1963 bis zum 31. März 1965 verschiedene Änderungen. Zwar werden keine generellen Preisveränderungen bei den Passagiertarifen vorgenommen, indessen vereinzelt Rabattsätze herabgesetzt, andererseits aber auch Tarifsätze ermäßigt. So wird z. B. der Rabatt für Rückflugkarten von 10 auf 5% reduziert. Die Zeitdauer der „Excursionsreisen“ wird von 17 auf 21 Tage verlängert. Diese Reisen erstrecken sich nunmehr auf die Monate Oktober bis April. Außerdem gelten die ermäßigten Gruppentarife für eine Reihe weiterer Verkehrsgebiete. Die Flugpreise 1. Klasse im Atlantikverkehr werden leicht ermäßigt. Die Spannungen zwischen der skandinavischen SAS und der isländischen Loftleider wegen der Passage-Tarife im Nordatlantikverkehr ließen sich noch nicht überbrücken. Die SAS beabsichtigt, das IATA-Abkommen über die Flugtarife in diesem Verkehr zu kündigen, falls ihr Vorschlag, einen billigeren Nordatlantikdienst mit Propellermaschinen einzurichten, von der IATA-Tarifkommission nicht angenommen wird.

Die Luftfracht-Normalraten im Nordatlantikverkehr werden um etwa 10% höher liegen. Die nach „Breakpoints“ geordnete Mindestgewichtsstaffel wird dabei bis zur 500-kg-Grenze stärker unterteilt. Die bisherigen Breakpoints von 1000 bis 7500 kg werden gestrichen. Spezialraten mit Mindestgewichtsgrenzen von 7000 bis 27500 kg sollen dem Nordatlantikverkehr neue Güterarten erschließen. Zum Ausgleich für die ausgefallene

Vergünstigung bei den höheren Gewichtsstaffeln soll ein **Schwergutrabatt** für Güter, die mehr als 300 kg je cbm wiegen, gewährt werden.

Die Tarifsystematik der Atlantikruten des Süd- und Mittelamerikadienstes wird entsprechend der bisherigen Übung der Konstruktion des Nordatlantiktarifs angepaßt. Als Folge einer Ratenermäßigung im Luftfrachtverkehr zwischen Nord- und Südamerika werden auch in der Relation Südamerika—Europa die Raten beträchtlich herabgesetzt (in Einzelfällen bis zu 70%).

Die Normalraten von Europa, Afrika und Nahost nach Fernost (außer Australien und Neuseeland) werden um etwa 2%, in der Gegenrichtung um etwa 5% erhöht. Für den ausgehenden Frachtverkehr soll das „Specific Commodity Board“ der IATA neue Spezialraten ausarbeiten.

Die Normalraten des IATA-Verkehrsgebiets II (Europa, Afrika und Nahost) bleiben unverändert. Die allgemein stärkere Betonung der Spezialraten im neuen Tarifsystem war hier bei der Neuregelung am 1. September bereits vorweggenommen worden.

Die Mindestfrachtraten werden in allen Verkehrsgebieten außer in Europa erhöht und damit den gestiegenen Verladekosten angepaßt. Dadurch soll eine Abwanderung von Kleinsendungen zum Sammelverkehr begünstigt werden. Auch die verstärkten Ratenunterschiede zwischen den einzelnen Gewichtsklassen sollen den „Sammelspediteuren“ zugute kommen.

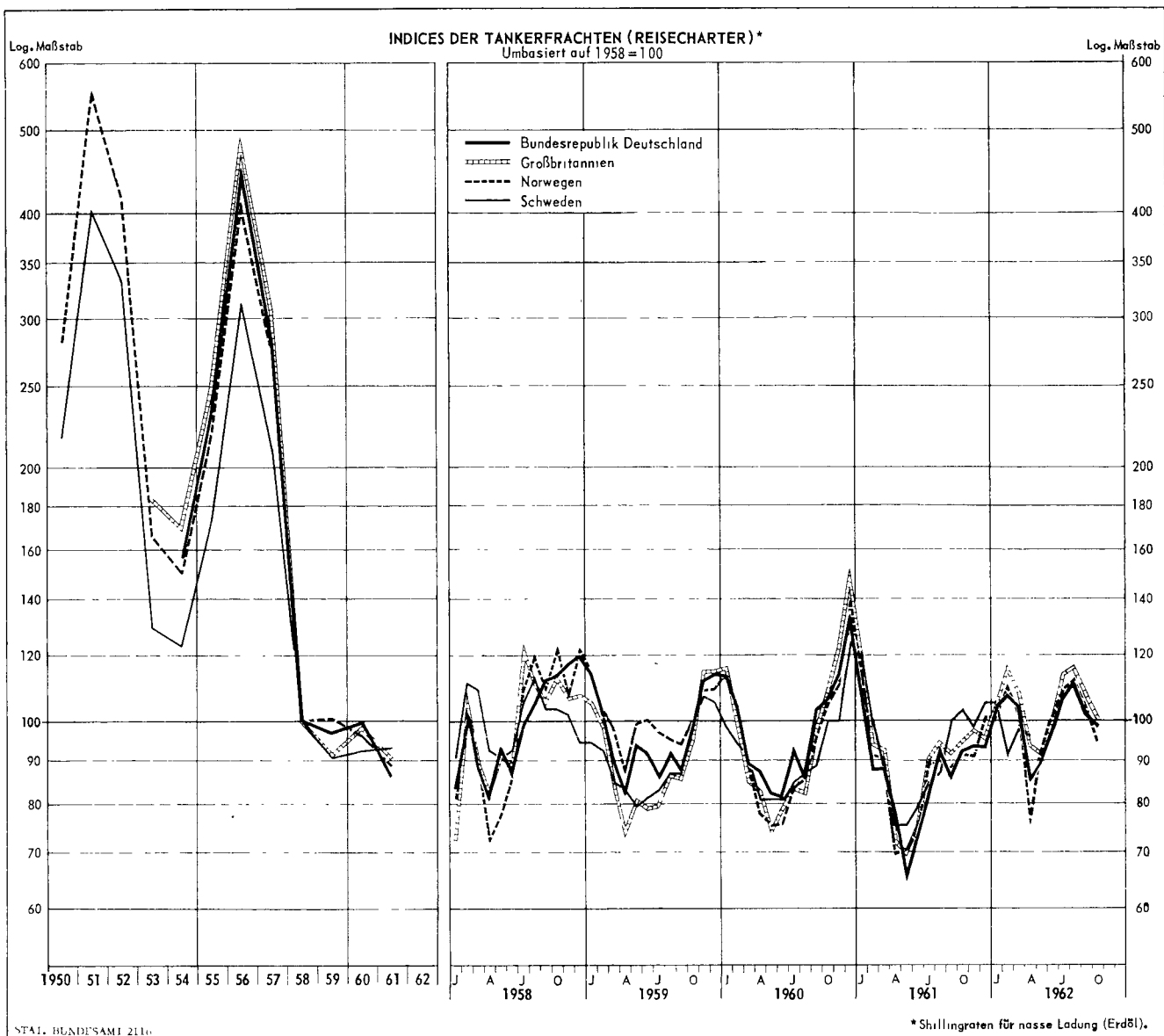
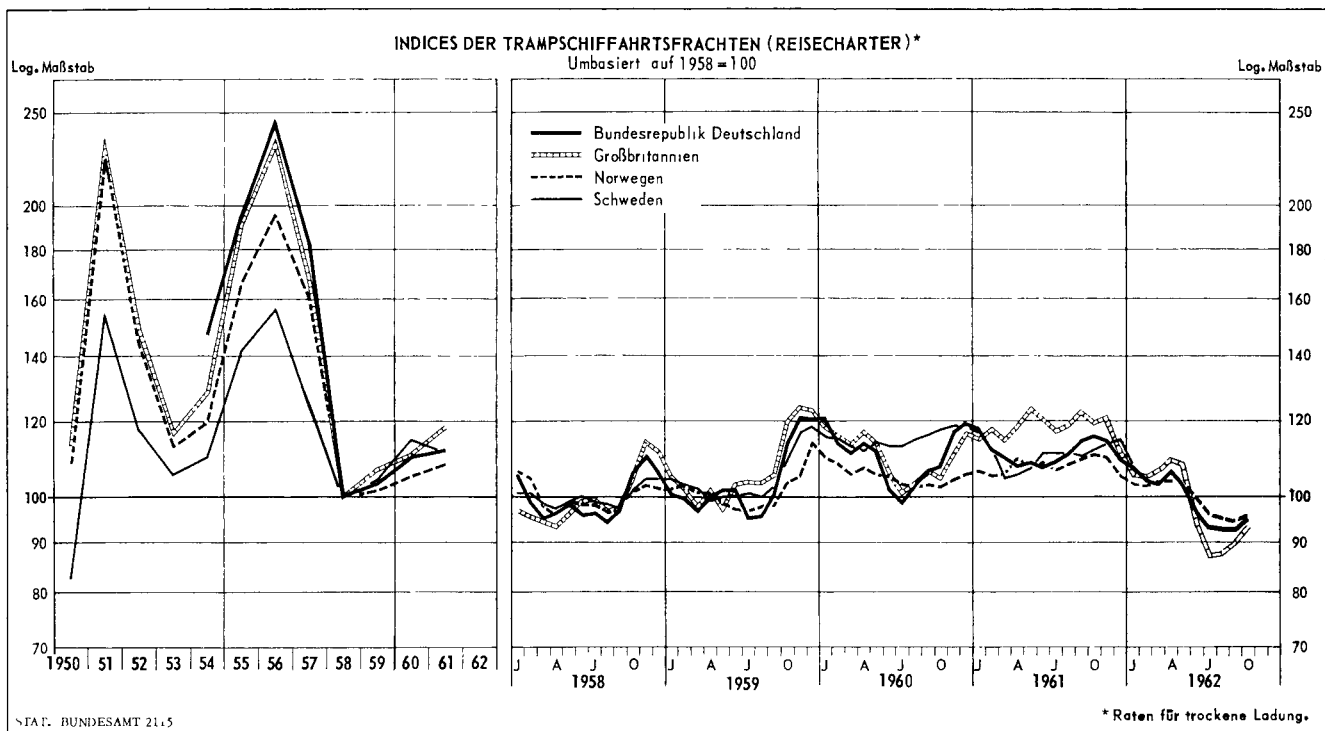
Um die Zustellung der aus außereuropäischen Ländern eingeflogenen Sendungen innerhalb der Bundesrepublik zu verbessern, wurde zwischen der Lufthansa und der deutschen Bundesbahn mit Wirkung vom 1. November ein sogenanntes FLEI-Abkommen geschlossen. Darin wird unter der Bezeichnung „Jet-Rail“ ein kombinierter Luftfracht/Expressgut-Dienst eingerichtet, bei dem diese Sendungen von der Bahn als Expressgut bis zum Bestimmungsbahnhof weiterbefördert werden. Zur Vereinfachung sind nur zwei Entfernungszonen vorgesehen, und zwar FLEI-Zone I für Entfernungen bis zu 100 km vom Ziel-flughafen und FLEI-Zone II für alle über 100 km entfernten Bestimmungsbahnhöfe. Die Tarifsätze liegen zum Teil erheblich unter den üblichen Sätzen der Deutschen Bundesbahn.

