

**STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN**

**FACHSERIE M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**M-243**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Winter 1962/63**



Bestellnummer: M 7 — vj 4/62

**VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ**

# Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Winter 1962/63 .....	4
--	---

## 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
Schneitholz .....	20
Steinkohle .....	18

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar .....	21
---	----

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	21
--	----

#### B. Seeschifffahrt

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

Briketts .....	22
Düngemittel .....	23
Eisen und Stahl .....	23
Getreide .....	22
Gips .....	23
Koks .....	22
Ölkuchen .....	22
Papierholz .....	22
Salz .....	22
Schneitholz .....	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. Schifffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	
BRD .....	26
Großbritannien .....	26
Großbritannien .....	26
Niederlande .....	26
Dänemark .....	26
Norwegen .....	26
Schweden .....	26
Italien .....	27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien) .....	28
3. Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien) .....	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland) .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr) .....	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	37
3. Monatliche Gebühren für Fernschreibanschlüsse .....	38
4. Fernschreibgebühren im Inlandsverkehr .....	38
5. Fernschreibgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf) .....	38
D. Kraftpostverkehr	
Gebühren für den Personenverkehr im Inland .....	39
Quellenverzeichnis .....	40

Abgeschlossen am 29. März 1963

Erschienen im Juni 1963

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,—

Preise für Verkehrsleistungen Winter 1962/63

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Die Deutsche Bundesbahn erhöhte zum 1. Januar 1963 verschiedene Tarife im Personen- und im Güterverkehr. Die Grundtarife des Personenverkehrs wurden um 6,75% angehoben. Der Tarifkilometerpreis der 2. Klasse wurde von 7,5 auf 8 Pf, der Kilometerpreis in der 1. Klasse von 11,25 auf 12 Pf erhöht. Die Zuschläge sind an sich unverändert geblieben; jedoch erhöhen sich ab 1. Januar 1963 die Preise für Zuschlagkarten um 50%, wenn diese in Zügen oder am Zielbahnhof nachgelöst werden. Zweck dieser Maßnahme ist vor allem eine Entlastung des Begleitpersonals in den Schnellzügen vom Verkauf der Zuschlagkarten. Monatskarten sind am 1. Januar 1963 um 5%, Wochenkarten um 16,5% teurer geworden. Nicht betroffen sind die Schülerzeitkarten. Arbeiterrückfahrkarten und Einzelfahrkarten für Schüler, Heimarbeiter, für die Jugendpflege und für Kinderreiche wurden um 6,67% erhöht. Auch die Fahrpreise für Bahnbusse, für die Hamburger Stadtbahn und für Militärpersonen wurden angehoben.

Die Gebühren für die Gepäckaufbewahrung wurden zum 1. Januar 1963 von 30 auf 50 Pf, die Expresguttarife zum gleichen Termin um 12%, die Stückguttarife und die Frachtsätze im Spediteursammelverkehr um 12,2% erhöht. Schließlich wurden auch die Tarifsätze für sperrige Güter allgemein heraufgesetzt, was eine Frachterhöhung um 22% bedeutet.

Infolge der anhaltenden kalten Witterung und der dadurch hervorgerufenen Transporterschwerungen, besonders bei der Binnenschifffahrt, wurde bei der Deutschen Bundesbahn für die Zeit vom 17. Januar an der „Wagenhochbedarf“ proklamiert und im Zusammenhang damit mit Wirkung vom 19. Januar 1963 für mehrere Wagen der O-Wagengruppe das Wagenstandgeld vorübergehend verdoppelt.

Den Frachterhöhungen stand eine Frachtermäßigung beim Ausnahmetarif AT 6 B 31 gegenüber. Ab 1. Dezember 1962 ermäßigten sich die Frachtsätze für Steinkohlen-, Koks- und Braunkohlenbrikett-Transporte zur Verhüttung von Eisenerzen um bis zu 12%.

Die Schweizerische Bundesbahn reformierte am 1. Januar 1963 den Gepäck- und Expresguttarif und erhöhte die Tarifsätze im Durchschnitt um 28%, vereinfachte das Tax-schema, reduzierte die Zahl der Tarifpositionen von 385 auf 66 und setzte das Mindesttaxgewicht für Expresgut von 10 auf 15 kg herauf. Die SBB erhofft von diesen Maßnahmen eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades von 50 auf 60%. Außerdem traten am 1. Januar 1963 weitere sogenannte „Tarifannäherungen“ in Kraft, d. h. es wurden Tarife von konzessionierten Bahnunternehmen, die Personentarife der Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe und konzessionierter Autobusunternehmen in den Fällen, wo Berggegenden in Verlängerung der Eisenbahnlinien bedient werden, an die entsprechenden Tarife der SBB angenähert.

In Belgien - Luxemburg wurden zum 1. Januar 1963 die Tarife des Eisenbahn-Sammelladungsverkehrs erhöht, und zwar je nach Tarifzone um 7 bis 17%.

Auch in Dänemark stiegen zum 1. Januar 1963 verschiedene Tarifpositionen, zunächst einmal die Gebühren für sogenannte „Paketgüter“, ferner mehrere Nebengebührentarife, vor allem die Gebühren für mehrere Arten von Spezialwaggons und schließlich die Wagenstandgelder.

Bei den italienischen Eisenbahnen wurden die Personentarife ab 1. Januar 1963 um 15% angehoben. Die Sozialtarife und die Frachten blieben unverändert. Die letzte Tarif-erhöhung war im Juli 1961 vorgenommen worden.

Die Sowjetunion hat nach Angaben von Radio Moskau zum 1. Januar 1963 die Eisenbahnfahrpreise auf den internationalen Linien um bis 30% gesenkt.

Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

Mit Wirkung vom 1. Februar sind Erhöhungen der Stückguttarife (um durchschnittlich 12%) und des Ausnahmetarifs im Spediteur-Sammelgutverkehr in Kraft getreten. Das Straßenverkehrsgewerbe erwartet auf Grund der neuen Sätze des Spediteur-Sammelguttarifs eine Mehreinnahme von 2,65%. Ferner hat die Tarifkommission für den Güterfernverkehr im Laufe des November eine eigene Gütereinteilung für den Reichskraftwagen-tarif beschlossen. Tarifänderungen bei der Deutschen Bundesbahn durch Änderung der Gütereinteilung bedeuten demzufolge nicht mehr ohne weiteres gleiche Änderungen im RKT.

Als Notmaßnahme wegen der durch die Kälte entstandenen Versorgungsschwierigkeiten wurde die Beförderungsteuer für Heizöltransporte im Werksverkehr vom 18. Januar bis 31. März 1963 vom Bundesfinanzminister von 5 Pfennig auf 1 Pfennig je tkm ermäßigt, falls nachgewiesen wurde, daß es sich um Nottransporte handelte.

In der Schweiz wurde im Oktober 1962 von der Gemeinschaft für den Überlandverkehr ein neuer Tarif für den Gütertransport im Straßenverkehr beschlossen, der am 1. Januar 1963 in Kraft getreten ist. Zahlreiche Tarifsätze wurden erhöht.

Binnenschiffahrtsfrachten

Infolge anhaltenden Frostes kam die Kanalschifffahrt am 14. Januar 1963 vollständig zum Erliegen. Die Rheinschifffahrt ruhte in der Zeit vom 21. Januar bis 20. Februar 1963. Schon vor der Betriebseinstellung hatten sich die Binnenschifffrachten erhöht, da infolge einer Kleinwasserperiode von rund 4 Monaten Kleinwasserzuschläge berechnet wurden. Vom 1. Januar an wurden bei mehreren Kanälen die Tarife für Schifffahrts- und Flößereiabgaben erhöht.

In der österreichischen Donauschifffahrt herrschen Rentabilitätsorgen, da sich eine Scherenbewegung zwischen den steigenden Kosten und den vom östlichen Tarifkartell stark gedrückten Tarifen abgezeichnet hat.

Seeschiffahrtsfrachten

Die Frachtraten der Trampschifffahrt hatten nach der Kubakrise zunächst scharf angezogen. Mit dem Ausbruch des Hafenarbeiterstreiks an der Ostküste der USA kam dieser Anstieg zum Stillstand. Nach der Beendigung des Streiks sind die Frachtraten zunächst von neuem kräftig gestiegen und lagen im Monat Februar erstmals seit dem Herbst 1961 wieder höher als in der Vergleichszeit des Vorjahres.

Die Indexziffern der Reisecharter haben vom Oktober 1962 bis Januar 1963 weiter kräftig angezogen. Trotzdem wurde der Vorjahrsstand (Januar 1962) noch nicht ganz erreicht.

Reisecharterindex	Veränderung in % Januar 1963 gegenüber	
	Oktober 1962	Januar 1962
Bundesrepublik Deutschland .....	+ 13	— 1
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 10	— 4
davon Getreide .....	+ 18	— 2
Zucker .....	± 0	— 6
Erz .....	+ 11	— 4
Kohlen .....	+ 11	— 8
Holz .....	+ 11	+ 6
Niederlande .....	+ 19	— 12
Dänemark .....	— 2	+ 1
Norwegen .....	+ 3	— 5
Italien .....	+ 9	— 4

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

Güterart und Verkehrsrelation	Frachtrate in s je 2240 lbs			
	1962			1963
	D	Januar	Oktober	Januar
Getreide von US-Golf nach Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> .....	40.5	41.8	33.2	44.1
Zucker von Queensland nach Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> .....	83.10	84.5	90.0 <sup>2)</sup>	92.6
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam .....	20.3	22.6	18.2	23.8
Schmitttholz <sup>3)</sup> von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> (Ostküste) .....	222.6	226.7	229.8	207.5
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg <sup>4)</sup> .....	32.9	33.0	38.0	33.11
Erz von Südafrika/Mosambik nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg .....	34.0	37.6	31.9	30.0

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

Von Anfang bis Mitte Februar haben sich die Trampfrachtraten nur noch geringfügig erhöht. Sie schwächten sich Ende Februar sogar etwas ab. Seit Jahresbeginn haben vor allem die Raten für Getreide, Kohle und Düngemittel in der Atlantikfahrt angezogen. Auch für Transporte von Amerika nach Japan und Europa sowie von Australien nach Japan wird ein kräftiger Ratenanstieg gemeldet.

Durch die strenge Kälte wurde die Küstenschifffahrt stark beeinträchtigt. Ende Februar lag etwa ein Drittel der Küstenschiffe auf.

Im Dezember 1962 fanden in London zwischen den Ländern, die in der Trampschifffahrt eine größere Rolle spielen, weitere Verhandlungen über eine Stabilisierung der Schiffsfrachten statt, wobei ein allgemeiner Stabilisierungsrahmen festgelegt wurde, der von einem Unterausschuß im einzelnen ausgearbeitet werden soll.

Nach dem von W. G. Weston veröffentlichten Activity-Index nahmen die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von Oktober bis Januar um 14% zu. Im Vergleich mit dem Vorjahrsstand lagen sie jedoch im Januar um 24% niedriger. Nach der gleichen Quelle waren am 1. Februar 1963 47 britische Trampschiffe mit 479 900 tdw und 4 deutsche mit 24 400 tdw aufgelegt.

Auch am Zeitchartermarkt haben sich die Raten weiter erhöht. Sie lagen jedoch noch immer beträchtlich niedriger als in der Vergleichszeit des Vorjahres.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Januar 1963 gegenüber	
	Oktober 1962	Januar 1962
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 4	— 22
Niederlande .....	+ 30	— 8
Norwegen .....	+ 7	— 17

Die von W. G. Weston berechnete Trampfrachtrate in Zeitcharter (bei mindestens 14 Monate wählender Beschäftigungsdauer) nahm im Januar um 16% gegenüber Oktober d. J. zu und lag gegenüber dem Vorjahresstand um 9% höher.

Besonders stark sind in der Berichtszeit die Tankerfrachtraten angestiegen. Sie hatten auf die Kubakrise im Oktober 1962 zunächst kaum reagiert. Erst mit Beginn der Kälteperiode zogen sie kräftig an und erreichten Ende Januar ihren höchsten Stand. In der zweiten Februarwoche lag die £-Tanker-Intascale-Rate für Tagesfrachten (nach Harley Mulhion) insgesamt um das Eineinhalbfache höher als in der vierten Oktoberwoche des Vorjahres. Sie haben dann im Verlauf des Monats Februar wieder leicht nachgegeben.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindex a. Basis Scale)	Veränderung in % Januar 1963 gegenüber	
	Oktober 1962	Januar 1962
Bundesrepublik Deutschland .....	+ 52	+ 43
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 54	+ 59
Norwegen .....	+ 68	+ 53

Die Tendenz der AFRA-Durchschnittsraten war dagegen auch im vierten Quartal 1962 weiter abwärts gerichtet:

AFRA-Durchschnittsraten	Veränderung in % 4. Vierteljahr 1962 gegenüber	
	3. Vj. 1962	4. Vj. 1961
für Tanker von 13000 bis 24999 tdw .....	— 2	— 7
für Großtanker ab 25000 tdw .....	— 1	— 7

Die Raten für Tankereinzelreisen verminderten den Abstand zu den AFRA-Raten der Vergleichsperiode.

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 4. Vierteljahr 1962		
	umgerechnet nach AFRA- GP	LV	Quartals- rate der Tagesabschl.
Karibische See — Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	27.9	25.6	16.4
Persischer Golf — Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	48.6	45.1	29.7

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

Die Frachtraten der Linienfahrt zeigten erst nach der Jahreswende eine allgemein nach oben gerichtete Tendenz. Vor allem die Eiszuschläge in der europäischen Fahrt bewirkten sowohl für Massengut- als auch für Stückgutfrachten eine leichte Ratensteigerung gegenüber den letzten Monaten des Vorjahres. In der Überseefahrt trugen verschiedentlich befristete Zuschläge wegen schlechter Abfertigungsverhältnisse in einzelnen Häfen zur Befestigung des Frachtniveaus bei.

Frachtenindices für die Linienfahrt berechnet vom Bundesverkehrsministerium	Veränderung in % Januar 1963 gegenüber	
	Oktober 1962	Januar 1962
Insgesamt .....	+ 1.4	— 0.4
davon Stückgut .....	+ 1.3	+ 0.5
Massengut .....	+ 1.9	— 2.6

Für die einzelnen Fahrtgebiete der Linienschifffahrt ergaben sich folgende Tarifänderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Im Verkehr von Hamburg/Bremen nach englischen, irischen und schottischen Häfen sowie nach Dänemark, Schweden, Frankreich, Spanien, Portugal, Nordafrika und nach dem Mittelmeer wurden ab Ende Januar, zum Teil schon früher, Eiszuschläge zu den normalen Frachtsätzen in Höhe von durchweg 15% erhoben. Die Zuschläge für Dänemark lagen bei 30%, für Schweden bei 20% (ab 1. 3. teilweise erhöht auf 30%), nach dem östlichen Mittelmeer bei 10%. Außer den Zuschlägen in der Skandinavienfahrt wurden alle Eiszuschläge in der Zeit vom 20. Februar bis 12. März wieder aufgehoben. Ab 1. Februar erhöhte die Hamburg-Bremen-London-Konferenz wegen der höheren Gebühren in deutschen und englischen Häfen ihre Tarifraten allgemein um einen festen Satz von 5 s. je lt. Auch im Linienverkehr zwischen den Rheinendhäfen und Großbritannien wurden die Frachtraten ab 1. Februar angehoben.