Die deutsche Lufthansa erhöhte infolge der gestiegenen inner-spanischen Flugtarife ab 1. Oktober bzw. ab 1. November ihre Preise für Pauschalreisen nach nord- und südspanischen Ziel-flughäfen um etwa 9%, nach den Balearen um etwa 5% und nach den Kanarischen Inseln um 9,1%. Zwischen der schwedischen Luftfahrtbehörde und Jugoslawien wurde Mitte Oktober eine Vereinbarung über die Einrichtung einer Linie der SAS über Jugoslawien nach dem Osten getroffen.

Auf der Flugroute Dublin—London wurde am 1. November ein verbilligter Nachtтариф eingeführt.

#### Beförderungssteuer in den Vereinigten Staaten

Ab 16. November wurde die seit dem zweiten Weltkrieg auf allen Flug-, Schiffs-, Bus- und Eisenbahnfahrpreisen erhobene Beförderungssteuer aufgehoben. Die Herabsetzung der Flugpreise wird jedoch durch eine 5%ige „Benutzungsgebühr“ für die Bodeneinrichtungen zur Hälfte wieder aufgehoben. Mehrere Eisenbahngesellschaften und Omnibuslinien haben die Fahrpreise im gleichen Ausmaß der Reduzierung wieder erhöht, so daß hier die gleichen Verkehrspreise gefordert werden wie bisher.



## 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	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	n = Nominell
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	DM = Deutsche Mark
E = Eilzug	bfrs = Belgische Francs
D = Schnellzug	dkr = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	ffrs = Französische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (ab 1. 1. 1960)
Vbf = Verschiebebahnhof	lfrs = Luxemburgische Francs
Pr. = Privat	hfl = Holländische Gulden
Hj. = Halbjahr	nkr = Norwegische Kronen
MOT = Ministry of Transport	S = Österreichische Schillinge
USMC = United States Maritime Commission	skr = Schwedische Kronen
IATA = International Air Transport Association	sfr = Schweizer Franken
UK = United Kingdom	£ = Pfund Sterling
Hbg. = Hamburg	s = Shilling
Emd. = Emden	\$ = US-Dollar
Rttd. = Rotterdam	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Antw. = Antwerpen	
Nordd. = Norddeutsche	
BRT = Bruttoregistertonnage	Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes
	einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade-
	und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter
	Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines
	Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder
	metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis
	zur sog. Ladelinie.
c. c. = cubic capacity	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 den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbehalten: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — <sup>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. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse. — <sup>7)</sup> Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 v.H. des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

#### 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 Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1962, Heft Nr. 48 vom 29. 10. 1962) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,93 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 Vollendung 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 Röhren, 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 III (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. — <sup>21)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 62). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

## 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. 1953, 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. <sup>8)</sup> Bei der Monatszahl für August ff. ist die ab 1. 8. 1962 geltende 25%ige Frachthilfe der Bundesregierung für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin-West) berücksichtigt (vgl. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 62).

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 = Zeechenhafen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einnundung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zeechenhafen 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 = Zeechenhafen 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-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1953, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <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 für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1953 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2}$  +  $\frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren: für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im 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 23,75; 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 7).

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Seite 20

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <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 betrugen 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 betrugen 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 betrugen 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 Güterklassen 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 höher. — <sup>11)</sup> Hamburg, Bightsgebiet A. — <sup>12)</sup> Berlin unterhalb.

#### 2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

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> Einschl. 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. — <sup>11)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachtraten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdiens.

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, Zeebrugge. — <sup>4)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>5)</sup> Inkl. Beckenförde, 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. — <sup>14)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachtraten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdiens.

#### 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. Schwarzmeerhafen. — <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 Sacke). — <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. Schifffahrtsindizes

#### 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 Trampschifffahrtsfrachten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschifffahrtsfrachten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
Schweden	Index der Seefrachtraten	= Kommerskollegium, Stockholm
Italien	Internationaler Trampfrachten-Index	= Dr. Vito Dante Flore, Rom

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

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern 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 Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

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 Hochstauzeit 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—11000 t dw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Hochstauzeit 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 Mengensbasis 1960 (vorher 1954) und über die Monatszahl für Dezember 1960 = 80,7 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verketet.

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, Melilla und Almeria. — <sup>7)</sup> Ab Huelva, Morphon/Vassilikobay. — <sup>8)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>9)</sup> Ab Abu Zenma (Suez) und Marmagoa/Goa. — <sup>10)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — <sup>11)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>12)</sup> Phosphat ab Koseir (Rotes Meer), Salz ab Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>13)</sup> Ab Marmagoa 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 Gesamttarzfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13 500 bis 24 999 t dw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25 000 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 anteilmäßig darstellen.

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

Der Grain-Tanker-Index wird zur Beobachtung der Rentabilitätsentwicklung der Öltanker in der Getreidefahrt berechnet. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 1958 bis Januar 1959 berechneter Scale Durchschnittswert, in dem die zusätzlichen Kosten für Tanker in der Getreidefahrt enthalten sind, die Meßziffern der aktuellen Getreidefrachtabschlüsse werden mit den Meßziffern der laufenden Öltanker-Quotierungen verglichen. (Grundrelation: Rohöl vom Persischen Golf nach Großbritannien/Kontinent); wird der Stand von 120 überschritten, ist es für 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: Zuzüglich 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> Schrotturnsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“, Konsekutivumsätze 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 Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. Oktober 1960, auf den Nordatlantikkrouen am 1. Juli 1960, auf den Sudatlantikkrouen 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% gewahrt. — <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 gewahrt.

#### 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 Verladere kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen kamen im Laufe der Jahre 1955/56 in Fortfall.

<sup>1)</sup> 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> Einschl. Textilfertigwaren.

## 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> Wochentliche 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 überschüssige 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 wiedereingeführte 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 Telexanschlüsse

#### 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 Gebührenberechnung 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 Weltzone 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 Gebührenberechnung 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>3</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 Selbstwählverkehr 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 gebirgigem Gelände. — <sup>2)</sup> Richtpreise. — <sup>3)</sup> Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Beförderungsgebühren beträgt im allgemeinen etwa 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 Schülern 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, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 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) Sätze in allen Zügen <sup>2)</sup> <sup>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	94,00	66,00	183,00	126,00
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>3)</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..... 12. 2. 1953.....	1. Kl.		2. Kl.				3. Kl.					
	Einbettabteil		Zweibettabteil				alle					
	bis 600 km		bis 600 km				Entfernungen					
	über 600 km		über 600 km									
1. 3. 1955.....	25,00		15,00				10,00					
	30,00		17,50				10,00					
	35,00		21,00				12,00					
3. 6. 1956 <sup>6)</sup> ..... 1. 3. 1958..... 15. 3. 1961 <sup>7)</sup> ..... 27. 5. 1962.....	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> ..... 1. 3. 1958..... 15. 3. 1961 <sup>7)</sup> ..... 27. 5. 1962.....	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	
	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	
	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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. 3. 1959 .....	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 30. 11. 1949 .....	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
1. 12. 1949 .....	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
1. 7. 1952 .....	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
1. 8. 1956 .....	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
15. 3. 1959 .....	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1946 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950 .....	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953 .....	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954 .....	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 <sup>2)</sup> .....	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962 .....	9 90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
<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			
1. 9. 1962	11,40	7,60	45,60	30,40	114,00	76,00	171,00	114,00			
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			
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00			
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			
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50	127,00			
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			
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			
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 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	...	324,95
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10
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	...	649,90
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20
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		3,00	2,25		2,10		2,00	
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,00
1. 9. 1961	4 15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	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: 1. November 1962

Fahrtstrecke von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland				
	London—Hoek van Holland	304	70,84	57,30	141,68
	Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,63	9,83	27,26
	Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00
	Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54
	Insgesamt	1 560	197,24	140,95	352,48
	b) über Dover—Ostende				
	London—Dover	127	16,36	11,05	32,72
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	61,24	42,72	113,02
	Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00
	Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54
	Insgesamt	1 571	190,37	127,59	329,28
	Paris—Salzburg				
	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	53,92	35,92	107,84
Paris—Kopenhagen	Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50
	Insgesamt	1 073	118,92	79,92	212,34
	Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,65	17,10	51,30
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,11	13,43	36,24
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	35,50	23,86	53,54
	Insgesamt	1 503	166,76	111,39	271,08
	Paris—Prag				
	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	53,92	35,92	107,84
	Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00
	Schirnding (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84
	Insgesamt	1 249	156,84	105,20	289,68
	Amsterdam—Bern				
	Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,85	9,27	25,70
Brüssel—Rom	Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50
	Basel bad. Bf—Bern	126	19,20	13,79	28,71
	Insgesamt	907	103,05	71,06	167,91
	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,36	11,57	31,39
	Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50
	Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,98	25,91	54,08
	Chiasso—Rom	707	61,75	34,45	123,50
	Insgesamt	1 796	187,09	119,93	322,45
	Kopenhagen—Innsbruck				
	Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	30,61	20,49	45,98
	Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50
	Kufstein—Innsbruck	73	6,33	3,71	12,66
	Insgesamt	1 458	166,44	111,20	232,14
	Kopenhagen—Belgrad				
	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	35,50	23,86	53,54
Oslo—Malland	Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50
	Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,88	11,04	37,76
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60
	Insgesamt	2 370	211,18	141,18	316,40
	Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	21,84	14,58	43,68
	Kornsjø (Grenze)—Travemünde Hafen	766	101,27	79,76	159,14
	Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00
	Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,98	25,91	54,08
	Chiasso—Malland	51	4,55	2,54	7,67
	Insgesamt	2 248	270,64	194,79	418,55
	Stockholm—Paris				
	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	78,20	53,18	125,35
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	34,11	22,81	51,22
	Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,11	13,43	36,24
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,65	17,10	51,30
	Insgesamt	2 067	246,57	165,52	397,11
					269,33

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	7,38
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22
über 1000 kg								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	2,13
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,13	2,07
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	1,97	1,97
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,75	1,75
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,46	1,46
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,29 <sup>4)</sup>	1,29 <sup>4)</sup>
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,29 <sup>4)</sup>	1,29 <sup>4)</sup>
1 B 34 Grubenholz <sup>2)</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 Hauptempfangsgebieten

Bis 31. 1. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t, ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t  
in RM/DM je 1 000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter Calbecht	Meggen (Westf.)	Duisburg Hochfeld-Süd		Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar
Strecke 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)	(357 km)   (346 km)		(435 km)	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 <sup>a)</sup>	17 S 1 <sup>b)</sup>	16 B 1 <sup>b)</sup>	24 S 5 <sup>b)</sup>	A/B <sup>3)</sup> c)	24 S 5 <sup>b)</sup>	A/B <sup>3)</sup> b)	7 B 35 <sup>c)</sup>	7 B 21 <sup>c)</sup>	7 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>		6 B 14 <sup>c)</sup>
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>	18,40 <sup>7)</sup>	18,40 <sup>7)</sup>	21,15 <sup>7)</sup>
1961 D	50,55	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	20,20
1962 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
Juni	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
Juli	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
Aug.	47,70	28,20 <sup>21)</sup>	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Sept.	47,70	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Okt.	53,70 <sup>6)</sup>	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Nov.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30

Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Dieselt-Kraftstoff (DK)	Zement	Tonerde, Bauvit	Schwefelsäure	Düngekalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg Süd	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg Hochfeld-Süd	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen BASF	Hamburg	Bremen	
Strecke nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (64 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 <sup>a)</sup>	14 B 1 <sup>d)</sup>	14 B 2 <sup>d)</sup>	C/D <sup>5)</sup> c)	14 B 23 <sup>d)</sup>	4 B 6 <sup>b)</sup>	G <sup>c)</sup>	12 B 1 <sup>9)</sup> d)	11 B 1 <sup>b)</sup>			23 S 3 <sup>b)</sup>	21 S 2 <sup>c)</sup>	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	40,25	25,30
1959 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 D	29,00 <sup>7)</sup>	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	27,70	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 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
Juni	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
Juli	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
Aug.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30 <sup>r</sup>	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Sept.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Okt.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Nov.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>10)</sup>	Stahlschrott	Stab-, Formstahl <sup>11)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>14)</sup>		
von	Passau Hbf			Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen	
Strecke nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	(62 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	(365 km)	Bremen (254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F <sup>c)</sup>	1 B 21 <sup>c)</sup>	1 B 22 <sup>c)</sup>	1 B 34 <sup>c)</sup>	1 B 1 <sup>c)</sup>	F <sup>12)</sup> b)	C/D <sup>13)</sup> 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>19)</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	39,84	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,79	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>4)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,56	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1962 April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,3	

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Getreide										
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Uehr. Getreide (d. Gütr. rkl. IV <sup>1)</sup> )	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen						Emden	
von	Hamburg			Bremen						Emden	
Strecke nach	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
1950 D				9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76
1954 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D	15,61 <sup>3)</sup>	14,90 <sup>3)</sup>	9,65 <sup>3)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,55	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>3)</sup>	15,03 <sup>3)</sup>	9,04	8,44
1958 D	18,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Jan.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Febr.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
März	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
Aug.	11,25 <sup>8)</sup>	10,56 <sup>8)</sup>	7,36 <sup>8)</sup>	8,16 <sup>8)</sup>	7,63 <sup>8)</sup>	11,52 <sup>8)</sup>	10,98 <sup>8)</sup>	12,92 <sup>8)</sup>	12,39 <sup>8)</sup>	7,79 <sup>8)</sup>	7,26 <sup>8)</sup>
Sept.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79	7,26
Okt.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79	7,26
Nov.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79	7,26

Ware	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>7)</sup>	Ortskohle <sup>7)</sup> a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I II III		
Strecke nach	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin		Emden			
1950 D	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>8)</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	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 Jan.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
Febr.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
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
Juni	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
Juli	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
Aug.	11,14 <sup>8)</sup>	10,61 <sup>8)</sup>	12,54 <sup>8)</sup>	12,01 <sup>8)</sup>	10,40 <sup>9)</sup>	10,17 <sup>8)</sup>	9,05	5,93	6,55	7,24
Sept.	11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Okt.	11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Nov.	11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24

Ware	Küstenkohle <sup>7)</sup> b)			Exportkohle <sup>7)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>7)</sup> d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke nach	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	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Jan.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Febr.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
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
Juni	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Juli	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Aug.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Sept.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Okt.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Nov.	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>12)</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	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71r	9,59								
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20r	9,16								
1962 Jan.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16								
Febr.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16								
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								
Juni	7,21	8,67	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36								
Juli	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36								
Aug.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36								
Sept.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36								
Okt.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36								
Nov.	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					
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					
Juni	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85					
Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85					
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85					
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					