Im Verkehr Amsterdam — Oslo wurde der bisher gewährte Bonus von 10% für Partien aus dem Hinterland gestrichen. Auch im Verkehr Hamburg/Bremen — Antwerpen verteuerten sich die Raten ab 1. Januar 1963.

Vom 13. Januar wird eine „Congestion“-Surcharge von 15% auf die Frachten nach Genua und Savona erhoben, da in beiden Häfen die Abfertigungen langsamer geworden sind.

2. Afrikafahrt

Für loses Schnittholz von Westafrika nach Großbritannien und Irland werden ab 1. Februar höhere Verladekosten berechnet als für Stammholz (+ 30 s/lt.). Sie werden jedoch wiederum um 20 s ermäßigt, wenn das Holz ordnungsmäßig gebündelt ist. Die Kakao-Tarifrate für die Route Port Etienne-

Span. Guinea/UK-Kontinent wurde am 16. Oktober 1962 um rund 10% ermäßigt. Das seit 1. September 1962 auf der Fahrt UK-Kontinent/Skandinavien nach Monrovia erhobene Aufgeld von 20% wurde am 1. Januar suspendiert.

Im Tarif für Verladungen vom Kontinent nach Madagaskar sind die Häfen der Insel jetzt neu gruppiert. Außer einer Gruppe, für die unveränderte Preise gelten, wurden ab 1. Januar für drei weitere Gruppen um 5 bzw. 25 bzw. 40% höhere Raten festgesetzt.

### 3. Mittelostfahrt

Auf der Route UK/Kontinent-Pakistan erhöhte man Anfang Januar die Raten über 160 s/t hinaus. Eine entsprechende Vereinbarung der Linienkonferenz mit der pakistanischen Regierung läuft im Juni ab. Eine deutsche Outsider-Linie hatte 1962 noch Frachtraten zu 150 s/t angeboten. Im Verkehr mit Kalkutta wurde am 15. März eine Surcharge von 20% auf gefährliche Güter eingeführt.

### 4. Südamerikafahrt

Vom 11. Februar an gelten für die Fahrt nach Buenaventura neue Tarifzuschläge. An Stelle der Surcharge für Kolumbien (5,40 \$/t) sind Zuschläge von nur 2,10 \$, für einzelne Fahrtgebiete, wie z. B. Skandinavien-Italien/Buenaventura, noch geringere Zuschläge festgesetzt worden.

Infolge einer beträchtlichen Erhöhung der Hafenkosten in den brasilianischen Häfen stiegen im Verlauf des Januar die bisherigen Surchargesätze in der Fahrt Kontinent—Brasilien durchweg auf das Doppelte. Im einkommenden Verkehr Brasilien—Europa werden ab 1. März die Zuschläge unterschiedlich nach einzelnen Warengruppen ebenfalls auf das Eineinhalb- bis Dreieinhalbfache erhöht. Der Überfüllungszuschlag für den Hafen Santos ist ab 15. Januar von 30 auf 35% erhöht. Auch in der Fahrt nach Montevideo sind am 21. Januar die Zuschläge auf das Doppelte heraufgesetzt worden. Spediteurkommissionen werden im Verkehr UK—La Plata ab 1. Februar nicht mehr gewährt. Ferner erhöhen sich ab 1. Januar die Konsulargebühren bei Verschiffungen nach Argentinien.

### 5. Mittelamerikafahrt

In der gesamten Mittelamerikafahrt steigerte man im Verlauf der Berichtszeit die Frachtraten bzw. die Zuschläge und änderte in einigen Fällen die Wertgrenzen oder auch die Quotierungsperioden.

### 6. Nordamerikafahrt

Ab 1. Januar wurden die Tarife im Verkehr Finnland—Ostküste USA infolge gestiegener Transportkosten ebenfalls um 10% angehoben.

### 7. Cross Trade

In der Fahrt Australien—USA ermäßigten sich die Raten für Wolle für die Zeit vom 26. Dezember 1962 bis 31. Juli 1963 um 12½%, da die Wollexporte Australiens nach den USA von September bis Dezember 1962 beträchtlich zunahmen (greasy wool + 300%, scoured and carbonised wool + 50%). Die Frachtkosten machen etwa 17% der amerikanischen Einfuhrpreise für australische Wolle aus. Mit Wirkung vom 1. Januar 1963 werden die Suezkanalgebühren zum Kurs von 2,30 US-\$ (statt bisher 2,87 \$) je £ E erhoben. Da jedoch der Gebührentarif zugleich um den Differenzbetrag erhöht wurde, bedeutete die Kursänderung für die ausländischen Kanalbenutzer keine Vergünstigung.

## Personenflugpreise

In der Bundesrepublik wurde am 10. Januar 1963 eine neue Fluglinie Nürnberg—Stuttgart in Betrieb genommen.

Im Flugverkehr innerhalb Frankreichs hat die Air Inter seit kurzem Flugabonnements zu ermäßigten Preisen (—30% vom Normalpreis) für eine Reihe von Flügen ab Paris, Lille und Nantes eingeführt. Wahlweise können die Strecken auch mit den französischen Staatsbahnen zurückgelegt werden, die 20% Ermäßigung auf den Fahrpreis gewähren.

In Schweden wurden am 1. Januar die Flugpreise allgemein um 5% erhöht, was auch hier mit steigenden Betriebskosten (höheren Löhnen und Gehältern, höherer Umsatzsteuer

usw.) begründet wird. Die sogenannten „Passagierabgaben“ auf schwedischen, norwegischen und dänischen Flugplätzen werden im außerskandinavischen Verkehr zum gleichen Zeitpunkt von 5 auf 15 Kronen heraufgesetzt. Die Erhöhung für den skandinavischen Binnenverkehr folgt am 1. April (von 5 auf 10 Kronen).

Die British European Airways Corporation (BEA) erhielt die Erlaubnis, die nationalen Flugtarife von Fall zu Fall um 5 bis 20% zu erhöhen. Das gilt vorwiegend für Linien mit ungenügender Ausnutzung (z. B. nach den Kanalinseln sowie nach Schottland und Nord-Irland). Die gleiche Gesellschaft wird — zunächst versuchsweise — vom 1. April bis 31. Oktober einen Lufttaxidienst (Shuttle Service) im internen Luftverkehr des Vereinigten Königreichs mit Schottland und Nordirland einführen. Wenn auf eine Platzreservierung verzichtet wird, beträgt der Flugpreis 2/3 des Normaltarifs. Danach kostet die Flugmeile günstigenfalls 2 d (6¼ Pf).

Die Inlandsflugtarife der brasilianischen Luftverkehrsgesellschaften sind am 29. Januar infolge der Aufhebung der Importsubventionen und der damit verbundenen Erhöhung der Benzinpreise um 25% erhöht worden. Die internationalen Tarife wurden davon nicht berührt.

Ein offener Tarifkampf zwischen der argentinischen und der brasilianischen Fluggesellschaft droht im südatlantischen Flugverkehr wegen der Preisunterbietung der brasilianischen Gesellschaft auszubringen. Argentinien beabsichtigt, ebenso wie Brasilien bei der Flugpreisgestaltung die eigene Währung zu einem Vorzugskurs in US-\$ umzurechnen und auch von den Raten der IATA abzuweichen.

## Post- und Fernmeldegebühren

Die deutsche Bundespost hat zum 1. März 1963 eine beträchtliche Tarifänderung vorgenommen, die im wesentlichen aus Gebührenerhöhungen besteht. Einzelne Gebühren sind schon vorweg am 1. Januar 1963 geändert worden, und zwar Gebühren für Briefe (bis 20 g) und Postkarten im Auslandsverkehr, im Postreisedienst sowie im Fernsprech- und Telegrafenvorkehr.

Zum 1. Januar wurden die Gebühren für Briefe und Postkarten nach Frankreich und Belgien herabgesetzt. Für Briefe der untersten Gewichtsklasse (bis 20 g) und für Postkarten nach diesen beiden EWG-Ländern gelten die Inlandsportosätze. Briefe über 20 g sind in diese Gebührenermäßigung nicht einbezogen. Am 1. April werden dieselben Verbilligungen auch für den Briefverkehr mit Luxemburg eingeführt.

Im Postreisedienst sind ab 1. Januar die Gebühren für die Personenbeförderung den Personenfahrtpreisen der Bundesbahn-Busse gleichgestellt. Die Normalgebühren stiegen um durchschnittlich 6,7%, die Gebühren für Zeitkarten vielfach stärker.

Bei den Einrichtungsgebühren für Fernsprechanschlüsse usw. werden ab 1. Januar an Stelle der bisher nach Arbeitslöhnen und Materialverbrauch bemessenen Selbstkostenberechnung feste Gebührensätze angewendet. Z. B. kostet die Verlegung eines Hauptanschlusses in Zukunft einheitlich 90 DM. Außerdem gelten für Einrichtungen und deren Änderungen feste Gebührensätze, die nach Einzelleistungen berechnet werden.

Gleichzeitig sind die monatlichen Benutzungsgebühren für Nebenanlagen und Zusatzeinrichtungen im Fernsprechdienst neu festgesetzt worden. Am 1. Juli sollen Gebührenänderungen für Gespräche im Selbstwählferndienst folgen.

Die Inlandsgebühren für Telegramme erhöhten sich am 1. Januar für den Orts- und Fernverkehr. In Berlin bleiben die Ortstelegrammgebühren unverändert.

Am 1. März erhöhten sich u. a. folgende Postgebühren:

#### 1. Briefe und Postkarten

Die Gebühren für Briefe im Ortsverkehr wurden den Gebühren im Ferndienst angeglichen. In Berlin gelten weiterhin die bisherigen Ortsgebührensätze.

Die Postkartengebühr stieg im Orts- und Ferndienst auf einheitlich 15 Pf. In Berlin bleibt der bisherige Satz für den Ortsverkehr (8 Pf) unverändert.

## 2. Drucksachen

Außer für Drucksachen mit mehr als 100 g Gewicht wurden alle Gebührensätze erhöht. Neu eingeführt wurde die Gruppe der „Briefdrucksachen“. Es sind dies Drucksachen, die außer der Aufschrift und der Absenderangabe hand- oder maschinenschriftliche Nachtragungen aufweisen dürfen, die bis zu zehn Wörter und unbeschränkt viele Ziffern enthalten können. Die Gebührensätze liegen zwischen den Sätzen der Brief- und Drucksachengebühren.

## 3. Warenproben

Hier wurden die Tarifsätze für Sendungen von 50 bis 100 g angehoben.

## 4. Postwurfsendungen

Alle Tarifsätze sind erhöht, und zwar für Sendungen  
bis 20 g um 4 Pf auf 7 Pf,  
über 20 bis 50 g um 5 Pf auf 10 Pf,  
über 50 bis 100 g um 7 Pf auf 15 Pf.

## 5. Geschäftspapiere

Die Sendungsart fällt im Inlandsdienst weg. Es gelten künftig die höheren Briefgebührensätze.

## 6. Päckchen

Die Inlandsgebühr wurde von 70 auf 80 Pf erhöht.

## 7. Unfreie Briefsendungen

Bisher: Gebühr in doppelter Höhe des Fehlbetrages.  
Jetzt: Fehlbetrag und Einziehunggebühr von 30 Pf.

## 8. Pakete

Die neuen Gebührensätze für Pakete über 5 kg liegen bis zu 30% höher. Der Zuschlag für Schnelpakete, der bisher von 40 bis 70 Pf gestaffelt war, beträgt jetzt einheitlich für alle Zonen 1 DM.

## 9. Postanweisungen

Die Gebührensätze für Geldsendungen bis zum Betrage von 750 DM wurden erhöht.

## 10. Zahlkarten

Die Gebührensätze für Beträge bis 750 DM und über 1000 bis 1250 DM wurden erhöht, für Beträge über 1500 bis 2000 DM ermäßigt. Für Beträge über 750 bis 1000 DM, über 1250 bis 1500 DM und über 2000 DM blieben die Gebühren unverändert.

## 11. Eilzustellung

Die Unterscheidung zwischen Orts- und Landzustellbereich fällt weg. Für Briefsendungen werden 80 Pf -- statt bisher

60 bzw. 120 Pf -- erhoben, für Paketsendungen 90 Pf -- statt bisher 90 bzw. 180 Pf --. In der Zeit von 22 bis 6 Uhr gelten doppelte Gebührensätze.

## 12. Wertsendungen

Für je 500 DM der Wertangaben eine Wertangabe- und Behandlungsgebühr von zusammen 1 DM statt der bisher getrennt berechneten Wertangabegebühr von 20 Pf und Behandlungsgebühr von 50 Pf (bei Briefen) bzw. 60 Pf (bei Paketen und Postgütern).

## 13. Auslandsbriefdienst

Die Gebührensätze für normale Drucksachen (je 50 g) und Drucksachen zu ermäßigter Gebühr (je 100 g) erhöhten sich von 10 auf 15 Pf.

In der Schweiz kam es ebenfalls zum 1. Januar zu einer Tarifreform. Ausgenommen sind die „Taxen“ für Briefe, Nachnahmesendungen, Drucksachen und Zeitungen.

Bei den Postpaketen wurden die Tarifsätze im Durchschnitt um 33% erhöht, für Pakete über 10 kg auf größere Entfernungen dagegen ermäßigt. Während der Vormittagsstunden ist die Paketgebühr um 10 bis 20 Rp ermäßigt. Da in den Paket-taxen eine Versicherungsprämie enthalten ist, wurden auch die Haftungsentschädigungen bei Verlust von Sendungen erhöht.

Im Postanweisungs-, Zahlkarten- und Zahlungsanweisungsverkehr sind die Gebühren um 5 bis 10 Rp angehoben. Der Telefondienst wird in fünf Jahren auf den Selbstwähldienst umgestellt. Für die Übergangszeit werden die Gebühren für das Dreiminutengespräch im Fernverkehr ermäßigt. Der bisher schon ermäßigte Nachttarif gilt auch für die Tagesstunden des Sonntags. Bei Einführung des Selbstwähldienstes werden Orts-gespräche zur Normalgebühr von 10 Rp, die von öffentlichen Fernsprechstellen (Telefonkabinen) aus geführt werden, auf drei Minuten begrenzt.