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 Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		Heilbronn <sup>8)</sup> über Küsten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan	Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1950 D	.	.	23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>12)</sup>	6,46 <sup>13)</sup>
1954 D	.	.	24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60
1955 D	.	.	25,29	20,12 <sup>11)</sup>	20,90 <sup>11)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D		15,20	27,75	21,95	21,95 <sup>9)</sup>	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>	21,95 <sup>8)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 16,92	II 15,22	III 14,37	I 25,92	II 24,32	III 21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51
1962 Jan.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
Febr.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
März	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
April	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
Mai	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
Juni	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
Juli	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51
Aug.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
Sept.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
Okt.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
Nov.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51

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

## A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>2)</sup>			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>6)</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. ....		4,42	6,39 <sup>5)</sup>	3,83 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55
1958 D. ....		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D. ....		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D. ....		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D. ....		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 Jan. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
Febr. ....		4,31	6,31	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
Juni. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Juli. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Aug. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Sept. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Okt. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Nov. ....		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien									
Ware		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
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen							
		Mannheim		Würzburg <sup>8)</sup>		Heilbronn <sup>8)</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. ....		7,54	6,94	.	.	10,81	10,20	9,73	9,13
1955 D. ....		8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1956 D. ....		8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1957 D. ....		8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 <sup>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
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
Juni. ....		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli. ....		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug. ....		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept. ....		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt. ....		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov. ....		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Normalgüter in Partien von 100 t <sup>10)</sup>									
Ware									
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI		
Strecke		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		
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		
Juni. ....		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Juli. ....		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Aug. ....		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Sept. ....		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Okt. ....		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Nov. ....		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		

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

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

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	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	39,35
Februar	11,43	31,43	24,29	—	11,43
1955 Oktober	—	1,29	—	—	—
November	26,67	43,33	30,00	—	—
Dezember	14,19	23,23	19,35	—	—
1957 November	6,00	5,33	2,67	—	—
Dezember	13,55	15,48	9,03	—	—
1958 Januar	4,52	0,65	—	—	—
1959 September	33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober	72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November	34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember	47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai	0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober	18,71	21,94	11,61	—	—
November	12,67	—	—	—	—
Dezember	1,29	—	—	—	—
1962 September	7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober	57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November	80,00	92,00	92,00	80,00	80,00

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	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	nördl. 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	nördl. Helsingborg/ Göteborg	nördl. Frederi- cia/Aarhus (inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup> )	nördl. Frederi- cia/Aarhus (inkl. dän. Ins. <sup>2)</sup> )	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> u. Inseln <sup>3)</sup>	nördl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa	
Währg./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs			
1950 D.	14,06	8,00	.	.	.	13,50 <sup>3)</sup>	10,73	16,50 <sup>3)</sup>	16,00	13,12	12,6	13,6
1954 D.	19,75	6,00	.	.	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11r	19,8	23,1
1955 D.	25,00	7,60	16,63 <sup>3)</sup>	11,37	13,51	22,25	17,83	21,6r	21,5	26,6	21,2	21,2
1956 D.	26,63	8,14	12,83	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,2r	15,6
1957 D.	19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	12,11r	12,6	12,11r	15,2
1958 D.	19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8r	12,11	14,11	14,11
1959 D.	21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8r	16,0	18,6	18,6
1960 Okt.	23,80	6,00	9,67	7,72	9,13	20,00	21,00	12,00	16,5r	18,9	17,7	17,7
Nov.	24,00	.	.	8,04	10,34	.	.	12,00	18,8	18,0	18,0	18,0
Dez.	23,00	7,25	11,10	7,88	10,00	.	.	12,00	21,0r	18,3	18,5	18,5
1961 Jan.	25,00	.	.	8,05	9,83	.	.	12,50	16,1	15,10	16,5	16,5
Febr.	23,00	5,50	9,00	7,75	8,78	.	18,00	12,50	15,9	14,0	15,0	15,0
März.	23,50	5,25	9,25	7,16	7,44	.	.	12,50	15,9	14,0	15,0	15,0
April.	.	.	8,00	7,09r	7,00	.	.	12,50	14,3	11,0	13,6r	13,6r
Mai.	.	6,25	8,50	8,18	9,39r	20,75	.	.	15,2	12,6	13,8	13,8
Juni.	24,00	.	8,50	7,58r	.	.	.	19,00	15,6	17,3	13,7	13,7
Juli.	.	6,50	.	7,56	8,08	20,17	.	16,50	15,8	16,2	13,7r	13,7r
Aug.	23,50	.	8,75	7,19r	8,99	20,00	15,11	14,72	15,4r	14,3	13,11r	13,11r
Sept.	26,00	.	9,40r	7,10r	8,46	18,75	15,11	18,83	17,5r	15,10	15,4r	15,4r
Okt.	27,80	.	8,90	7,10r	8,59r	20,17	.	15,94r	16,11r	16,3	16,9r	16,9r
Nov.	.	7,42	.	7,24	8,53	19,75	21,00	12,50	18,2	17,3	17,2	17,2
Dez. <sup>11)</sup>	.	7,17	11,67	8,35	9,82	.	.	.	19,11	.	17,6	17,6

Ware	Steinkohle				Koks						
von	Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg				Lübeck	Rttd./Hbg.
Route	nach	Schweden nördl. v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> 7)	Bundesrepublik Elbe-Häfen Ostseehäfen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nördl. 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.	15,25	.	9,00 <sup>3)</sup>	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.	16,95	22,24	.	.	13,20	15,85	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.	18,17	21,92	.	.	16,25	17,34	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.	14,13	17,72	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.	13,23	13,86	9,30	8,43	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.	14,14	15,79	9,14	8,72	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.	15,25	18,71	10,76	10,15	14,28	17,60	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.	17,20	23,00	11,94	10,76	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3
1960 Okt.	17,68	23,17	11,74	10,88	16,50	.	15,50	23,2	29,6	22,0	18,0
Nov.	17,75	19,00	11,00	.	.	.	18,75	23,0	.	25,3	24,6
Dez.	.	18,47	10,34	9,78	.	.	20,00	23,6	.	25,3	18,6
1961 Jan.	.	13,21r	9,33	9,00	14,75	.	14,50	23,3	27,6	20,9	28,0
Febr.	.	13,00	9,95	8,75	13,17	.	14,13	16,8	24,0	17,6	28,0
März.	.	13,90r	8,31	8,31	.	.	.	15,6	19,0	.	22,0
April.	13,50	14,69	9,46	8,63	.	.	11,25	17,6	.	.	19,0
Mai.	.	15,33	10,10	9,21	.	.	13,00	20,11r	.	16,9	17,3
Juni.	14,00	.	10,75	9,64	.	19,50	12,00	20,7	27,6	20,0	.
Aug.	14,56	18,75r	10,83	9,94	15,00	.	15,19	21,4	25,10	22,6	18,10
Sept.	16,50r	19,05r	10,64r	9,67r	17,00	17,10	13,25	20,4r	24,2	22,6	21,0
Okt.	17,03r	18,85r	10,30r	10,25r	.	.	13,42r	19,7r	21,3	.	23,9r
Nov.	16,79	18,96	11,07	10,48	.	.	.	20,2	21,6	21,6	24,2
Dez. <sup>11)</sup>	18,00	20,04	11,88	10,33	.	.	.	21,9	29,9	23,0	27,0

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Papierholz	Schuittholz
von	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg	Kotka/Björneborg	Kotka/Björneborg
Route	nach	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm Mälarsee	Dänemark, Ostk. Jütland <sup>5)</sup> 7) u. Inseln	Kotka/ Björneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> 7)	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup> 7)
Währg./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg				dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom	DM je Fathom	dkr je Standard	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	23,6	139,2	138,3	88,43	190,00
1955 D.	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	95,63	171,25
1956 D.	20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	93,11	182,75
1957 D.	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	88,18	174,17
1958 D.	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	56,25	144,72
1959 D.	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,5	125,0	146,6	63,00	150,94
1960 D.	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	81,50	185,76
1960 Okt.	20,75	16,90	16,50	17,19	.	21,30	18,0	.	.	.	206,67
Nov.	23,00	19,13	18,00	18,33	.	21,59	.	.	.	.	205,00
Dez.	.	19,13	.	.	.	22,00	.	.	170,0	.	.
1961 Jan.	.	16,75	.	.	.	18,94	.	.	.	.	.
Febr.	.	13,75	15,25	.	.	14,33	.	.	.	.	182,50
März.	.	13,08	.	.	.	10,50	.	.	.	.	173,75
April.	.	12,75	.	15,25	.	13,00	.	.	.	.	185,00
Mai.	15,50	13,42	12,58	13,54	.	.	.	132,6	.	63,50	177,33
Juni.	17,50	15,25	.	14,05	.	.	.	142,6	145,9	74,00	180,00
Juli.	17,75	15,20	15,00	16,33	.	16,50	.	163,0	.	76,88	180,95r
Aug.	17,00	16,50	15,67	16,23	.	19,05	.	165,0	.	73,63	183,93
Sept.	18,50	15,88r	15,67	16,83r	16,00	20,50	17,6	165,0	160,0	76,92	180,94r
Okt.	.	16,00r	16,08r	17,50r	.	19,07r	20,4	190,0	.	76,00r	184,38r
Nov.	.	.	17,75	.	.	19,67	.	190,0	.	.	201,67
Dez. <sup>11)</sup>	.	15,75	.	.	.	21,71	25,0	.	.	.	.

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	Obere Zone Schweden <sup>1)</sup>	Untere	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>	Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>	
Route	ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>5)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
Währ./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>6)</sup>	78,63
1954 D	215.6	184.9	199.2	174.6	153.9	177.6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30
1955 D	278.0	256.1	284.8	246.5	250.0	246.1	86,06	64,67	74,40	88,00	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	210.1r	209.2	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90
1960 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	205.0r	88,33r	65,25	79,06	96,00	.
Mai	230.0r	213.11	.	211.6r	195.0	208.3r	82,50	63,75	.	.	.
Juni	252.10r	231.4r	241.0	229.6	207.6	212.6r	84,00	.	78,00	.	.
Juli	236.7	229.3	243.9	231.9r	211.3	207.6	85,00	64.25	75,00	.	90,00
Aug.	235.4r	225.6r	213.9r	221.8r	205.0	206.3r	95,00	65,00	83.33	109.83	.
Sept.	222.3	215.7r	225.0	217.0r	206.3	205.4	.	61.90	80,50	.	82,00
Okt.	244.3r	227.10r	.	.	214.6	215.9r	.	64,67r	81,75	99,25	101,00
Nov.	260.0	235.4	.	241.4	.	216.8	.	62,33	.	.	.
Dez. <sup>14)</sup>	.	217.6	.	237.6	.	236.6	.	60,00	.	.	.

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
von	nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
Route	Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederrh. <sup>7)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Ostk. Jütland <sup>8)</sup> und dän. Inseln <sup>9)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
Währ./Mengeneinheit	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 D	70,00 <sup>6)</sup>	.	.	100,00 <sup>6)</sup>	.	128,00 <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 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	.	.	.	103,00	.	20.8	17,00	.	.
Febr.	98,00	90,00	.	.	87.50	103,75	.	18.8	.	17,00	9,00
März	95,00r	79,50	85,50	.	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	.	.	83.63r	102,50r	.	19.0	12,83	13,00	.
Juni	94,25r	78,00	104,00	.	83,50r	102,50	.	.	13,25	.	.
Juli	116,67	87,50	95,00	.	86,70	110,00	.	19.6	12,25	15,50	8,00
Aug.	.	85,67	92,50	.	82,75	99,00	.	18.9r	12,64	13.80	.
Sept.	.	90,00	100,00	.	81,75	105,00	.	19.0r	13,33	13,97r	.
Okt.	110,83	90,50	96,50r	.	86,80r	.	.	20.5r	14,50r	15,94	.
Nov.	.	.	.	.	87,00	.	.	21.1	16,63	16,75	.
Dez. <sup>14)</sup>	.	.	.	.	86,33	.	.	23.8	19,08	18,20	.

Ware	Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Gips
von	Niederrh./Ruhrgr.	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland <sup>13)</sup>	Bornholm	Hildesheim
Route	Strömstad/ Malmö <sup>11)</sup>	Ostk. Jütland <sup>8)</sup> u. dän. Inseln <sup>9)</sup>	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>	Häf. i Limfjord u. a. Skagerrak <sup>12)</sup>	Varberg/ Karlskrona	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
Währ./Mengeinheit	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	23,37	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 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	.	.	.	9,50r	7,67	8,00	.
Mai	.	20,25	23,00	.	.	8,25	9,13	.	8,50	.
Juni	21,00	21,00	21,00	.	.	.	9,98r	.	9,00	.
Juli	17,38	19,00	.	24,00	16,30	.	9,59	8,00	9,33	.
Aug.	21,00	19,00	21,00	.	16,38	7,33r	10,09r	8,00	9,25r	.
Sept.	.	19,64	21,00	.	16,83	7,75	10,00	8,00	9,50	.
Okt.	.	19,90r	22,25	.	19,00	7,10r	10,38	8,00r	9,50	.
Nov.	.	20,33	.	.	.	.	.	8,00	9,50	.
Dez. <sup>14)</sup>	.	.	25,00	.	.	.	.	8,00	.	.

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

**B. Seeschifffahrt**  
**2. Frachtraten der Überseeschifffahrt<sup>1)</sup>**  
 (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.
nach	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1938 D	.	.	12.11 <sup>2)</sup>	.	.	13.10 <sup>2)</sup>	.	.	.	.	25.9 <sup>2)</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 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	4,23	8,87	55.0	7,80
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
Juni	56.0	6,63	28.9	2,54	.	33.9	3,25	37.5	.	7,56	.	.
Juli	58.0	6,63	29.6	2,72	2,75	.	.	38.2	3,75	7,20	.	.
Aug.	54.6	7,41	30.5	2,50r	2,78	32.11	.	32.8	3,55	7,03	45.0	.
Sept.	50.0	6,97	25.9	2,61	2,70	30.6	.	33.5	3,68	6,90	.	.
Okt.	55.6	7,43	34.2	2,94	3,26	30.10	.	33.2	4,09	6,80	.	.
Nov.	72.6	.	39.4	3,34	4,00	34.5	4,25	37.2	4,26	6,73	50.0	6,06

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- italien	UK/Kont.		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./ Hbg.	UK		
nach	UK	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/Kont.		Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./ Hbg.	UK		
Währ./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	.	.	.
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67,6
1955 D	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0,29	115.8	105,0
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105,11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97,1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40,7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39,8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52,4
1961 D	70.6	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	54.10	62.8	40.4	0,16	81.8	57,6
1961 Okt.	71.1	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	.
Febr.	70.11	65.3	64.5	67.0	77.1	72.4	.	53.6	33.6	0,14	81.8	50,0
März	73.9	68.2	67.2	66.6	77.6	71.5	.	57.10	32.0	0,14	81.9	50,0
April	75.4	72.1	69.1	67.6	78.4	74.0	.	56.11	34.9	0,14	81.3	52,6
Mai	73.1	71.10	64.4	.	.	.	.	55.6	.	0,14	81.3	.
Juni	65.4	63.4	54.11	62.6	.	.	.	49.11	.	0,14	80.0	46,4
Juli	60.6	57.10	54.1	60.0	70.0	65.0	.	49.1	.	0,13	81.8	.
Aug.	63.4	57.4	52.5	58.9	70.4	.	.	48.9	.	0,14	80.0	.
Sept.	.	54.6	54.10	58.9	70.0	64.5	.	49.11	34.6	0,14	81.3	.
Okt.	53.9	51.11	52.4	59.2	68.9	66.6	.	51.11	27.6	0,16	.	.
Nov.	.	.	.	70.0	80.0	73.4	.	50.9	33.0	0,17	80.0	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba <sup>9)</sup>	Queensland <sup>11)</sup>	Mauritius		Morphou- Bay	Vassiliko-	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagon <sup>12)</sup>
Route	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./Rttd./ Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	
nach	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./Rttd./ Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										
1938 D	.	34.0 <sup>8)</sup>	.	.	.	7.3 <sup>13)</sup>	.	8.3	.	.	.
1950 D	.	84.3	.	55.7	29.2	29.10	26.9	24.3	40.11	.	.
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	51.0	54.3	60.6
1955 D	98.3 <sup>10)</sup>	157.0	140.11	99.5	46.0	46.5	50.6	40.9	86.3	72.9	91.0
1956 D	112.0	214.8 <sup>12)</sup>	223.6 <sup>12)</sup>	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	112.9	107.8	122.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	23.9	49.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.6	26.4	.	21.10	54.9	43.11	42.10
1961 Okt.	.	90.0	87.6	68.5	.	27.9	.	.	56.3	.	37.8
Nov.	58.6	90.0	87.6	68.9	.	.	.	.	60.8	.	39.0
Dez.	56.6	.	.	.	.	.	.	.	50.0	.	.
1962 Jan.	47.0	84.5	81.11	.	26.0	24.6	.	21.9	47.6	.	33.0
Febr.	.	82.6	80.0	.	24.9	24.0	.	21.6	.	35.8	34.11
März	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	43.9	.	35.0
April	.	82.6	80.0	.	.	.	.	.	47.3	37.0	33.6
Mai	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	47.6	37.9	34.9
Juni	45.9	80.0	77.6	58.0	23.6	.	.	21.6	43.9	34.5	31.0
Juli	.	80.0	77.6	54.4	20.8	.	.	20.3	.	.	28.5
Aug.	.	.	.	51.11	21.0	.	.	.	37.6	.	28.8
Sept.	.	.	.	54.10	21.0	.	.	.	32.6	30.6	26.0
Okt.	.	.	.	62.0	22.9	.	.	.	40.0	30.0	38.0
Nov.	.	90.0	87.6	62.8	.	30.0	.	.	37.6	.	36.9