Im schweizerischen Postautodienst sind die Gebühren am 1. Januar den Bahntarifen angenähert worden. Im allgemeinen bedeutet dies eine Ermäßigung um etwa 10%, für einheimische Benutzer in abgelegenen Gegenden bis zu 40%. Auch die Rück-fahrkarten- und Zeitkartenpreise wurden herabgesetzt.

In den Vereinigten Staaten sind die Posttaxen am 7. Januar wie folgt erhöht worden:

Normalgebühren für gewöhnliche Briefe	von 4 auf 5 Cent,
Normalgebühren für gewöhnliche Postkarten	von 3 auf 4 Cent,
Luftpostgebühren für Briefe	von 7 auf 8 Cent,
Luftpostgebühren für Postkarten	von 5 auf 6 Cent.

Im Postzeitungsdienst wurden die Gebühren wegen der Pro-  
teste von den Zeitungs- und Zeitschriftenverlagen nur mäßig er-  
höht. Auch die Gebühren für Werbesendungen sind weniger  
stark heraufgesetzt als ursprünglich geplant war.

# 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 (bis 31. 12. 1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vbf = Verschiebebahnhof	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Pr. = Privat	lfers = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schillinge
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfr = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = US-Dollar
Antw. = Antwerpen	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Nordd. = Norddeutsche	
BRT = Nettoregistertonne	
bzw. NRT = Nettoregistertonne	
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
c. c. = cubic capacity	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.
	Die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

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

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

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

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



## C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

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

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 13

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Der Grundpreis je Kilometer für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — <sup>3)</sup> Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich 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 einbegriffen: 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 vH. 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 Danemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — <sup>4)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>5)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen.

Seite 15

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

##### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 16

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1963, Heft Nr. 9 vom 25. 2. 1963) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,931 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 (Fortsetzung)

<sup>3)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>4)</sup> Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — <sup>5)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — <sup>6)</sup> Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — <sup>7)</sup> Gültig ab 1. 4. 1937. — <sup>8)</sup> Bei Vollladung 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>9)</sup> Abweichend hiervon wurden neu festgesetzt: Die Sätze der Regelklassen am 1. 2. 1958, die Sätze des Ausnahmeariffs 1 B 34 am 1. 10. 1961 (in gleicher Höhe wie am 1. 2. 1958).

#### 3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den 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. Ausnahmeariffe zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel 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 gewöhnlich gedeckten Wagen gleich. — <sup>5)</sup> D 1958. — <sup>6)</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>7)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — <sup>8)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>9)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — <sup>10)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40%. — <sup>14)</sup> Sonstiger Zellstoff und Holzschliff. — <sup>15)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — <sup>16)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangütertarif). — <sup>17)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangütertarif). — <sup>18)</sup> Regelklassen I bis V, gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>19)</sup> Durchschnitt April-Dezember. — <sup>20)</sup> Nach Regelklasse E.

Erläuterung: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesswagen. — e) Privat-Wagen.

### II. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

##### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 18

<sup>1)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>2)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — <sup>3)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>4)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Bei den Monatszahlen für August 1962ff. 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. 1962). — <sup>7)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten 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> Vom 8. 1950 bis 16. 1. 1951 AusnahmeFracht.

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

Seite 19

<sup>1)</sup> Siehe Seite 18, Anmerkung 6). — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loschzeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  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 annähernd jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> März bis Dezember. — <sup>10)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Wesel. — <sup>11)</sup> D Januar/Juli. — <sup>12)</sup> Gruppe I = DM 29,00, ab 1. 2. 1961 DM 28,75; Gruppe III = DM 24,65; ab 1. 2. 1961 DM 24,45 je 1000 kg.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Seite 20

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>2)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II, A. 2, S. 21). — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II, A. 2, S. 21). — <sup>4)</sup> Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — <sup>7)</sup> Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

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

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

#### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der 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.

Seite 21

<sup>1)</sup> Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt. — <sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>3)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>4)</sup> Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. 1. 1951, für Braunkohlenbriketts ab 1. 4. 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen. — <sup>5)</sup> Die Durchschnittsprozentsätze beziehen sich auf die Tage ohne Verkehrsbehinderung. Vom 21. 1. bis zum 20. 2. 1963 12 Uhr mittags war der Rheinschiffsverkehr wegen Eisschwierigkeiten unterbrochen.

### B. Seeschifffahrt

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

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

Seite 22

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

Seite 23

<sup>1)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1 bis 500 Standards. — <sup>2)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>3)</sup> Einschl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <sup>4)</sup> Einschl. Eckenförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>5)</sup> Dezember. — <sup>6)</sup> Ab Januar, 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>7)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst. — <sup>8)</sup> Von Emmerich bis Duisburg. — <sup>9)</sup> Nicht nördlich von Aarhus ohne Isefjord und Bornholm. — <sup>10)</sup> Ohne Venersee. — <sup>11)</sup> Kalksteine. — <sup>12)</sup> Einschl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>13)</sup> Ohne Aalborg/Norresundby. — <sup>14)</sup> Einschl. umgerechnete Abschlüsse ins.

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

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <sup>2)</sup> Einschließl. Brit. Kolumbien. — <sup>3)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>4)</sup> Nach UK/Kont. — <sup>5)</sup> Umgerechnet von Schillingraten je qr (480 lbs.). — <sup>6)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms, Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>7)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — <sup>8)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>9)</sup> Ab russische Schwarzmeerhafen. — <sup>10)</sup> Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — <sup>11)</sup> Einschl. Abschlüsse auf Basis frei ein und aus. — <sup>12)</sup> Nach Nordeuropa. — <sup>13)</sup> Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 25

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

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

BRD	Deutscher Seefrachtenindex	= Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
Großbritannien	Index der Trampschiffsfrachten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschiffsfrachten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
Schweden	Index der Seefrachtraten	= 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. 1958 als Scale Nr. 3. — **MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **USMC** = United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule von 1938, veröffentlicht seit Beginn des Jahres 1946. — **ATRS** = American Tanker Rate Schedule der Association of Ship Brokers and Agents, Inc., New York, entwickelt in den Jahren 1953 bis 1956, in Anwendung etwa seit Juli 1958. — Die Scale-Durchschnittswerte des Schwedischen Tankerindex werden auf die im Jahre 1948 gültige Rate als Basis bezogen.

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die 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> Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — <sup>2)</sup> Motorschiffe von 9000 tdw. und mehr. Abschlüsse für Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Hochstlaufzeit von 12 Monaten. — <sup>3)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>4)</sup> 2. HJ. 1954. — <sup>5)</sup> Umbasiert von Jahreszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber of Shipping auf Basis 1952 = 100. — <sup>6)</sup> Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Mengenebasis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 = 80,7 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verkettet. — <sup>7)</sup> Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 tdw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Hochstlaufzeit von 12 Monaten. — <sup>8)</sup> Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — <sup>9)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT. — <sup>10)</sup> Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS. — <sup>11)</sup> Das Kommerskollegium, Stockholm, hat die Berechnung seines Tramp- und Tankerfrachtenindex im Laufe des 1. Halbjahres 1962 eingestellt.

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, Morpou/Vassiliko-Bay. — <sup>8)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>9)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagao/Goa. — <sup>10)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — <sup>11)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>12)</sup> Phosphat ab Kossir (Rotes Meer), Salz ab Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>13)</sup> Ab Marmagao und Dungun.

## II. Schiffsverkehr

### Schiffahrtsindices

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

berechnet von: London Tanker Broker's Panel, London

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

#### 3. Sonstige Schiffahrtsindices

Die sonstigen Schiffahrtsindices werden von folgenden Stellen berechnet

Activity Index	= W. G. Weston, London
Zeitcharter-Volume Index	= W. G. Weston, London
Getreidetanker-Rentabilitäts-Index	= W. G. Weston, London

Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekanntgewordenen Reisechartern mit 4000 t und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindices die Umsatzentwicklung 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: Zusätzlich s 6,3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — <sup>3)</sup> Kaproute. — <sup>4)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise). — <sup>5)</sup> 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 Frachtlisten und Kursbüchern einzelner Fluggesellschaften veröffentlichten IATA-Tarife zusammengestellt und, soweit es sich nicht um Stichmonatsangaben handelt, als arithmetisches Mittel der Monatszahlen in den betreffenden Jahren berechnet.

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrates).  
<sup>1)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — <sup>2)</sup> 1. Quartal. — <sup>3)</sup> April bis Dezember. — <sup>4)</sup> Nur vom 15. 11. bis zum 31. 3. zugelassen.

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen. Nur vom 1. 10. bis 31. 3. zugelassen.  
<sup>1)</sup> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernosttrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantiktrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantiktrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>3)</sup> Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. 10. 1960 für den einfachen Flug in der 1. Klasse ein Zuschlag von DM 252,00 erhoben (nach New York ab 1. 4. 1960). In der Sparklasse gelten folgende Zuschläge: Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. Die in DM angemerkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung um 4,75%. — <sup>4)</sup> Soweit in der Winterflugperiode (jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. um 42,00 bzw. 76,00 DM (ab 6. 3. 1961 um 40,00 bzw. 72,00 DM) niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen. — <sup>5)</sup> April 1957 bis März 1958. — <sup>6)</sup> Vom 1. 4. 1959 bis zum 31. 3. 1960 wurde bei Benutzung von Düsenflugzeugen für den einfachen Flug in der 1. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. von DM 63,00 in der Touristen- und Sparklasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10% bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikroute ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — <sup>7)</sup> Oktober 1956 bis März 1958.

### 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).

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

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

Seiten 33/34

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

<sup>1)</sup> Mindestgewicht 250 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Mindestgewicht 200 kg. — <sup>4)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>5)</sup> 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. Textilfertigerwaren.

## 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> Ab 1. 3. 1963 werden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen, und Warenproben) die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Großengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1964 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. bis zum 31. 12. 1963) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxembourg ab 1. 4. 1963, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze (20 bzw. 10 Pf, ab 1. 3. 1963 20 bzw. 15 Pf) erhoben. — <sup>4)</sup> Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ fällt im Inlandsdienst weg. Diese Sendungen unterliegen ab 1. 3. 1963 den Briefgebühren. — <sup>5)</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>6)</sup> Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Gebührensätzen die Gebühr für ein unversiegeltes Wertpaket bzw. Wertpostgut mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 40 Pf berechnet. — <sup>7)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 8. 1948 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> Für den Vertrieb der Zeitungen durch die Post. — <sup>9)</sup> Wochentliche Ausgabe. — <sup>10)</sup> Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. — <sup>11)</sup> Sendungen werden am Bahnhof oder beim Postamt abgeholt. — <sup>12)</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 $\frac{1}{2}$  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 Gesprächs 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 überschießende 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 Nationen nur bedingt vergleichbar. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — <sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter. — <sup>7)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>9)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>10)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>11)</sup> Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — <sup>12)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

#### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

#### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

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

Seite 38

<sup>1)</sup> 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 Selbstwahl-Ferndienst. Bei der Gebührenermittlung für den Telexdienst werden in der Zeit zwischen 7 und 18.30 Uhr für je 30 Sekunden einer Telexverbindung innerhalb der Hauptvermittlungszone, für je 15 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Zentralvermittlungszone und für je 10 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Weitzone DM 0,10 berechnet, zwischen 18.30 und 7 Uhr für 30 bzw. 22 $\frac{1}{2}$  bzw. 15 Sekunden. Die Gebühren vor und nach dem 31. 1. 1956 sind infolge der unterschiedlichen Gebührenermittlung nur bedingt vergleichbar. — <sup>3)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegfalls der Ermäßigung. — <sup>4)</sup> Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — <sup>5)</sup> Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird  $\frac{1}{3}$  der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — <sup>6)</sup> Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — <sup>7)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — <sup>8)</sup> Der Selbstwählverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Danemark, 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> Schülerzeikarten 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		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
a) Sätze in allen Zügen <sup>2)</sup>												
Einfache Fahrt												
1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963 .....	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
Hin- und Rückfahrt												
1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge <sup>3)</sup>												
1. 6. 1932 .....	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945 .....	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946 .....	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948 .....	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951 .....	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) <sup>3)</sup>												
19. 10. 1936 .....	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946 .....	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948 .....	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) <sup>4)</sup>												
2. 6. 1957 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957 .....	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
e) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft												
bis 14. 2. 1951 .....	1. Kl.		2. Kl.				3. Kl.					
	Einbettabteil		Zweibettabteil									
	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	alle Entfernungen	
	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00		
15. 2. 1951 .....	30,00		17,50	20,00	15,00	17,00	10,00	10,00	10,00	10,00		
12. 2. 1953 .....	35,00		21,00	24,00	18,00	20,00	12,00	12,00	12,00	12,00		
1. 3. 1955 .....	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km	
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
	1. Klasse										2. Klasse	
	Einbettklasse <sup>5)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 <sup>6)</sup> .....	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
1. 3. 1958 .....	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	
15. 3. 1961 <sup>7)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	
27. 5. 1962 .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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. 1963 in FF)<sup>3)</sup> Einfache Fahrt <sup>4)</sup></b>								
1950 .....	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951 .....	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952 .....	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953 .....	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956 .....	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958 .....	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959 .....	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960 .....	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961 .....	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
<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
1. 1. 1963 .....	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952 .....	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953 .....	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956 .....	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961 .....	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963 .....	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt <sup>4)</sup></b>								
1950 .....	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951 .....	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952 .....	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956 .....	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 <sup>5)</sup> .....	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959 .....	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961 .....	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt</b>								
bis 31. 1. 1950 .....	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950 .....	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
1. 12. 1962 .....	3,30	2,30	11,90	8,30	—	—	—	—
<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	—	—	—	—
1. 12. 1962 .....	6,55	4,60	23,75	16,50	—	—	—	—

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km				
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>			
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			2,25		2,10			2,00
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4 15	3,00	1,65	1,50	3,15	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>1)</sup>  
Stand: 1. März 1963

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	70,90	57,35	141,80	114,70
	Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze) . . . . .	191	13,64	9,84	27,28	19,68
	Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf . . . . .	767	93,50	63,00	145,00	98,00
	Passau Hbf—Wien West . . . . .	298	25,27	14,82	50,54	29,64
	Insgesamt . . . . .	1 560	203,31	145,01	364,62	262,02
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover . . . . .	127	16,37	11,06	32,74	22,12
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) . . . . .	388	61,24	42,72	113,02	81,95
	Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf . . . . .	758	93,50	63,00	145,00	98,00
	Passau Hbf—Wien West . . . . .	298	25,27	14,82	50,54	29,64
	Insgesamt . . . . .	1 571	196,38	131,60	341,30	231,71
	Paris—Salzburg					
	Paris—Ost—Kehl (Grenze) . . . . .	512	53,92	35,92	107,84	71,84
	Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf . . . . .	561	68,00	46,00	112,00	76,00
	Insgesamt . . . . .	1 073	121,92	81,92	219,84	147,84
Paris—Kopenhagen	Paris—Nord—Jeumont (Grenze) . . . . .	241	25,65	17,10	51,30	34,20
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) . . . . .	175	21,11	13,43	36,24	25,16
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) . . . . .	719	89,00	60,00	139,00	94,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen . . . . .	368	35,56	23,90	53,64	35,56
	Insgesamt . . . . .	1 503	171,32	114,43	280,18	188,92
Paris—Prag	Paris—Ost—Kehl (Grenze) . . . . .	512	53,92	35,92	107,84	71,84
	Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze) . . . . .	507	65,00	44,00	109,00	74,00
	Schirnding (Grenze)—Prag . . . . .	230	40,92	27,28	81,84	54,56
	Insgesamt . . . . .	1 249	159,84	107,20	298,68	200,40
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze) . . . . .	174	12,86	9,28	25,72	18,56
	Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf . . . . .	607	75,50	51,00	124,00	84,00
	Basel bad. Bf—Bern . . . . .	126	19,18	13,78	28,67	20,48
	Insgesamt . . . . .	907	107,54	74,06	178,39	123,04
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze) . . . . .	153	18,36	11,57	31,39	21,68
	Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf . . . . .	597	75,50	51,00	124,00	84,00
	Basel bad. Bf—Chiasso . . . . .	339	35,94	25,88	54,00	38,73
	Chiasso—Rom . . . . .	707	61,75	34,45	123,50	68,90
	Insgesamt . . . . .	1 796	191,55	122,90	322,89	213,31
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Großenbrode Mitte See . . . . .	256	30,67	20,52	46,06	30,90
	Großenbrode Mitte See—Kufstein . . . . .	1 129	137,00	92,00	187,00	126,00
	Kufstein—Innsbruck . . . . .	73	6,33	3,71	12,66	7,42
	Insgesamt . . . . .	1 458	174,00	116,23	245,72	164,32
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze) . . . . .	368	35,56	23,90	53,64	35,56
	Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf . . . . .	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
	Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze) . . . . .	219	18,88	11,04	37,76	22,08
	Jesenice (Grenze)—Belgrad . . . . .	629	24,30	17,28	48,60	34,56
	Insgesamt . . . . .	2 370	218,74	146,22	330,00	230,20
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjö (Grenze) . . . . .	170	21,88	14,61	43,76	29,22
	Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen . . . . .	766	100,62	79,25	158,12	122,77
	Travemünde Hafen—Basel bad. Bf . . . . .	922	113,00	76,00	166,00	112,00
	Basel bad. Bf—Chiasso . . . . .	339	35,94	25,88	54,00	38,73
	Chiasso—Mailand . . . . .	51	5,20	2,93	10,40	5,86
	Insgesamt . . . . .	2 248	276,64	198,67	432,28	308,58
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) . . . . .	624	77,70	52,84	124,55	85,08
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	34,16	22,85	51,30	34,40
	Großenbrode/Mitte See—Aachen Süd (Grenze) . .	741	93,50	63,00	145,00	98,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) . . . . .	175	21,11	13,43	36,24	25,16
	Jeumont (Grenze)—Paris . . . . .	241	25,65	17,10	51,30	34,20
	Insgesamt . . . . .	2 067	252,12	169,22	408,39	276,84

B. Güterverkehr

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

Gewichtsstufen	Stichtag der Neufestsetzung								
	1. 10. 1936 <sup>3)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg . . . . .	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74
101— 500 kg . . . . .	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26
501—1000 kg . . . . .	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87
über 1000 kg . . . . .								5,25	5,77
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg . . . . .	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70
501—1000 kg . . . . .	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70

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

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Neufestsetzung							
	1. 10. 1936 <sup>4)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 3. 1962 <sup>5)</sup>
15 t								
Regelklasse A . . . . .	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24
B . . . . .	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24	2,35
C . . . . .	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,13	2,24
D . . . . .	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07	2,07
E . . . . .	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,97	1,97
F . . . . .	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,75
G . . . . .	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,46
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen . . . . .	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 <sup>6)</sup>	1,46 <sup>6)</sup>
1 B 34 Grubenholz <sup>7)</sup> . . . . .	1,30 <sup>7)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,49

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 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kar- toffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefel- kies	Schwefel- kies- abbrände	Stein- kohle	Steinkohlen-		Roh- braun- kohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflzl. u. tier. (file)							Briketts	Koks	
von	Hambg- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter Calbecht	Meggen (Westf.)	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf	Gelsen- kirchen Hbf		Liblar
Strecke	Frank- furt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mann- heim (588 km)	Frank- furt (Main) (507 km)	Hanno- ver (162 km)	Dort- mund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld- Süd (129 km)	Hildes- heim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)   (346 km)		(435 km)	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 a)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	24 S 5 b)	A/B <sup>3)</sup> c)	24 S 5 b)	A/B <sup>3)</sup> b)	7 B 35 c)	7 B 21 c)	7 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 14 c)	
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
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>6)</sup>	18,40 <sup>6)</sup>	18,40 <sup>6)</sup>	21,15 <sup>6)</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 D	51,02	33,68 <sup>8)</sup>	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	26,13	16,98	16,98	19,83
1962 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>9)</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>7)</sup>	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	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
Dez.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
1963 Jan.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Febr.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Ware	Braun- kohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Diesel- Kraftstoff (DK)	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefel- säure	Dünge- kalk	Thomas- mehl	Stickstoff- düngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baum- wolle
von	Liblar	Celle	Hamburg Süd	Bochum- Langen- dreer	Hamburg	Wies- baden	Köln	Duisburg Hochfeld- Süd	Regens- burg	Dort- mund	Ludwigs- hafen BASF	Hamburg	Bremen	
Strecke	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildes- heim (311 km)	Hagen (64 km)	Frank- furt (Main) (342 km)	Osnab- rück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (510 km)	Back- nang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 c)	14 B 1 d)	14 B 2 d)	C/D <sup>9)</sup> c)	14 B 23 d)	4 B 6 b)	G c)	12 B 1 <sup>10)</sup> e)	11 B 1 b)			23 S 3 b)	21 S 2 c)	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
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>6)</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 D	24,70	14,60	52,50	8,60	38,24	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 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	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
Dez.	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
1963 Jan.	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
Febr.	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	Gruben- holz	Schnitt- holz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halb- zeug <sup>11)</sup>	Stahl- schrott	Stab- form- stahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahlblech	Bleche und Platten <sup>12)</sup>		
von	Passau Hbf	Regens- burg	Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen			
Strecke	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (498 km)	Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)	Hagen (62 km)	Braun- schweig (274 km)	Hamburg (387 km)	Bremen (365 km)	Bremen (254 km)			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	1 B 34 c)	1 B 1 c)	F <sup>13)</sup> b)	C/D <sup>14)</sup> 15) b)	8 B 8 <sup>16)</sup> c)	8 B 8 <sup>17)</sup> c)	F/IV <sup>18)</sup> c)	D/IV <sup>18)</sup> c)	C/D <sup>15)</sup> c)	D/IV <sup>18)</sup> c)	
1938 D	20,20	10,50	21,00	10,40	25,60 <sup>20)</sup>	13,20	20,00	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1952 D	38,66	21,27	20,96 <sup>19)</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 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 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												

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>	Uebr. Getreide (d. Güter kl. IV <sup>1)</sup> )	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen				Heilbronn <sup>2)</sup>			
Strecke von	Hamburg			Bremen				Heilbronn <sup>2)</sup>			
nach	Düsseldorf	Braunschweig		Köln	Mannheim					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>4)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>	9,04	8,44
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
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>6)</sup>	10,56 <sup>6)</sup>	7,36 <sup>6)</sup>	8,16 <sup>6)</sup>	7,63 <sup>6)</sup>	11,52 <sup>6)</sup>	10,98 <sup>6)</sup>	12,92 <sup>6)</sup>	12,39 <sup>6)</sup>	7,79 <sup>6)</sup>	7,26 <sup>6)</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
Dez.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79	7,26
1963 Jan.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Febr.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26

  

Ware	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle	Ortskohle <sup>2)</sup> a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	ab 50 t	ab 100 t	in kompl. Ladungen <sup>2)</sup>	Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
Strecke von	Emden				Hamburg			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>			Berlin			Emden		
1950 D	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>6)</sup>	3,98	4,35	4,77
1954 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1955 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D	13,22	12,62	15,13 <sup>3)</sup>	14,53 <sup>3)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,08	14,34	12,42	12,15	9,05	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>6)</sup>	10,61 <sup>6)</sup>	12,54 <sup>6)</sup>	12,01 <sup>6)</sup>	10,40 <sup>6)</sup>	10,17 <sup>6)</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
Dez.	11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Jan.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Febr.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24

  

Ware	Küstenkohle <sup>2)</sup> b)			Exportkohle <sup>2)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>2)</sup> d)		
Strecke von									
nach	I	II	III	I	II	III	I	II	III
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 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
Dez.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 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

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>1)</sup>		Ortskohle <sup>1)</sup>		Steinkohle <sup>1)</sup>					
Strecke	Ruhargebiet					Rhein-Ruhrhäfen				
von										
nach	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	
1950 D	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10	
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55 <sup>3)</sup>	9,41	
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>3)</sup>	10,02	
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,58	11,50	8,50	11,35	10,02	
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	
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	8,25r	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Okt.	7,21	8,25r	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Nov.	7,21	8,25r	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Dez.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
1963 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	10,00	7,04	9,35	8,36	
Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	10,00	7,04	9,35	8,36	

Ware	Braunkohlenbriketts					Erze				
Strecke	Wesseling/Rh.					Erden				
von						Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Kehl
nach	Frankfurt/M. <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>4)</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 <sup>3)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>3)</sup>	2,85
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36 <sup>3)</sup>	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>3)</sup>	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 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
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1963 Jan.	6,57	10,22	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Febr.	6,57	10,22	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>		
Strecke	Bremen <sup>7)</sup>					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
von											
nach	Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-Kanal		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>9)</sup>	6,46 <sup>9)</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>10)</sup>	20,90 <sup>10)</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	15,20 <sup>11)</sup>	27,75	21,95	21,95 <sup>11)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	I	II	III	I	II	III	III	III	I	II	III
1961 D	16,92	15,22	14,37	25,92	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51
1962 D	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,10	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
Dez.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1963 Jan.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
Febr.	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	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>2)</sup>			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>2)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn <sup>3)</sup>	Bremen	
		Frankfurt/M. <sup>3)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1950 D.		3,93 <sup>4)</sup>	5,34 <sup>4)</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	3,83	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 D.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	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
Dez.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1963 Jan.		4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.		4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
Ware		Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien							
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen							
		Mannheim		Würzburg <sup>6)</sup>		Heilbronn <sup>6)</sup>		Karlsruhe	
1950 D.		5,78 <sup>6)</sup>	5,35 <sup>6)</sup>	.	.	8,33 <sup>6)</sup>	7,90 <sup>6)</sup>	7,48 <sup>6)</sup>	7,05 <sup>6)</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 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
Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 Jan.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware		Normalgüter in Partien von 100 t <sup>7)</sup>							
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI		
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)							
		Berlin (unterhalb)							
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 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		
Dez.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1963 Jan.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Febr.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		

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

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Sätze in Pf je 1000 kg

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Stichtag der Neufestsetzung					
	von	nach	1. 7. 1948	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963
Getreide .....	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts .....	Rhein-Ruhrhafen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,20
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	87,50
		—Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 <sup>1)</sup>	39,20	39,20
Erz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00
Salz .....	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort	80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Güterklasse V Ausnahmesatz								
Schnittholz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Binskies .....	Ladestationen Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11,20	22,40	25,70
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie .....	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg	—	—	—	—	83,30	225,00
			—	—	—	—	75,00	225,00
			—	—	—	—	58,30	187,50
			—	—	—	—	50,00	187,50
	Rhein-Ruhrhafen	—Heilbronn	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
Güterklasse I			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
II			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
III			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
IV								

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
	von	nach			
Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen		Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen
	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</sup>		Braubach <sup>3)</sup>	Lülsdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)4)</sup>
			(und umgekehrt)		
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	4,32
1955 D .....	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D .....	—	—	—	—	—
1957 D .....	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D .....	0,38	0,05	—	—	—
1959 D .....	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D .....	0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D .....	2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D .....	15,93	18,40	17,04	12,85	12,85
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
Dezember .....	46,45	45,81	43,87	37,42	37,42
1963 Januar <sup>5)</sup> .....	45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar <sup>5)</sup> .....	80,00	78,82	74,12	80,00	80,00

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

# B. Seeschifffahrt

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>					Ölkuchen <sup>2)</sup>	Salz			Steinkohle			
	nördl. Oskars- hamn/Stockh.		nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>3)</sup>		Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien <sup>4)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
	Hamburg		Hamburg		nördl. Hels- ingborg/ Göteborg		nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>3)</sup>	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>3)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup>	nördl. Stock- holm/Malarsee	Deutsche Nordseehafen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
Währ./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	.	.	.	16,50 <sup>8)</sup>	16,00	13,12	12,6	13,6	.	.	
1954 D.	19,75	6,00	.	13,50 <sup>6)</sup>	10,73	16,46	18,50	12,75	15,10	16,3	.	18,10	
1955 D.	25,00	7,60	16,63 <sup>6)</sup>	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11	19,8	.	23,1	
1956 D.	26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	.	22,25	17,83	21,6	21,5	.	26,6	
1957 D.	.	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,2	15,6	.	21,2	
1958 D.	19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	12,11	12,6	.	15,2	
1959 D.	19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8	12,11	.	14,11	
1960 D.	21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8	16,0	.	16,6	
1961 D.	24,40	6,38	9,06	7,55	8,72	19,80	18,54	14,54	16,3	15,0	.	15,0	
1961 April	.	6,50r	8,00	7,09	7,00	.	.	12,50	14,3	11,0	.	13,6	
Mai	.	6,25	8,50	8,18	9,39	20,75	.	.	15,2	12,6	.	13,8	
Juni	24,00	.	8,50	7,58	.	.	.	19,00	15,6	17,3	.	13,7	
Juli	.	6,50	.	7,45r	8,02r	20,17	.	16,50	15,8	16,2	.	13,7	
Aug.	23,50	.	8,75	7,22r	9,02r	20,00	15,11	14,72	15,4	14,3	.	13,11	
Sept.	26,00	.	9,60r	7,13r	8,49r	18,75	15,11	13,83	17,5	15,10	.	15,4	
Okt.	27,80	.	8,90	7,10	8,56r	20,17	.	15,94	16,11	16,3	.	16,9	
Nov.	.	7,42	.	7,26r	8,56r	19,75	21,00	12,50	18,2	17,3	.	17,2	
Dez.	.	7,21r	11,00r	8,62r	10,81r	19,00	.	.	19,5r	.	.	17,6	
1962 Jan.	22,80	7,05	.	8,92	9,82	20,33	.	.	15,7	15,8	.	15,8	
Febr.	22,71	.	9,50	8,09	9,43	.	.	.	15,2	14,0	.	14,4	
März	22,00	5,18	.	7,81	8,55	20,25	.	.	14,4	.	.	13,9	
April <sup>7)</sup>	21,33	5,36	.	7,17	7,50	.	.	12,75	14,4	.	.	13,0	