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>*)</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 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 ....	35.0			26.3						4,52	7,47	
Mai ....	36.11r	25.6		24.11	22.0				23.6	4,10	7,17	
Juni ....	33.6	25.6		24.1					19.6	3,62	6,80	
Juli ....	26.6	22.4	16.0	22.4			27.6		19.1	3,23	6,50	16.0
Aug. ....		20.2		22.0			27.6		18.9		5,50	
Sept. ....				22.3					17.3	3,03	5,98	
Okt. ....	31.9	20.0		22.6		16.0			18.2	3,01	5,87	16.0
Nov. ....	34.0	22.5	14.8	23.5				21.10	19.11	3,44	5,77	
Ware	noch: Kohle			Rohöl					Düngemittel (Phosphat)			
von	Danzig/Stettin		Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
Route				UK-Kontinent								
nach	Buenos Aires	Westitalien			darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen	UK	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	39.9	44.0
1957 D .....		29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D .....	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D .....	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D .....	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D .....	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1961 Okt. ....		34.0		14.2	16.0			27.5	29.0	55.0	21.3	
Nov. ....	42.0	34.0	26.0	15.1	16.0			28.3r	29.3	55.8r	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	19.4	
Febr. ....			22.0	17.0	17.11	22.5		34.4	35.6	45.0	19.1	20.0
März ....	35.6	23.6	20.0	16.3	17.3			30.11	31.11	46.11	20.0	
April ....				13.0	13.11			27.8	28.7			
Mai ....		23.6		13.8	14.9			27.1	28.2			
Juni ....		22.6		13.6	14.4			29.9	30.11	45.6	19.0	
Juli ....				16.11	18.2			32.9	34.0	43.9		
Aug. ....		21.0	20.8r	15.8	16.8			35.2	36.5	39.9		
Sept. ....		20.3	23.0	14.11	15.5			33.1	34.6	47.8	18.0	
Okt. ....	35.6	21.9	18.6	15.5	16.5			27.8	28.11		18.0	
Nov. ....	37.3	21.0	15.3	16.9				28.10	29.9		18.0	
Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup> 10)	Antw./ Hbg. <sup>2)</sup>	Ost- Kanada <sup>11)</sup>	Archang- gelsk <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- gelsk <sup>11)</sup>	Große Seen		Northern Range		
Route					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>
nach	Japan	Nord- China	UK	ECUK								
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		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		19.24				12.28		
1958 D .....	8.45	61.10	187.2	189.6		76.2	221.6			6.07	6.47	
1959 D .....	8.20	57.4	171.3	175.0		81.8	220.7			6.04	6.42	10.33
1960 D .....	7.68	61.2	185.0	194.10		84.11	237.1	10.55	10.37	6.61	7.08	11.08
1961 D .....	7.85	63.10		223.9		90.6	260.6	10.71	10.64	7.32	7.56	13.72
1961 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	222.6		78.9	13.36	243.9r				6.57	11.79
Juni ....		60.0		200.0	65.0	11.00	231.3		7.56	5.26	5.93	10.34
Juli ....				175.0		11.41					5.61	9.52
Aug. ....					70.10	10.68	226.6				5.58	9.48
Sept. ....					79.3				8.00		5.58	9.60
Okt. ....					71.3		275.0		7.37		5.40	8.78
Nov. ....					89.5	11.84			8.42		5.59	8.93

C. Schiffsfrachtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland						Großbritannien										
	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Reisecharter	Trampfahrt <sup>2)</sup>										
							Reisecharter										Tankerf.
	ins-gesamt	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	£ Tanker	Scale <sup>2)</sup> = 100	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dunge-mittel	Holz	Schwe-fel	Motor-schiffe <sup>3)</sup>	£-Tanker	Scale = 100
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100			1960 = 100										
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 D	100,0 <sup>1)</sup>	—	—	100,0 <sup>1)</sup>	79,1 <sup>1)</sup>	116,0 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	109,6 <sup>4)</sup>	79,1	—
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	198,5 <sup>4)</sup>	116,1	—
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	264,4 <sup>4)</sup>	229,5	—
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>2)</sup>	151,9 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	183,8 <sup>4)</sup>	143,4	—
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>4)</sup>	46,9	—
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	85,0 <sup>4)</sup>	42,8	—
1960 D	121,7 <sup>r</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	100,0	100,0	100,0
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	111,6	42,5	—
1960 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	—
1960 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	—
1960 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	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	106,1	56,0	—
1961 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	—
1961 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	—
1961 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	113,7	34,0	—
1961 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	—
1961 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	111,2	35,3	—
1961 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	—
1961 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	117,9	44,3	—
1961 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	118,3	43,0	—
1961 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	—
1961 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	111,2	45,8	—
1961 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	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	102,7	49,1	—
1962 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	—
1962 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	97,3	50,7	—
1962 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	97,7	43,7	—
1962 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	—
1962 Juni	131,1	111,6	101,9	65,3	49,1	84,4	84,4	91,1	75,6	75,3	95,9	80,5	87,4	91,4	91,4	46,3 <sup>4)</sup>	—
1962 Juli	131,0	111,6	101,4	63,0	54,1	78,4	79,1	86,2	72,0	69,5	—	80,9	—	—	81,3	53,3	—
1962 Aug.	130,6	111,4	101,0	62,4	56,0	79,4	80,8	82,5	74,8	68,8	—	86,6	74,9	82,9	82,9	54,5	—
1962 Sept.	130,4	111,7	99,7	62,4	51,3	81,0	77,2	85,7	78,5	72,5	90,0	91,3	74,9	77,9	77,9	50,7	—
1962 Okt.	128,7	109,8	99,4	64,1	49,8	84,3	80,8	96,8	77,6	72,8	90,0	90,0	79,9	77,5	77,5	47,3	—
1962 Nov.	128,6	109,7	99,5	66,9	48,5	87,5	85,6	96,3	78,8	76,8	—	101,9	74,9	83,4	83,4	48,1	—
Land	Niederlande								Dänemark	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	Kohle aus britischen, amerikanischen, niederländischen Häfen eingeführt			Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt		£ Tanker	\$	ins-gesamt	£ 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>6)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65		
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92		
1956 D	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>5)</sup>	162,5	170	166		
1957 D	596,0	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>6)</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 Okt.	260,2	239,9	—	247,0	—	272,0	319,3	409,4	84	80,1	70,4	57,1	45,9	128	53		
1960 Nov.	262,2	258,4	—	248,2	—	276,0	355,6	414,3	84	81,5	75,4	59,9	51,6	129	53		
1960 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		
1961 Febr.	251,5	234,4	—	—	—	245,8	349,9	455,8	81	82,3	71,8	49,4	39,6	123	53		
1961 März	221,4	215,7	—	—	—	362,8	277,1	453,7	79	82,6	79,7	49,1	38,9	114	47		
1961 April	267,3	217,1	—	—	—	309,6	465,7	461,2	80	85,4	82,6	37,9	34,7	115	40		
1961 Mai	227,3	219,3	—	257,6	299,7	252,4	—	468,1	80	84,1	89,9	38,5	34,5	117	40		
1961 Juni	250,5	201,5	—	—	—	354,4	301,4	443,7	81	84,6	84,6	40,1	36,2	121	42		
1961 Juli	227,4	215,3	—	245,6	—	288,0	292,1	433,3	82	83,4	79,7	48,4	45,9	121	45		
1961 Aug.	259,2	234,4	—	263,2	—	258,7	363,8	458,6	82	84,3	80,5	48,7	44,8	121	46		
1961 Sept.	264,7	249,7	—	298,6	—	297,6	393,3	488,0	82	85,5	83,5	47,9	33,1	120	53		
1961 Okt.	237,6	230,4	—	284,0	—	219,5	271,6	445,9	83	86,1	89,3	49,5	47,1	122	55		
1961 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		
1961 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		
1962 Febr.	244,1	236,4	308,0	—	—	238,7	285,6	393,9	81	80,3	68,9	59,9	49,9	...	48		
1962 März	255,3	242,0	—	214,6	—	265,0	360,9	401,9	80	81,0	63,9	55,1	49,7	...	52		
1962 April	261,2	261,2	—	—	—	—	—	389,5	79	81,7	61,7	40,8	39,5	...	51		
1962 Mai	230,5	232,8	—	217,7 <sup>r</sup>	—	212,1	270,5	390,5	79	80,7	69,8	49,2	51,4	...	...		
1962 Juni	175,7	176,6	—	179,4	—	170,5	—	343,1	80	77,4	64,0	53,9	44,5	...	...		
1962 Juli	187,5	182,6	—	185,2	—	220,1	271,7	300,0	80	74,7	61,9	58,8	51,2	...	...		
1962 Aug.	178,1	170,3	—	178,9	—	222,7	314,0	307,9	79	74,7	58,7	60,7	47,8	...	...		
1962 Sept.	167,4	159,7	—														