Ware	Steinkohle				Koks						
	Stettin/Danzig Gdingen		Stettin		Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.	
	Schweden nördl.v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Hafen	Ostseehäfen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup>	Limfjord	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa
Währ./Mengeneinh.	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1950 D.	.	.	9,00 <sup>9)</sup>	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.	15,25	.	.	.	13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.	16,95	22,24	.	.	16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.	18,17	21,92	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.	14,13	17,72	.	.	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.	13,23	13,86	9,30	8,43	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.	14,14	15,79	9,14	8,72	14,23	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.	15,25	18,71	10,76	10,15	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3
1961 D.	15,75	16,70	10,35	9,50	14,90	18,30	13,64	19,5	23,11	20,6	22,4
1961 April	.	13,90	.	8,31	.	.	.	15,6	.	.	19,0
Mai	13,50	14,69	9,46	8,63	.	.	11,25	17,6	.	.	17,3
Juni	.	15,33	10,10	9,21	.	.	13,00	20,11	.	16,9	.
Juli	14,00	.	10,75	9,64	.	19,50	12,00	20,7	26,4r	20,0	.
Aug.	14,56	18,33r	10,83	9,94	15,00	.	15,19	21,4	25,10	22,6	18,10
Sept.	16,50	19,05	10,78r	9,67	17,00	17,10	18,25	20,4	24,2	22,6	21,0
Okt.	16,92r	18,85	10,30	10,25	.	.	13,42	19,8r	21,6r	.	23,9
Nov.	16,79	18,96	11,00r	10,48	.	.	.	20,2	.	21,6	24,2
Dez.	18,00	19,93r	11,05r	10,33	15,00	.	.	21,6r	29,9	22,6r	27,0
1962 Jan.	.	17,32	10,03	9,56	17,00	.	15,31	21,10	.	20,2	.
Febr.	.	14,00	10,44	8,35	.	.	14,60	18,11	22,5	16,10	.
März	11,88	13,38	9,64	8,32	.	.	14,25	17,9	.	16,1	.
April <sup>7)</sup>	11,10	12,95	9,43	8,18	.	.	.	16,2	.	.	.

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Gruben-/ Papierholz	Schnittholz
	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg		Kotka/ Björneborg
	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm Malarsee	Dänemark, Ostk.Jütland <sup>8)</sup> u. Inseln	Kotka/ Björneborg	.	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	.
Währ./Mengeneinh.	skr je 1000 kg				dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	.	s je Fathom	DM je Fathom	dkr je Standard	.
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	88,81	190,00
1955 D.	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	90,42	171,25
1956 D.	20,73	19,42	20,22	19,66	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	92,95	182,75
1957 D.	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	87,41	174,17
1958 D.	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	57,50	144,72
1959 D.	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,5 <sup>10)</sup>	125,0	146,6	62,00	150,94
1960 D.	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	76,64	185,76 <sup>11)</sup>
1961 D.	17,25	14,90	15,41	15,61	16,42	17,30	20,11	162,1	158,9	73,48	186,40
1961 April	.	12,75	.	15,25	.	13,00	.	132,6	.	67,20	185,00
Mai	15,50	13,42	12,58	13,54	.	.	.	142,6	.	63,50	177,33
Juni	17,50	15,25	.	14,05	.	.	.	148,9	152,6	74,00	180,00
Juli	17,75	15,20	15,00	16,33	.	16,50	.	163,0	.	77,50	180,95
Aug.	17,00	16,50	15,67	16,23	.	19,04r	.	165,0	.	75,81	183,93
Sept.	18,50	15,88	15,67	16,58r	16,00	20,50	17,6	165,0	160,0	76,67	180,94
Okt.	.	16,00	17,13r	17,50	.	19,07	20,4	190,0	.	76,60	184,38
Nov.	.	.	14,00r	.	.	19,67	.	190,0	162,6	.	201,67
Dez.	.	15,33r	18,00r	.	.	21,47r	25,0	.	160,0	.	.
1962 Jan.	.	13,47	.	.	.	20,83	.	.	.	.	180,00
Febr.	.	14,75	.	.	.	15,45	.	.	.	.	172,00
März	.	13,63	.	15,67	.	13,88	.	.	155,10	.	170,00
April <sup>7)</sup>	.	14,67	14,83	14,63	.	13,55	.	.	152,1	.	170,83

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

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

Ware	noch: Schnittholz										
von	Obere	Untere	Obere	Untere	nörtl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>	Kotka/ Björneborg	Venersee, Göteborg	westl. Ystad/ Varberg		südl. Vestervik/ Ystad	nörtl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>
Route	Zone Finnland <sup>1)</sup>		Zone Schweden <sup>1)</sup>								
nach	ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>4)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
Währg./Mengeneinheit	s je Standard						DM je Standard				
1950 D .....		135.2	127.1	120.8			91,75		82,50 <sup>5)</sup>	72,00 <sup>5)</sup>	78,63
1954 D .....	215.6	184.9	199.2	174.6	153.9	177.6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30
1955 D .....	278.0	256.1	284.8	246.5	250.0	246.1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89
1956 D .....	273.7	250.4	258.10	251.7	239.5	233.6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38
1957 D .....	242.6	216.0	221.8	209.4	202.11	205.10	81,13	64,78	75,58	89,25	80,42
1958 D .....	202.2	180.5	200.5	181.6	174.1	169.2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00
1959 D .....	190.10	187.4	185.0	182.8	170.7	171.7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25
1960 D .....	248.10	230.2	252.6r	229.2	210.1	209.2 <sup>6)</sup>	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90
1961 D .....	240.8	222.6	240.7	223.2	204.9	212.2	86,97	63,73	79,08	105,19	86,50
1961 April .....	230.0	210.2	.	201.8	193.9	205.0	88.33	65,25	79,06	96,00	.
Mai .....	230.0	213.11	.	211.6	195.0	209.10r	82,50	63,75	.	.	.
Juni .....	251.10r	231.4	241.0	229.6	207.6	212.6	84,00	.	78,00	.	.
Juli .....	236.7	229.3	243.9	230.5r	211.3	207.6	85,00	64,25	75,00	.	90,00
Aug. ....	235.4	225.6	232.6r	222.10r	205.0	206.3	95,00	66,67r	83,33	109.83	.
Sept. ....	222.3	215.7	225.0	217.0	206.3	207.9r	.	60,75r	80,50	.	82,00
Okt. ....	244.3	229.8r	.	.	214.6	215.9	.	65,00r	81,75	99,25	101,00
Nov. ....	260.0	233.3r	.	239.7r	.	219.7r	.	62,33	.	.	.
Dez. ....	.	219.5r	.	212.6r	224.5	236.6	.	65,00r	.	.	.
1962 Jan. ....	230.0	207.5	.	200.0	.	205.9	.	.	74,00	.	.
Febr. ....	225.4	207.9	.	201.7	.	209.0	.	.	79,50	.	.
März ....	234.3	200.7	.	188.2	.	195.1	.	.	.	.	.
April <sup>7)</sup> .....	.	208.2	.	199.4	.	199.6	.	.	.	.	.

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl			
	nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>			Kotka/Björneborg			Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
	Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederrh. <sup>2)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wisnar/ Stralsund	Danemark Ostküste Jutland <sup>3)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>
Route	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg	
Währg./Mengeneinheit	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg	
1950 D .....	70,00 <sup>5)</sup>	.	.	100,00 <sup>5)</sup>	.	128,00 <sup>5)</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	18,70	10,50
1956 D .....	91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27.3	26,2	20,40	11,17
1957 D .....	94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	8,00
1958 D .....	80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14,11	17,9	12,35	7,67
1959 D .....	85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16,9	19,9	13,23	8,68
1960 D .....	97,17	93,01	101,65	104,00	87,63	102,22	19,10	21,1	16,17	9,31
1961 D .....	101,84	87,13	94,07	117,50	84,74	103,78	.	19,9	14,42	8,85
1961 April .....	105,00	82,17	.	110,00	80,00	100,00	.	17,9	13,58	11,25
Mai .....	94,25	78,00	104,00	.	83,63	102,50	.	19,0	12,83	13,00
Juni .....	.	.	.	.	83,50	102,50	.	.	13,25	.
Juli .....	116,67	87,50	95,00	.	86,70	110,00	.	19,6	12,25	15,50
Aug. ....	.	85,67	92,50	.	82,75	99,00	.	18,9	12,64	13,80
Sept. ....	.	90,00	100,00	.	81,75	105,00	.	19,1r	13,33	13,91r
Okt. ....	110,83	92,88r	96,50	.	86,80	106,00	.	20,5	14,50	15,94
Nov. ....	.	88,38	.	.	87,00	106,00	.	21,1	16,63	16,72r
Dez. ....	.	.	.	.	86,33	.	.	23,7r	19,08	18,31r
1962 Jan. ....	.	.	.	.	.	.	.	22,9	17,32	.
Febr. ....	.	.	.	.	.	.	.	20,8	16,79	.
März ....	.	.	.	.	91,67	.	.	19,7	14,29	13,61 <sup>14)</sup>
April <sup>7)</sup> .....	.	.	.	123,33	92,50	.	.	19,1	13,15	.

Ware	Eisen und Stahl		Kalidünger				Steine				Gips
	Niederrh./Ruhr.		Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland <sup>11)</sup>	Bornholm	Hildesheim
	Strömstad/ Malmö <sup>10)</sup>		Danemark Ostküste Jutland <sup>9)</sup>	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>12)</sup>	Häf. i Limfjorden u. a. Skagerrak <sup>13)</sup>	Varberg/ Karlshamn	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
Route	DM je 1000 kg		dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg				
Währg./Mengeneinheit	DM je 1000 kg		dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg				
1950 D .....	.	.	18,42	24,00	.	.	8,00	8,25	.	7,83	.
1954 D .....	18,15	20,38	20,08	23,40	19,53	.	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50
1955 D .....	20,50	24,33	23,11	.	18,90	.	8,50	9,19	8,33	8,39	19,50
1956 D .....	20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	.	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 D .....	16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	.	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 D .....	15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	.	8,41	9,04	8,97	7,67	18,00
1959 D .....	16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	.	8,42	8,65	7,72	7,68	17,25
1960 D .....	17,00	20,39	21,92	23,75	19,23	.	9,49	9,10	7,52	8,47	17,50
1961 D .....	18,18	19,30	21,46	23,75	17,26	.	7,82	9,42	7,96	9,02	.
1961 April .....	.	17,00	19,00	.	.	.	.	9,38r	7,67	8,00	.
Mai .....	.	20,25	23,00	.	.	.	8,25	9,13	.	8,50	.
Juni .....	21,00	21,00	21,00	.	.	.	.	10,10r	.	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	.	7,50r	10,09	8,00	9,50r	.
Sept. ....	.	19,64	21,00	.	16,83	.	7,75	10,00	8,00	9,50	.
Okt. ....	.	19,90	22,25	.	19,15r	.	7,10	.	8,00	9,50	.
Nov. ....	.	20,33	.	.	.	.	.	.	8,00	9,50	.
Dez. ....	.	.	25,00	.	.	.	.	.	8,00	.	.
1962 Jan. ....	14,84	21,17	.	.	.	.	.	.	.	8,18	.
Febr. ....	.	18,97	.	.	.	.	.	.	7,90	7,69	.
März ....	.	.	.	.	.	.	.	.	7,77	7,92	.
April <sup>7)</sup> .....	.	.	.	.	.	.	8,00	8,75	7,90	8,09	.

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>2)</sup>	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1938 D	.	.	12.11 <sup>4)</sup> <sup>5)</sup>	.	.	13.10 <sup>4)</sup> <sup>5)</sup>	.	54.10 <sup>3)</sup>	9,74	.	25.9 <sup>4)</sup> <sup>5)</sup>	3,61
1950 D	.	.	38.7 <sup>5)</sup>	5,72	5,24	40.1 <sup>5)</sup>	9,58	60.11	7,59	12,21	68.9 <sup>4)</sup>	12,58
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	80.11	7,59	12,21	76.7	18,17
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	10,53
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	7,06
1958 D	92.10	.	40.11	4,15	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,09
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,37
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	6,97
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	5,36	10,86	66.11	6,88
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	53.10	.
1962 April	77.1	9,65	43.9	3,68	4,47	42.1	4,50	54.10	.	9,40	.	6,50
1962 Mai	82.6	8,63	38.5	3,43	4,23	.	.	52.2	5,02	8,78	.	.
1962 Juni	56.0	6,63	28.9	2,54	.	33.9	3,25	37.5	.	7,56	.	.
1962 Juli	58.0	6,63	29.6	2,72	2,75	.	.	38.2	3,75	7,20	.	.
1962 Aug.	54.6	7,41	30.5	2,50	2,78	32.11	.	32.8	3,55	7,03	45.0	.
1962 Sept.	50.0	6,97	25.9	2,61	2,70	30.6	.	33.5	3,68	6,90	.	.
1962 Okt.	55.6	7,43	34.2	2,94	3,26	30.10	.	33.2	4,09	6,80	.	.
1962 Nov.	72.6	.	39.4	3,34	4,00	34.5	4,25	37.2	4,26	6,73	50.0	6,06
1962 Dez.	77.6	.	37.6	.	.	29.0	.	43.3	5,88	6,95	.	6,38
1963 Jan.	.	.	.	.	.	32.8	.	44.1	4,67	7,26	.	6,40
1963 Febr.	72.6	7,80	40.0	.	.	35.7	4,15	34.0	4,50	7,25	.	6,75

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
von	La Plata <sup>6)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>7)</sup>
Route	UK	Antw./Hbg.	West-	UK/Kont.		Antw./Hbg. <sup>8)</sup>	UK	Antw./Hbg. <sup>8)</sup>	Antw./Hbg.	UK		
Währg./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>9)</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	44.10	0,19	87.4	67.6	105.11
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	97.1
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	40.7
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	39.8
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	52.4
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	57.6
1961 D	70.6	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	54.10	62.8	40.4	0,16	81.8	49.8
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	.	52.5	33.5	0,15	81.0	52.6
1962 April	75.4	72.1	69.1	67.6	78.4	74.0	.	56.11	34.9	0,14	81.3	46.4
1962 Mai	73.1	71.10	64.4	.	.	.	.	55.6	.	0,14	81.3	.
1962 Juni	65.4	63.4	54.11	62.6	.	.	.	49.11	.	0,14	80.0	.
1962 Juli	60.6	57.10	54.1	60.0	70.0	65.0	.	49.1	.	0,13	81.8	.
1962 Aug.	63.4	57.4	52.5	58.9	70.4	64.5	.	48.9	34.6	0,14	80.0	.
1962 Sept.	58.9	54.6	54.10	59.2	70.0	66.6	.	49.11	27.6	0,14	81.3	.
1962 Okt.	59.0	51.11	52.4	70.0	68.9	66.6	.	51.11	33.0	0,16	80.0	.
1962 Nov.	66.5	53.6	53.0	70.0	80.0	73.4	.	50.9	35.0	0,17	80.0	.
1962 Dez.	63.9	58.11	64.6	67.6	78.4	75.8	.	54.2	32.6	0,18	80.0	.
1963 Jan.	69.9	60.2	64.10	70.0	.	.	.	50.2	35.0	0,18	81.8	.
1963 Febr.	69.9	57.6	62.3	70.0	79.5	74.8	.	54.5	35.0	0,18	80.0	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba <sup>7)</sup>	Queensland <sup>10)</sup>	Mauritius		Morphou-	Vassiliko-	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagao <sup>11)</sup>
Route	Antw./Hbg. <sup>8)</sup>	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./Hbg. <sup>8)</sup>	
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										
1938 D	.	34.0 <sup>4)</sup>	.	55.7	29.2	29.10	7.3 <sup>12)</sup>	8.3	40.11	.	.
1950 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	51.0	54.3	60.6
1954 D	112.0	214.8 <sup>13)</sup>	223.6 <sup>13)</sup>	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	112.9	107.8	122.8
1956 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	96.5	77.10	77.3
1957 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	49.6	39.4	41.1
1958 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	47.10	41.1	46.8
1959 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	49.11	44.11	45.11
1960 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.6	26.4	.	21.10	54.9	43.11	42.10
1962 D	45.9	83.10	81.4	57.3	23.3	24.0	27.3	21.3	41.6	34.2	32.9
1962 April	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	47.3	37.0	33.6
1962 Mai	45.9	82.6	80.0	58.0	23.6	.	.	.	47.6	37.9	34.9
1962 Juni	.	80.0	77.6	.	.	.	.	21.6	43.9	34.5	31.0
1962 Juli	.	80.0	77.6	54.4	20.8	.	.	20.3	.	.	28.5
1962 Aug.	.	.	.	51.11	21.0	.	.	.	37.6	.	28.8
1962 Sept.	.	.	.	54.10	21.0	.	.	.	32.6	30.6	26.0
1962 Okt.	.	90.0	87.6	62.0	22.9	.	.	.	40.0	30.0	38.0
1962 Nov.	.	90.0	87.6	62.8	.	.	30.0	.	37.6	.	36.9
1962 Dez.	.	92.6	90.0	.	22.6	.	.	.	37.6	.	.
1963 Jan.	.	97.6	95.0	.	.	.	.	.	.	.	33.11
1963 Febr.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33.0

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 von Route nach	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona <sup>2)</sup>	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</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 .....		.	21.7	.	.	.	31.3	.	.	3,20		5.9
1950 D .....	44.0	.		.	.	.		.	.	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
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
1962 D .....	34.0	22.11	15.11	24.6	22.0	16.6	27.6	22.11	20.3	3,61	6,55	16.0
1962 April .....	35.0	.	.	26.3	.	.	.	.	.	4,52	7,47	.
Mai .....	36.11	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	.
Dez. ....	.	21.5	.	29.6	.	.	.	20.6	18.11	3,29	5,43	.
1963 Jan. ....	30.0	21.0	.	.	.	.	30.0	27.2	23.8	3,46	5,65	.
Febr. ....	34.3	.	.	26.0	.	.	.	25.11	23.5	3,76	5,53	.

Ware von Route nach	noch: Kohle		Rohöl				Düngemittel (Phosphat)				
	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf	US-Golf	Casablanca	Sfax		
	Buenos Aires	Westitalien	darunter Nordd. Häfen	UK-Kontinent	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>7)</sup>		
1950 D .....	49.5	31.4	23.8	44.7 <sup>8)</sup>		49.10 <sup>8)</sup>		84.2 <sup>8)</sup>	36.0	23.0	
1954 D .....	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>8)</sup>		31.1 <sup>8)</sup>		44.3 <sup>8)</sup>		27.2	
1956 D .....	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	
1957 D .....		29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	
1958 D .....	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	
1959 D .....	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	
1960 D .....	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	
1961 D .....	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	
1962 D .....	36.5	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	
1962 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	
Juli .....	.	.	.	16.11	18.2	.	.	32.9	34.0	43.9	
Aug. ....	.	21.0	20.8	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	
Okt. ....	35.6	21.9	18.6	15.5	16.5	.	.	27.8	28.11	.	
Nov. ....	37.8	21.0	.	15.3	16.9	.	.	28.10	29.9	.	
Dez. ....	.	21.6	23.6	18.6	19.7	.	.	32.1	33.6	.	
1963 Jan. ....	.	22.0	.	24.6	26.0	33.2	35.3	41.6	42.9	.	
Febr. ....	.	.	.	31.3	23.4	.	.	55.1	57.2	.	

Ware von Route nach	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup> <sup>10)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Ost- Kanada <sup>11)</sup>	Archang- gelsk <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- gelsk <sup>11)</sup>	Große Seen		Northern Range		
	Japan	Nord- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>12)</sup>	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien <sup>12)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>12)</sup>	West- italien <sup>12)</sup>	Japan <sup>12)</sup>
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$je 2240 lbs				
1938 D .....			176.6	155.6	70.7	.	190.5	.	.	.	.	.
1950 D .....	10,16	.	195.3	172.0	88.2	13,97	223.2	.	.	8,54	.	.
1954 D .....	10,49	104.10	320.11	287.5	.	30,51	344.7	.	.	17,70	.	.
1956 D .....	20,67	145.7	304.4	268.9	97.6	19,24	.	.	.	12,28	.	.
1957 D .....	16,47	109.9	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6	.	.	6,07	6,47	.
1958 D .....	8,45	61.10	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7	.	.	6,04	6,42	10,33
1959 D .....	8,20	57.4	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08
1960 D .....	7,68	61.2	223.9	223.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1961 D .....	7,85	63.10	187.6	187.6	77.11	12,00	238.0	.	7,78	5,26	6,08	10,44
1962 D .....	.	64.1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1962 April .....	.	.	222.6	.	78.9	13,36	238.9	.	8,99	.	6,68	11,55
Mai .....	.	65.0	.	.	78.9	13,36	243.9	.	.	.	6,57	11,79
Juni .....	.	60.0	200.0	.	65.0	11,00	229.2r	.	7,56	5,26	5,93	10,34
Juli .....	.	.	.	175.0	.	11,41	215.0r	.	.	.	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
Dez. ....	.	.	.	.	83.8	12,02	.	.	.	.	.	9,64
1963 Jan. ....	.	.	.	.	85.2	.	.	.	.	.	6,14	9,60
Febr. ....	.	54.0	.	.	.	.	.	.	.	.	6,16	9,50

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

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien										
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Trampfahrt <sup>1)</sup>										Tankerf.
	Reisecharter			Reisecharter										Zeit-charter	Reise-charter	
Indexgruppe	ins-gesamt	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	£ Tanker	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dunge-mittel	Holz	Schwe-fel	Motor-schiffe <sup>2)</sup>	£-Tanker	
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>3)</sup> = 100	1960 = 100										Scale = 100
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1954 D	100,0 <sup>4)</sup>	—	—	100,0 <sup>4)</sup>	79,1 <sup>4)</sup>	116,0 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	109,6 <sup>5)</sup>	79,1	
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	198,5 <sup>5)</sup>	116,1	
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	264,4 <sup>5)</sup>	229,5	
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>5)</sup>	151,9 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	183,8 <sup>5)</sup>	143,4	
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>5)</sup>	46,9	
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	85,0 <sup>5)</sup>	42,8	
1960 D	121,7 <sup>6)</sup>	101,5	99,7	74,6	50,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	46,1	
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 <sup>6)</sup>	43,6	106,8	106,2	112,1	110,4	100,2	108,4	103,2	107,3	111,6	42,5	
1962 D	130,5	110,9	102,8	67,4	51,1	89,1	90,1	97,1	82,9	77,0	99,2	90,1	82,3	89,1	49,8	
1961 April	124,9	105,0	100,2	72,7 <sup>6)</sup>	39,3	106,9	107,0	110,9	114,3	101,4	108,3	98,4	105,8	113,7	34,0	
1961 Mai	125,5	105,5	100,7	73,5	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	36,9	108,7	102,9	117,8	121,5	97,6	121,0	98,6	104,8	111,2	35,3	
1961 Juli	126,1	106,0	101,3	73,6	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	47,0	107,2	108,0	116,1	113,5	95,1	100,0	105,0	114,8	117,9	44,3	
1961 Sept.	127,4	107,2	101,9	77,3	42,9	110,6	106,3	121,7	121,2	95,2	112,6	108,7	114,8	118,3	43,0	
1961 Okt.	129,1	108,9	102,5	78,4	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	47,1	109,3	106,6	116,2	116,2	108,6	103,3	105,7	118,5	111,2	45,8	
1961 Dez.	129,4	109,2	102,8	74,2	46,9	101,2	99,6	117,4	103,1	93,0	102,0	92,8	94,8	99,4	44,8	
1962 Jan.	131,0	110,7	103,8	72,8	52,7	96,9	97,7	103,7	94,1	81,1	104,6	96,0	94,8	102,7	49,1	
1962 Febr.	131,3	110,8	104,2	70,5	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	69,8	52,7	96,9	101,4	108,0	89,6	85,3	101,1	88,1	87,4	97,3	50,7	
1962 April	131,4	111,4	103,5	71,8	42,6	99,4	105,6	105,2	99,2	86,4	101,8	88,8	91,8	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	46,3	
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	54,5	
1962 Sept.	130,4	111,7	99,7	62,4	51,3	81,0	77,2	85,7	73,5	72,5	90,0	91,3	74,9	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	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	48,1	
1962 Dez.	128,6	109,5	99,9	69,5	56,5	87,8	89,6	98,4	75,7	69,4	—	101,4	74,9	80,0	55,7	
1963 Jan.	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	93,1	95,4	97,0	86,4	78,0	—	102,3	—	80,4	73,0	
1963 Febr.	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	94,1	97,1	105,5	85,1	81,7	87,7	99,5	—	85,9	100,6	

Land	Niederlande								Dänemark	Norwegen				Schweden	
Einsatzart	Trampfahrt									Trampfahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt
	Reisecharter					Zeit-charter	Reise-charter	Reise-charter	Zeit-charter <sup>7)</sup>	Reisecharter	Reisecharter		Reisecharter		
Indexgruppe	ins-gesamt	Ge-treide	Kohle aus			Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt	£   \$ Tanker		ins-gesamt	£ Tanker	
			brit-tischen	amerika-nischen	niederlän-dischen										
Basis	1924/38 = 100								1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Scale = 100	USMC = 100	1948 = 100	
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>8)</sup>	84,9	76,1	152,7r	100,9	90	115
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 <sup>8)</sup>	93,5	80,0	80,4r	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	118,7r	93,2	154	92
1956 D	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	793,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>9)</sup>	162,5	170	166
1957 D	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,8	139,1	149,7	102,8	135	112
1958 D	243,7	233,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,4	74	78,0	63,6	54,2	47,0	109	53
1959 D	246,0	229,3	223,6	226,8	283,0	283,4	296,0	384,1	76	79,2	64,9	54,6	44,6 <sup>10)</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
1962 D	211,5	208,8	282,1	182,0	—	217,4	303,7	349,0	80	77,5	64,8	54,7	46,1	— <sup>11)</sup>	— <sup>11)</sup>
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	48,2r	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	446,9	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	64,7	40,8	39,5	—	51
1962 Mai	230,5	232,8	—	217,7	—	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	45,5	—	—
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	—	164,1	—	240,4	221,5	282,3	79	73,7	55,3	55,8	42,7	—	—
1962 Okt.	181,8	173,3	—	171,5	—	252,6	268,3	287,7	79	74,5	60,7	51,1	40,2	—	—
1962 Nov.	189,8	190,0	—	180,3	—	191,4	—	335,3	79	75,1	66,0	54,3	43,8r	—	—
1962 Dez.	204,2	210,6	—	178,5	—	—	—	331,2	79	75,7	64,9	62,5	48,9	—	—
1963 Jan.	216,3	219,5	—	213,5	—	210,3	—	372,9	80	76,4	65,2	85,9	63,5	—	—
1963 Febr.	215,3	204,8	—	222,7	—	—	227,4	370,8	82	79,6	65,4	108,6	85,3	—	—

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

## 1. Indices der Seefrachtraten

Basis 1954 = 100

Land	Italien <sup>1)</sup>														
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
1962 D.	73	69	64	57	90	82	83	57	66	60	68	75	87	68	57
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	58r	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	85r	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	63	70	—	64	—
Nov.	66	65r	58	54	—	74	86	56	57	53	65	77	79	67	49
Dez.	71	68	65	54	90	79	—	59	64	55	66	78	86	70	49
1963 Jan.	71	72	73	65	—	81	86	64	69	61	65	81	82	71	—
Febr.	72	74	71	68	—	—	—	63	53	64	76	81	86	70	—

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Indexgruppe	noch Europafahrt				Afrika-fahrt	Amerikafahrt				Asienfahrt (Japanfahrt)					
	Pyrīt	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		Northern 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	83	73	—	88
1962 D.	72	70	61	73	71	87	84	86	107	79	65	65	61	82	66
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.	68r	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
Dez.	—	59	74	73	71	99	82	—	126	88	60	52	68	—	60
1963 Jan.	71	59	62	84	77	78	87	—	59	89	61	52	70	—	61
Febr.	78	82	81	87	74	68	89	—	48	—	67	61	74	—	65