## 1. Indices der Seefrachtraten

Basis 1954 = 100

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Indexgruppe	insgesamt	Gruppen-Index	Europafahrt												
			Kohle				Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.	
			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>
			West-Italien	Groß-brit./Kont.	Westitalien	Buenos Aires	Großbritannien/Kont.			Europa	Großbritannien/Kont.				
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	89	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	—
Juni	69	68	69	54	—	83	—	68	74	—	61	74	—	66	77
Juli	64	61	61	51	—	74	—	47	54	55	61	63	88	62	54
Aug.	66	67	60	49	89	77	80	47	51	—	65	65	88	63	54
Sept.	67	68	54	47	93	72	80	40	52	48	68	71	95	67	—
Okt.	65	64	54	50	—	78	85	48	55	53	68	70	—	64	—
Nov.	66	66	58	54	—	74	86	56	57	53	65	77	79	67	49

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Indexgruppe	noch Europafahrt				Afrika-fahrt	Amerikafahrt				Asienfahrt (Japanfahrt)					
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Gruppen-Index	Kohle	Erz			Gruppen-Index	Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph. /Salz	Erz
	Mittel-meer <sup>7)</sup>	Nord-Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra-lien/ Mau-ritius	Casa-blanca		Nor-thern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer <sup>10)</sup>	Indien		Nord-Atlan-tik <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma-laya <sup>13)</sup>
	Großbritannien/ Kontinent		West-Europa	Groß-brit./Kont.	Süd-Afrika		Süd-ame-rika	Northern Range				Japan			
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.	63	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
Juni	66	69	49	75	—	80	81	—	—	79	61	62	52	—	69
Juli	64	55	47	74	—	86	81	—	103	74	59	60	53	—	65
Aug.	59	112	48	67	—	83	83	—	—	—	56	57	52	—	60
Sept.	74	80	69	71	70	77	77	—	—	77	55	58	49	—	58
Okt.	74	59	69	80	—	78	80	—	81	74	55	57	52	—	56
Nov.	67	59	69	79	70	86	86	—	—	—	60	59	67	—	55

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													
von →	insgesamt		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
Route			Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
nach →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Tanker- Großenklassen →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
GrundtarifScale 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>	
GrundtarifScale 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
III.	87.1	79.4r	28.4	25.10	30.1	27.5r	33.6	30.6r	35.7	32.5r	49.4	45.6r	51.2	47.2r	36.11	34.3r
IV.	85.5	78.5	27.9	25.6	29.6	27.1	32.10	30.2	34.11	32.1	48.6	45.1	51.2	46.9	36.5	33.11

3. Sonstige Schiffsfahrtsindizes (Großbritannien)

Indexart —→	Activity — Index										Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
Indexgruppe —→	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemika- lien/ 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 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	12,5	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	—
Juni . . . . .	126,8	75,0	6,9	9,7	4,1	8,8	4,1	5,7	10,7	1,8	125,0	—
Juli . . . . .	146,0	61,4	11,6	8,6	4,1	4,8	6,1	4,3	8,2	36,8	114,0	—
Aug. . . . .	140,7	79,8	6,1	5,6	6,3	8,6	7,9	3,6	12,9	9,9	130,2	—
Sept. . . . .	134,4	72,0	12,2	7,4	3,6	5,8	9,1	3,8	19,1	1,3	136,1	—
Okt. . . . .	147,4	83,8	9,1	8,4	5,4	12,8	7,1	4,4	14,3	2,0	115,2	—
Nov. . . . .	180.5	105,8	6,6	14,0	6,3	8,8	6,6	5,7	18,0	11,4	131,1	—

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										November	
			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	79
		HR	245	184	231	184	231	184	231	184	233	177	240	153
		HR c) HR d)	—	132	—	132	—	132	—	132	—	132	—	—
	Düsseldorf	HF	66	50	62	50	62	50	62	50	62	48	62	42
		HR	119	90	112	90	112	90	112	90	114	88	124	84
		HR b) HR c)	—	62 70 <sup>2)</sup>	—	62 <sup>2)</sup> 70	—	— 70	—	— 70	—	— 70	—	—
	Hamburg	HF	136	102	128	102	128	102	128	102	131	102	128	87
		HR	245	184	231	184	231	184	231	184	241	187	256	174
		HR c)	—	144 <sup>2)</sup>	—	144	—	144	—	144	—	144	—	—
	Hannover	HF	92	69	86	69	86	69	86	69	86	66	85	57
		HR	166	125	155	125	155	125	155	125	158	122	170	114
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—
	München	HF	94	70	88	70	88	70	88	70	88	68	85	66
		HR	170	126	159	126	159	126	159	126	161	125	170	132
		HR c)	—	98	—	98	—	98	—	98	—	98	—	—
	Nürnberg	HF	54	40	50	40	50	40	50	40	50	39	50	38
		HR	98	72	90	72	90	72	90	72	92	72	100	76
		HR c)	—	60	—	60	—	60	—	60	—	60	—	—
	Stuttgart	HF	54	40	50	40	50	40	50	40	50	39	50	35
		HR	98	72	90	72	90	72	90	72	92	71	100	70
		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
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	923	1214	920
		HR a)	—	718 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	817
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>	—	—
	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>	—	—	—	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>	—	—	—	121
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
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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										November	
			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>4)</sup>	1844 <sup>2)</sup>	2321	1636	2300 <sup>4)</sup>	1608 <sup>4)</sup>
		HR	4255	3388	4309	3388	4347	3388	4347 <sup>4)</sup>	3320 <sup>2)</sup>	4177	2946	4140 <sup>4)</sup>	2895 <sup>4)</sup>
		HR a)	4213 <sup>4)</sup>	3219 <sup>4)</sup>	—	b) 2980 <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>4)</sup>	1823 <sup>2)</sup>	2280	1636	2260 <sup>4)</sup>	1608 <sup>4)</sup>
		HR	4178	3336	4234	3336	4272	3336	4272 <sup>4)</sup>	3281 <sup>2)</sup>	4105	2946	4068 <sup>4)</sup>	2895 <sup>4)</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	2483	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>	—	2030 <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 in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	
			Durchschnitt							November	
<b>Europa</b>											
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84	0,84	0,81	0,84	
		über 45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,61	0,64	
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	1,68	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	0,72	
		501 bis 1000									
	über 1000									0,67	0,40
	Bremen	1 bis 45	1,21	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,94	0,98	1,00	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	0,60
		über 45	0,41	0,42	0,41	0,43	0,44	0,45	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	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,94	0,98	1,00	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	0,85	
	über 45	0,59	0,59	0,59	0,62	0,64	0,65	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	0,45	
	über 45	0,29	0,29	0,32	0,33	0,34	0,35	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	3,86	
		über 45	2,69	2,69	2,81	2,95	2,98	2,98	2,87	2,52	
Spanien	Madrid	1 bis 45	2,85	2,86	3,02	3,13	3,15	3,15	3,03	2,64	
		über 45	2,14	2,14	2,27	2,34	2,35	2,35	2,26	2,00	
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	0,94	
		über 45	0,65	0,70	0,71	0,75	0,76	0,76	0,73	0,64	
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 (Leopold v.)	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	8,86	8,28	
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,22	3,23	3,31	3,29	3,32	3,32	3,19	3,32	
		46 bis 500	2,39	2,43	2,47	2,46	2,48	2,48	2,38	2,48	
über 500											
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	15,90	10,96	
		251 bis 500									
		501 bis 1000									
		1001 bis 2500									
		2501 bis 7500									
über 7500											
Indien	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	
	Kalkutta	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	
		46 bis 2500	12,86	13,52	14,36	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96	
		2501 bis 7500									
		über 7500									
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	19,39	16,48	10,60	
		101 bis 250									
		251 bis 500									
		501 bis 1000									
		1001 bis 2500									
2501 bis 7500											
über 7500											
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	