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
Tanker-Größenklassen →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 <sup>1)</sup>	100,0		32,6		34,9		38,5		40,3		49,2 <sup>2)</sup> 80,10 <sup>3)</sup>		51,5 <sup>2)</sup> 83,2 <sup>3)</sup>		37,0 <sup>2)</sup> 80,3 <sup>3)</sup>	
Grundtarif Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32,6		34,6		38,5		40,10		49,5 <sup>2)</sup>		51,7 <sup>2)</sup>		35,3 <sup>2)</sup>	
1954 D .....	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D .....	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D .....	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 <sup>4)</sup>		87,9 <sup>4)</sup>		70,7 <sup>4)</sup>	
1957 D .....	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 <sup>4)</sup>		95,6 <sup>4)</sup>		82,10 <sup>4)</sup>	
1958 D .....	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I. ....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D .....	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D .....	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1961 D .....	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8	38,10	35,11
1962 D .....	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	34,3	31,0	36,4	32,11	50,3	46,1	52,5	47,10	37,8	34,8
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	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2	36,11	34,3
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 Schifffahrtsindizes (Großbritannien)

Indexart →	Activity — Index										Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
Indexgruppe →	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dünge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv	insgesamt	insgesamt
Basis →	Januar—Juni 1954 = 100											Getreide- Scale = 100
1954 Jan./Juni ....	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— <sup>5)</sup>	7,5	5,5	— <sup>5)</sup>	100,0	—
1955 D .....	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>5)</sup>	110,5	—
1956 D .....	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—
1957 D .....	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—
1958 D .....	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	155r
1959 D .....	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165r
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 <sup>6)</sup> .....	183,9	84,7	17,4	14,5	5,4	8,5	20,6	7,9	12,8	12,2	162,1	195
1962 D <sup>6)</sup> .....	166,8	92,6	12,3	10,5	5,1	9,4	7,6	6,8	12,4	10,0	125,6	—
1961 April <sup>6)</sup> .....	169,1	54,1	10,7	15,3	5,8	4,8	47,8	5,1	8,2	17,3	177,1r	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	10,8	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	14,3	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	10,8	12,7	4,5	9,8	5,3	7,9	9,7	1,5	142,9	—
Juni <sup>6)</sup> .....	126,8	75,0	6,9	9,7	4,1	8,8	4,1	5,7	10,7	1,8	125,0	—
Juli <sup>6)</sup> .....	146,0	61,4	11,6	8,6	4,1	4,8	6,1	4,3	8,2	36,8	114,0	—
Aug. <sup>6)</sup> .....	140,7	79,8	6,1	5,6	6,3	8,6	7,9	3,6	12,9	9,9	130,2	—
Sept. <sup>6)</sup> .....	134,4	72,0	12,2	7,4	3,6	5,8	9,1	3,8	19,1	1,3	136,1	—
Okt. <sup>6)</sup> .....	147,5	83,8	9,1	8,4	5,4	12,8	7,1	4,4	14,3	2,0	115,2	—
Nov. <sup>6)</sup> .....	180,5	105,8	6,6	14,0	6,3	8,8	6,6	4,3	18,0	10,2	131,1	—
Dez. <sup>6)</sup> .....	197,9	99,5	5,6	10,9	10,4	13,4	6,6	11,2	10,7	29,5	161,8	—
1963 Jan. <sup>6)</sup> .....	167,4	98,5	7,3	12,0	3,8	10,9	9,2	5,4	11,2	9,1	133,1	—
Febr. <sup>6)</sup> .....	221,0	122,3	8,8	18,3	2,8	11,6	12,1	10,0	19,0	16,1	159,3	—

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 = Hinfug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main) nach			1958		1959		1960		1961		1962		1963	
			Durchschnitt										Februar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	HF	109	80	109	80	109	80	107	77	112	80	112	80
		HR	197	144	197	144	197	144	194	139	202	144	202	144
		HR a)	—	115	—	115	—	115	—	111	—	115	—	115
Deutschland	Berlin	HF	111	90	111	93	111	93	111	93	111	93	111	93
		HR	200	164	200	168	200	168	200	168	200	131	200	123
		HR b)	—	132	—	136	—	136	—	136	—	125	—	123
	Bremen	HF	128	102	128	102	128	102	127	97	120	74	120	79
		HR	231	184	231	184	231	184	233	177	240	148	240	158
		HR c)	—	132	—	132	—	132	—	132	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	62	50	62	50	62	50	62	48	62	39	62	42
		HR	112	90	112	90	112	90	114	88	124	78	124	84
		HR b)	—	62 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hamburg	HF	128	102	128	102	128	102	131	102	132	86	128	87
		HR	231	184	231	184	231	184	241	187	264	173	256	174
		HR c)	—	144	—	144	—	144	—	144	—	—	—	—
	Hannover	HF	86	69	86	69	86	69	86	66	85	53	85	57
		HR	155	125	155	125	155	125	158	122	170	107	170	114
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—
	München	HF	88	70	88	70	88	70	88	68	85	62	85	66
		HR	159	126	159	126	159	126	161	125	170	123	170	132
		HR c)	—	98	—	98	—	98	—	98	—	—	—	—
	Nürnberg	HF	50	40	50	40	50	40	50	39	50	36	50	38
		HR	90	72	90	72	90	72	92	72	100	72	100	76
		HR c)	—	60	—	60	—	60	—	60	—	—	—	—
	Stuttgart	HF	50	40	50	40	50	40	50	39	50	33	50	35
		HR	90	72	90	72	90	72	92	71	100	66	100	70
		HR c)	—	56	—	56	—	56	—	56	—	—	—	—
Frankreich	Paris	HF	141	109	143	110	143	110	144	108	162	121	166	124
		HR	255	196	258	198	258	198	261	195	292	219	299	224
Griechenland	Athen	HF	708	536	708	536	708	536	680	516	674	511	674	511
		HR	1275	965	1275	965	1275	965	1225	928	1214	920	1214	920
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	817	—	817
Groß- britannien	London	HF	243	188	245	189	245	189	237	183	245	189	245	189
		HR	438	339	441	341	441	341	427	330	441	341	441	341
		HR ab)	—	260 <sup>1)</sup>	—	260 <sup>1)</sup>	—	260 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—
Italien	Mailand	HF	225	164	225	164	225	164	218	159	226	164	226	164
		HR	405	296	405	296	405	296	393	286	407	296	407	296
		HR a)	—	265	—	252	—	247 <sup>1)</sup>	—	236 <sup>1)</sup>	—	247 <sup>1)</sup>	—	247 <sup>4)</sup>
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	320	232	330	240	330	240
		HR	594	432	594	432	594	432	576	418	594	432	594	432
		HR a)	—	388 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	343 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>4)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	414	301	393	283	403	289	403	289
		HR	746	542	746	542	746	542	707	509	726	521	726	521
		HR a)	—	434	—	434	—	422	—	405	—	418	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	116	85	116	85	114	82	119	85	119	85
		HR	209	153	209	153	209	153	206	148	215	153	215	153
		HR a)	—	120 <sup>1)</sup>	—	120 <sup>1)</sup>	—	120	—	117	—	121	—	121
Norwegen	Oslo	HF	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328	406	328
		HR	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591	731	591
		HR ab)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	204	148	210	153	210	153
		HR	378	276	378	276	378	276	366	268	378	276	378	276
Portugal	Lissabon	HF	543	402	543	402	543	402	522	386	517	382	517	382
		HR	978	724	978	724	978	724	940	695	931	688	931	688
		HR a)	—	—	—	—	—	636	—	611	—	605	—	605
Spanien	Barcelona	HF	346	252	346	252	346	252	336	245	334	244	334	244
		HR	623	454	623	454	623	454	605	442	602	440	602	440
		HR a)	—	—	—	377 <sup>3)</sup>	—	377	—	—	—	359	—	359
	Madrid	HF	417	309	417	309	417	309	401	297	398	294	398	294
		HR	751	557	751	557	751	557	723	535	717	530	717	530
		HR a)	—	—	—	464 <sup>3)</sup>	—	464	—	446	—	442	—	442
Schweden	Stockholm	HF	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328	406	328
		HR	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591	731	591
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweiz	Genf	HF	176	131	174	131	174	131	169	127	174	132	174	132
		HR	317	236	314	236	314	236	304	229	314	238	314	238
		HR ab)	—	199	—	199	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	122	89	126	92	126	92
		HR	227	166	227	166	227	166	220	160	227	166	227	166
		HR ab)	—	140	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	830	608	830	608	830	608	798	585	791	580	791	580
		HR	1494	1095	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	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			1958		1959		1960		1961		1962		1963	
			Durchschnitt										Februar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>
		HR	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2038	1392 <sup>1)</sup>
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2588	1768	2635	1788	2711	1744 <sup>2)</sup>	2825	1549 <sup>2)</sup>	2800	1535	2800	1535
		HR	4659	3182	4743	3219	4880	3140 <sup>2)</sup>	5085	2788 <sup>2)</sup>	5040	2763	5040	2763
Asien														
Aden	Aden	HF	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322 <sup>1)</sup>
		HR	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 <sup>1)</sup>	3609	2380 <sup>1)</sup>
Birma	Rangun	HF	3064	2174	3205	2262	3284	2232 <sup>2)</sup>	3300	2001 <sup>2)</sup>	3271	1983	3271	1983
		HR	5516	3913	5769	4071	5912	4018 <sup>2)</sup>	5941	3602 <sup>2)</sup>	5888	3570	5888	3570
Ceylon	Colombo	HF	2482	1729	2570	1791	2637	1806 <sup>2)</sup>	2645	1718 <sup>2)</sup>	2621	1703	2621	1703
		HR	4468	3113	4626	3225	4748	3251 <sup>2)</sup>	4761	3094 <sup>2)</sup>	4718	3066	4718	3066
Indien	Bombay	HF	2223	1529	2312	1591	2379	1606 <sup>2)</sup>	2396	1526 <sup>2)</sup>	2375	1512	2375	1512
		HR	4002	2753	4161	2865	4283	2891 <sup>2)</sup>	4314	2747 <sup>2)</sup>	4275	2722	4275	2722
	Kalkutta	HF	2470	1729	2559	1791	2623	1806 <sup>2)</sup>	2622	1718 <sup>2)</sup>	2599	1703	2599	1703
		HR	4446	3113	4606	3225	4723	3251 <sup>2)</sup>	4721	3094 <sup>2)</sup>	4679	3066	4679	3066
Irak	Bagdad	HF	1461	994	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975 <sup>1)</sup>
		HR	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 <sup>1)</sup>	2562	1755 <sup>1)</sup>
Iran	Abadan	HF	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>
		HR	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 <sup>1)</sup>	2844	1957 <sup>1)</sup>
	Teheran	HF	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>
		HR	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 <sup>1)</sup>	2844	1957 <sup>1)</sup>
Japan	Tokio	HF	4243	2888	4421	2997	4526	2979 <sup>2)</sup>	4544	2735 <sup>2)</sup>	4503	2711	4503	2711
		HR	7638	5203	7956	5394	8147	5362 <sup>2)</sup>	8179	4924 <sup>2)</sup>	8106	4880	8106	4880
Libanon	Beirut	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>
		HR	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2038	1392 <sup>1)</sup>
Philippinen	Manila	HF	3899	2662	4061	2765	4149	2744 <sup>2)</sup>	4148	2509 <sup>2)</sup>	4111	2487	4111	2487
		HR	7019	4792	7310	4977	7468	4939 <sup>2)</sup>	7467	4517 <sup>2)</sup>	7400	4477	7400	4477
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3273	2244	3426	2332	3508	2293 <sup>2)</sup>	3515	2034 <sup>2)</sup>	3484	2016	3484	2016
		HR	5892	4024	6167	4197	6315	4128 <sup>2)</sup>	6328	3662 <sup>2)</sup>	6272	3629	6272	3629
Syrien	Damaskus	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>
		HR	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2038	1392 <sup>1)</sup>
Thailand	Bangkok	HF	3229	2209	3370	2297	3452	2258 <sup>2)</sup>	3470	2001 <sup>2)</sup>	3439	1983	3439	1983
		HR	5813	3976	6066	4134	6214	4065 <sup>2)</sup>	6247	3602 <sup>2)</sup>	6191	3570	6191	3570
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4034	2940	4264	3055	4396	3046 <sup>2)</sup>	4385	2792	4346	2767	4346	2767
		HR	7262	5292	7675	5499	7913	5483 <sup>2)</sup>	7893	5026	7823	4981	7823	4981
Amerika <sup>3)</sup>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	3076	1752
		HR	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5537	3154
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2996	1678 <sup>2)</sup>	2948	1552	2948	1552
		HR	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5393	3021 <sup>2)</sup>	5307	2794	5307	2794
Chile	Santiago	HF	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3344	2032 <sup>2)</sup>	3288	1912	3288	1912
		HR	6453	4684	6502	4725	6502	4725	6019	3658 <sup>2)</sup>	5919	3442	5919	3442
Kolumbien	Barranquilla	HF	2394	1882	2415	1882	2415	1834 <sup>2)</sup>	2321	1626 <sup>2)</sup>	2300	1608	2300	1608
		HR	4309	3388	4347	3388	4347	3301 <sup>2)</sup>	4177	2927 <sup>2)</sup>	4140	2895	4140	2895
		HR a)	—	2980 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	3076	1752
		HR	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5537	3154
Venezuela	Caracas	HF	2352	1853	2373	1853	2373	1812 <sup>2)</sup>	2280	1626 <sup>2)</sup>	2260	1608	2260	1608
		HR	4234	3336	4272	3336	4272	3262 <sup>2)</sup>	4105	2927 <sup>2)</sup>	4068	2895	4068	2895
		HR a)	—	2927 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	1951	1458	2016 <sup>6)</sup>	1512 <sup>6)</sup>	2025	1364 <sup>2)</sup>	1946	1158 <sup>2)</sup>	1928	1148 <sup>4)</sup>	1928	1128
		HR	3513	2625	3629 <sup>6)</sup>	2722 <sup>6)</sup>	3645	2455 <sup>2)</sup>	3502	2085 <sup>2)</sup>	3470	2066 <sup>4)</sup>	3470	2080
		HR b)	—	a) 2074 <sup>7)</sup>	—	—	1662 <sup>2)</sup>	—	1612 <sup>2)</sup>	—	1583	—	—	—