Erklärungen 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							November
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	1 bis 45 über 45	22,22 16,66	22,22 16,67	22,22 16,67	24,11 18,07	25,30 18,97	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	1 bis 45 über 45	25,87 19,40	25,87 19,40	25,87 19,40	27,76 20,84	28,95 21,71	29,36 22,01	28,39 21,28	28,48 21,36
Amerika <sup>3)</sup>										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,53 14,66	20,25 15,19	20,50 15,37	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	21,38 16,08	21,38 16,09	22,05 16,59	22,65 17,01	22,76 17,09	22,76 17,09 15,77	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	17,09 12,84	17,72 13,32	19,29 14,49	19,74 14,83	20,27 15,22	20,54 15,41 15,38	19,74r 14,81 14,20r 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	20,08 15,08	20,80 15,61	21,04 16,79	21,86 16,42	22,67 17,02	22,93 17,22 16,56	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,09 8,32	11,09 8,32	11,68 8,78	12,20 9,16	12,75 9,58	12,98 9,74 8,77	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00
	Toronto	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,57 8,72	11,55 8,69	12,14 9,11	12,66 9,53	13,22 9,95	13,44 10,12 9,15	12,10 8,90 8,13 7,86 6,90 6,80	10,24 7,16 4,84 4,04 3,68 3,36
Kolumbien	Baranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,12 11,34	15,12 11,34	15,88 11,93	16,44 12,35	16,55 12,43	16,55 12,43 11,80	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	13,13 9,88	13,15 9,91	13,73 10,37	14,40 10,90	14,92 11,23	15,12 11,34 10,46	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,44 10,99	14,49 11,09	15,08 11,55	15,71 12,11	16,28 12,55	16,51 12,73 11,72	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,86 5,92 5,60
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	19,53 14,69	19,53 14,70	20,20 15,20	20,80 15,62	20,92 15,71	20,92 15,71 14,57	19,89 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52
Uruquay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,53 14,66	20,25 15,19	20,50 15,37	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80 16,71	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,32 10,75	14,32 10,75	15,04 11,30	15,67 11,75	15,79 11,84	15,79 11,84 11,43	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,47 8,61	11,47 8,61	12,05 9,07	12,58 9,46	13,13 9,87	13,36 10,04 9,03	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 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							November
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	0,48 <sup>3)</sup>
	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	—
		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
Holz, Kunstwaren.....										
	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	0,48
		100	—	—	—	—	—	—	—	0,40
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—	1,40	1,40
Silberschmiede- u. Schneidwaren aus Silber .....	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
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	0,88
Geschäfts-, Büromaschinen .....										
	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
		500	—	—	—	—	—	—	—	0,40
	New York .....	45	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80
Kugellager .....		1000	—	—	—	—	—	—	2,64	2,64
	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
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....		250	—	—	—	—	—	—	—	0,40
	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	—
		250	—	—	—	—	—	—	7,96	—
		500	—	—	—	—	—	—	6,92	—
		1000	—	—	—	—	—	—	6,52	—
	Caracas .....	45	—	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	6,84	—
		250	—	—	—	—	—	—	6,68	—
		500	—	—	—	—	—	—	5,84	—
		1000	—	—	—	—	—	—	5,36	—
	Curacao .....	45	—	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	6,52	—
		250	—	—	—	—	—	—	6,36	—
		500	—	—	—	—	—	—	6,28	—
		1000	—	—	—	—	—	—	5,80	—
		1000	—	—	—	—	—	—	4,44	—
	Mexiko City ....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,12	—
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- ....		250	—	—	—	—	—	—	5,96	—
		500	—	—	—	—	—	—	5,92	—
		1000	—	—	—	—	—	—	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	—
		500	—	—	—	—	—	—	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	0,88
		100	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80
	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	—
	Kairo .....	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28
Uhren aller Art a. n. g. ....	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	—
		100	—	—	—	—	—	—	6,12	—
		250	—	—	—	—	—	—	5,24	—
		500	—	—	—	—	—	—	4,84	—
		1000	—	—	—	—	—	—	4,52	—
	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	—
		250	0,46	—	0,46	0,42	0,42	0,42	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							November
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, Pharmazentika und Arzneimittel a. n. g. ....	Montreal .....	45	—	5,54	5,46	5,46	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64
		250 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	4,17 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	—	—
	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>	3,64 <sup>5)</sup>
		250 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	3,80 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	—	—
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme 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>	3,64 <sup>5)</sup>
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g. ....	Athen .....	45	—	—	—	—	2,69	2,81	2,68	2,56
		100	—	2,44	2,44	—	2,44	2,44	2,32	2,32
		250	—	—	—	—	2,18	1,81	1,72	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
	d) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80
	d) Mailand <sup>9)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80
	b) Montreal .....	45	—	5,54	5,37	4,49	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>	3,40 <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	0,52
	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	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92
		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,80	0,76
	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>	2,88
	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 Textilfertigwaren ....	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 .....	45	—	—	—	—	—	—	0,84 <sup>13)</sup>	—
		100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80 <sup>13)</sup>
		250	—	—	—	—	—	—	0,72 <sup>13)</sup>	—
		500	—	—	—	—	—	—	0,64 <sup>13)</sup>	—
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92 <sup>13)</sup>
		500	—	—	—	—	—	—	0,76 <sup>13)</sup>	—
	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>	2,88
	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 <sup>13)</sup>
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	45	—	—	—	—	—	—	—	1,28
		100	—	—	—	—	—	—	—	1,16
		250	—	—	1,34	1,34	1,34	1,34	1,28	1,04
	d) Brüssel .....	100	0,38	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48 <sup>12)</sup>
	c) Malmö .....	100	—	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	1,20	1,20
	c) Manchester .....	45	—	—	—	—	—	—	—	1,00
		100	—	—	—	—	—	—	—	0,92
		250	—	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	0,84	0,84
		500	—	—	—	—	—	—	—	0,76
	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	0,50	0,48	0,48
	c) New York .....	45	4,91	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40
	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	0,52
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 .....	100	—	—	—	—	—	—	—	1,20
		250	1,05 <sup>3)</sup>	1,05 <sup>3)</sup>	—	—	1,18	1,18	1,12	1,00
	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>	—
	b) New York .....	45	5,59	5,09	5,33	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40
		250	—	—	—	—	—	—	2,82 <sup>6)</sup>	2,80
		3000	—	—	—	—	—	—	2,65	2,64
	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>
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....	d) Mailand .....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76	0,72
		250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,68	0,64

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-		Inlands-			Auslands-		
	verkehr												
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	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-			Inlands- verkehr	Auslandsverkehr				
	verkehr												
	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 — <sup>2)</sup>	45 — <sup>2)</sup>	50 — <sup>2)</sup>	
1. 3. 1946 .....	330	360	390	420	450	480	70 <sup>2)</sup>	80 <sup>2)</sup>	90 <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	Höchstsatz	
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem				
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen					
1. 12. 1933 .....	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72	
1. 3. 1946 .....	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144	
1. 9. 1948 .....	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108	
Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut <sup>5)</sup>			Bahnhofszeitungen <sup>6)</sup>						
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	für jede Sendung im Gewicht						zusätzlich für jede weit. 500 g <sup>7)</sup>
				bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	über 1000 g bis 1500 g	über 1500 g bis 2000 g	
1. 12. 1933 .....	2,5	5,0	20,0	5	10	20	30	45	60	10
1. 3. 1946 .....	5,0	10,0	40,0	10	20	40	60	90	120	20
1. 9. 1948 .....	3,5	7,5	30,0	8	15	30	45	70	90	15

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	0,30	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	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr													
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	0,30	0,30	0,26 <sup>2)</sup> / <sub>3</sub>	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	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerferndienst (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. 8. 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. 8. 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>								
Südafrika	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
1. 2. 1956 <sup>2)</sup> .....	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
	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					
1. 1. 1939 .....	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
	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 <sup>3)</sup> .....	0,60		0,80		1,20	

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

Von Düsseldorf nach Land                      Ort		Jahr <sup>6)</sup>												
		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				Rückfahrtschein <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>4)</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-, Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen 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

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

##### 2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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 Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961; Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, 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 Seefrachten

###### Deutscher Seefrachtenindex

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg

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

###### Index der Trampschifffahrtsfrachten, Großbritannien

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, Bury Court, St. Mary Axe, London E C 3, Methodischer Abriss des Tramp Freight Index, Revised Basis (1960 = 100), herausgeben von der Chamber of Shipping, Mai 1961<sup>1)</sup>

###### Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

###### Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

###### Index der Trampfrachtraten, Dänemark

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

###### Index der Seefrachtraten, Norwegen

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

###### Index der Seefrachtraten, Schweden

Kommersiella Meddelanden, herausgegeben vom Kommers Kollegium, Stockholm, 39. Jahrgang, Nr. 2, Februar 1952<sup>1)</sup>; (Verlag: AB Nordiska Bokhandeln, Stockholm C)

###### Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

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

##### 2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt

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

##### 3. Sonstige Schifffahrtsindices

###### Activity Index

###### Zeitcharter-Volume-Index

###### Getreidetanker-Rentabilitäts-Index

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

s. Westinform Shipping Report Nr. 25 vom November 1954<sup>1)</sup>

### III. Luftverkehr

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

ABC World Airways Guide, London

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

#### B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

### IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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