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	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
			Durchschnitt							Februar
<b>Europa</b>										
Belgien	Brüssel	1 bis 45 über 45	0,80 0,62	0,84 0,63	0,84 0,63	0,84 0,63	0,84 0,63	0,81 0,61	0,81 0,61	0,84 0,64
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45 über 45	1,93 1,46	2,02 1,51	2,12 1,59	2,20 1,65	2,23 1,68	2,14 1,61	2,12 1,60	2,12 1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45 46 bis 500 501 bis 1000 über 1000	0,97 0,75 0,75	1,02 0,76 0,76	1,06 0,79 0,79	1,09 0,80 0,80	1,10 0,80 0,80	1,10 0,80 0,73	1,10 0,77 0,60	1,10 0,70 0,60
	Bremen	1 bis 45 über 45	1,21 0,91	1,25 0,94	1,31 0,98	1,34 1,00	1,35 1,00	1,35 1,00	1,35 1,05	1,35 1,05
	Düsseldorf	1 bis 45 über 45	0,54 0,41	0,54 0,41	0,57 0,43	0,59 0,44	0,60 0,45	0,60 0,45	0,60 0,45	0,60 0,45
	Hamburg	1 bis 45 über 45	1,21 0,91	1,25 0,94	1,31 0,98	1,34 1,00	1,35 1,00	1,35 1,00	1,35 1,04	1,35 1,05
	München	1 bis 45 über 45	0,76 0,59	0,78 0,59	0,81 0,62	0,84 0,64	0,85 0,65	0,85 0,65	0,85 0,65	0,85 0,65
	Stuttgart	1 bis 45 über 45	0,41 0,29	0,42 0,32	0,45 0,33	0,45 0,34	0,45 0,35	0,45 0,35	0,45 0,35	0,45 0,35
Finnland	Helsinki	1 bis 45 über 45	3,65 2,73	3,91 2,94	3,91 2,94	4,05 3,05	4,12 3,11	3,96 2,99	3,92 2,96	3,92 2,96
Frankreich	Paris	1 bis 45 über 45	0,97 0,75	1,05 0,80	1,08 0,83	1,09 0,84	1,09 0,84	1,05 0,81	1,04 0,80	1,04 0,80
Großbritannien	London	1 bis 45 über 45	1,47 1,12	1,60 1,18	1,67 1,25	1,68 1,26	1,68 1,26	1,61 1,21	1,60 1,20	1,60 1,20
Italien	Rom	1 bis 45 über 45	2,02 1,51	2,10 1,60	2,21 1,67	2,23 1,68	2,23 1,68	2,14 1,61	2,12 1,60	2,12 1,60
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45 über 45	0,80 0,62	0,84 0,63	0,87 0,66	0,88 0,67	0,88 0,67	0,85 0,65	0,84 0,64	0,84 0,64
Norwegen	Oslo	1 bis 45 über 45	2,63 2,00	3,02 2,27	3,13 2,37	3,26 2,45	3,32 2,48	3,19 2,38	3,16 2,36	3,16 2,36
Österreich	Wien	1 bis 45 über 45	1,30 1,00	1,39 1,05	1,46 1,08	1,47 1,09	1,47 1,09	1,41 1,05	1,40 1,04	1,40 1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45 über 45	3,57 2,69	3,78 2,81	3,92 2,95	3,95 2,98	3,95 2,98	3,79 2,87	3,63 2,73	3,66 2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45 über 45	2,85 2,14	3,02 2,27	3,13 2,34	3,15 2,35	3,15 2,35	3,03 2,26	2,88 2,16	2,64 2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45 über 45	2,68 2,01	3,02 2,27	3,13 2,37	3,26 2,48	3,32 2,52	3,19 2,42	3,16 2,40	3,16 2,40
Schweiz	Zürich	1 bis 45 über 45	0,86 0,65	0,97 0,71	1,00 0,75	1,01 0,76	1,01 0,76	0,97 0,73	0,92 0,69	0,84 0,64
Türkei	Istanbul	1 bis 45 über 45	5,03 3,76	5,38 4,03	5,59 4,21	5,63 4,24	5,63 4,24	5,41 4,08	5,36 4,04	5,36 4,04
<b>Afrika</b>										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45 über 45	5,63 4,22	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,05 4,52	6,00 4,48	6,00 4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45 über 45	10,57 7,92	11,76 8,82	11,76 8,82	12,15 9,13	12,35 9,28	11,87 8,92	11,76 8,84	11,76 8,84
Ghana	Accra	1 bis 45 über 45	9,79 7,34	11,00 8,23	11,00 8,23	11,54 8,66	11,59 8,69	11,14 8,36	11,04 8,28	11,04 8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45 46 bis 500 über 500	3,22 2,39 2,39	3,31 2,47 2,47	3,29 2,46 2,46	3,32 2,48 2,48	3,32 2,48 2,48	3,19 2,38 2,38	3,29 2,46 2,24	3,32 2,48 2,24
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45 über 45	13,43 10,07	14,99 11,26	15,66 11,75	16,32 12,24	16,59 12,43	15,94 11,95	15,80 11,84	15,80 11,84
<b>Asien</b>										
Birma	Rangun	1 bis 45 über 45	14,82 11,12	16,55 12,39	17,21 12,92	17,68 13,27	17,85 13,40	17,15 12,88	17,00 12,76	17,00 12,76
Ceylon	Colombo	1 bis 45 über 45	13,43 10,07	14,99 11,26	14,99 11,26	14,99 11,26	14,99 11,26	14,41 10,82	14,28 10,72	14,28 10,72
Hongkong	Viktoria	1 bis 45 46 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 2500 2501 bis 7500 über 7500	19,09 14,31 14,31 14,31 14,31 14,31 14,31	21,29 15,96 15,96 15,96 15,96 15,96 15,96	23,08 17,33 17,33 17,33 17,33 17,33 17,33	23,63 17,74 17,74 17,74 17,74 17,74 17,74	23,73 17,81 17,81 17,81 17,81 17,81 17,81	22,80 16,01 16,01 16,01 16,01 16,01 16,01	22,60 13,64 13,64 13,64 13,64 13,64 13,64	22,60 13,64 13,64 13,64 13,64 13,64 13,64
Indien	Bombay	1 bis 45 über 45	12,12 9,08	13,52 10,16	13,52 10,16	13,52 10,16	13,52 10,16	13,00 9,77	12,88 9,68	12,88 9,68
	Kalkutta	1 bis 45 über 45	13,23 9,91	14,78 11,09	14,78 11,09	14,78 11,09	14,78 11,09	14,21 10,66	14,08 10,56	14,08 10,56
Indonesien	Djakarta	1 bis 45 46 bis 2500 2501 bis 7500 über 7500	17,14 12,86 12,86 12,86	19,19 14,36 14,36 14,36	20,00 14,99 14,99 14,99	20,69 15,51 15,51 15,51	20,96 15,71 15,71 15,71	20,14 15,10 15,10 15,10	19,96 14,96 14,96 14,96	19,96 14,96 14,96 14,96
Irak	Basra	1 bis 45 über 45	7,56 5,68	8,44 6,34	8,44 6,34	8,44 6,34	8,44 6,34	8,11 6,09	8,04 6,04	8,04 6,04
Iran	Teheran	1 bis 45 über 45	8,72 6,55	9,70 7,31	9,70 7,31	9,70 7,31	9,70 7,31	9,32 7,02	9,24 6,96	9,24 6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45 über 45	5,63 4,22	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,05 4,52	6,00 4,48	6,00 4,48
Japan	Tokio	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 2500 2501 bis 7500 über 7500	23,24 17,43 17,43 17,43 17,43 17,43 17,43 17,43	25,96 19,45 19,45 19,45 19,45 19,45 19,45 19,45	27,04 20,29 20,29 20,29 20,29 20,29 20,29 20,29	27,65 20,73 20,73 20,73 20,73 20,73 20,73 20,73	27,85 20,87 20,87 20,87 20,87 20,87 20,87 20,87	26,76 16,59 16,59 16,59 16,59 16,59 16,59 16,59	26,52 11,48 11,48 11,48 11,48 11,48 11,48 11,48	26,52 11,48 11,48 11,48 11,48 11,48 11,48 11,48
Libanon	Beirut	1 bis 45 über 45	5,63 4,22	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,05 4,52	6,00 4,48	6,00 4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45 über 45	11,11 8,34	12,35 9,28	12,35 9,28	12,35 9,28	12,35 9,28	11,87 8,92	11,76 8,84	11,76 8,84
Syrien	Damaskus	1 bis 45 über 45	5,63 4,22	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,30 4,70	6,05 4,52	6,00 4,48	6,00 4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45 über 45	15,97 11,99	17,85 13,40	18,62 13,96	18,77 14,07	18,77 14,07	18,04 13,52	17,88 13,40	17,88 13,40

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

# B. Güterverkehr

## 1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen in DM je kg <sup>1)</sup>

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1954	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
			Durchschnitt							Februar
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	1 bis 45 über 45	22,22 16,66	22,22 16,67	24,11 18,07	25,30 18,97	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36	24,48 18,36
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	1 bis 45 über 45	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	28,48 21,36
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,53 14,66	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	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	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	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	19,29 14,49	19,74 14,83	20,27 15,22	20,54 15,41 15,38	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	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	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	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	11,68 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	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	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	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	15,88 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	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	13,73 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	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	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 6,36 5,92 5,60 5,28	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28
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	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	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	20,50 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	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	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	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	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	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	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
			November							Februar
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad .....	100	4,62	—	4,70	4,70	4,70	4,48	4,48	4,48
	c) Brüssel.....	100	0,46 <sup>1)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48
	a) Damaskus .....	100	3,53	3,65	3,65	3,53	3,53	3,36	3,36	3,36
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	6,24	—	—
		500	—	—	—	—	—	6,20	—	—
	a) New York .....	45	5,08	5,09	5,09	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung .....	a) Teheran.....	45	5,46 <sup>2)</sup>	5,59 <sup>2)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64
Holz, Kunstwaren.....	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52	1,52	1,52
	a) New York .....	45	5,08	5,09	5,09	5,09	3,36	3,20	3,20	3,20
Gewebe, ohne Textilfertigwaren ....	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60	1,60	1,60
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	c) Göteborg .....	100	1,39 <sup>1)</sup>	1,47 <sup>1)</sup>	1,47 <sup>1)</sup>	—	—	1,36	1,36	1,36
	a) New York .....	45	4,87	4,62	4,62	4,62	3,02	2,88	2,88	2,88
		500	—	—	—	—	—	2,72	2,72	2,72
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran.....	45	4,83 <sup>1)</sup>	4,83 <sup>1)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren .....	Brüssel.....	45	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	0,44
		100	—	—	—	—	—	—	0,40	0,40
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,47	1,47	—	—	1,40	1,40	1,40
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran.....	45	4,83 <sup>1)</sup>	4,83 <sup>1)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen- Ersatzteile .....	b) London .....	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88
	c) Brüssel.....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44
	New York .....	500	—	—	—	—	—	—	0,40	0,40
Geschäfts-, Büromaschinen .....		45	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80	2,80
		1000	—	—	—	—	—	2,64	2,64	2,64
	Kairo .....	100	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>	3,72 <sup>4)</sup>
	New York .....	45	—	5,33	5,33	5,33	5,33	4,40	4,40	4,40
Kugellager .....		250	—	—	—	—	—	2,80	2,80	2,80
		3000	—	—	—	—	—	2,64	2,64	2,64
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	London .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84
	Algier .....	100	—	1,51	1,51	1,51	1,51	1,44	1,44	1,44
	c) Amsterdam.....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44
		250	—	—	—	—	—	—	0,40	0,40
	c) Bagdad .....	45	—	4,87	4,87	4,87	4,87	4,64	4,64	4,64
	Bogotá .....	45	—	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	6,84	—	—
		250	—	—	—	—	—	6,68	—	—
		500	—	—	—	—	—	5,84	—	—
		1000	—	—	—	—	—	5,36	—	—
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	6,12	—	—
		250	—	—	—	—	—	5,96	—	—
		500	—	—	—	—	—	5,92	—	—
		1000	—	—	—	—	—	5,44	—	—
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	New York .....	45	6,13	5,08	5,08	5,08	5,08	3,52	3,52	3,52
		250	—	—	—	—	—	3,36	3,36	3,36
		1000	—	—	—	—	—	2,88	2,88	2,88
	Algier .....	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44	1,44	1,44
	b) Mexiko City .....	45	8,36	7,85	7,85	7,85	7,85	5,84	—	—
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....		500	—	—	—	—	—	5,80	—	—
	a) New York .....	45	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	3,24
	c) London .....	45	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör		100	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80	0,80
	Athen.....	45	—	—	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32	2,32
	Beirut .....	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28
	Houston .....	45	7,06	6,76	6,89	6,89	6,89	4,80	—	—
	Kairo .....	45	—	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28
	d) New York .....	45	—	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	3,24
Uhren aller Art a. n. g. ....	Houston .....	45	7,73	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	6,00
		100	—	—	—	—	—	4,56	4,56	4,56
		250	—	—	—	—	—	3,68	3,68	3,68
		500	—	—	—	—	—	3,28	3,28	3,28
		1000	—	—	—	—	—	2,96	2,96	2,96
	New York .....	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,00	6,00	6,00
		100	—	—	—	—	—	4,56	4,56	4,56
		250	—	—	—	—	—	3,68	3,68	3,68
		500	—	—	—	—	—	3,28	3,28	3,28
		1000	—	—	—	—	—	2,96	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	3,24	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	1,84	1,84	1,84
	c) Tunis .....	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52	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	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
			November							Februar
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	—	1,47	1,47	1,47	1,47	1,40	1,40	1,40
	Lissabon .....	250	—	1,22	—	2,06 <sup>4)</sup>	2,06 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	1,68
	Tanger .....	45	—	1,72	1,72	1,72	1,72	1,64	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Ge- darme .....	Damaskus .....	45	2,56 <sup>2)</sup>	2,81 <sup>2)</sup>	2,81 <sup>2)</sup>	2,26	2,06	1,96	1,96	1,96
	Delhi .....	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32	3,32	3,32
	Istanbul .....	250	2,06	—	—	2,35	2,35	2,24	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	2,16
	Kalkutta .....	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04	4,04	4,04
	Karachi .....	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28
	Oran .....	100	—	—	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52	1,52
	Teheran .....	250	3,36	3,02	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28
Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,52	2,52	2,52	2,52	2,40	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. ....	Montreal .....	45	—	5,46	5,46	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	3,64
		250 <sup>6)</sup>	—	—	—	4,17 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	—	—	—
	b) New York .....	45	5,12	5,08	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	3,64
		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	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	—
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g. ....	Athen .....	45	—	—	—	2,69	2,69	2,68	2,56	2,56
		100	—	2,44	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32	2,32
		250	—	—	—	2,18	1,81	1,72	1,72	1,72
	Bangkok <sup>7)</sup> .....	45 <sup>7)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg .....	250	4,70	—	4,96	4,96	4,96	4,72	4,72	4,72
	Karachi <sup>8)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,00	3,00	3,00
	b) London .....	100	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80
	d) Mailand <sup>9)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80
	b) Montreal .....	45	—	5,37	4,49	4,54 <sup>2)</sup>	4,54 <sup>2)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>	3,40	3,40
	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	0,56	0,52	0,52
	Teheran .....	250	2,98	2,86	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ....	c) Manchester .....	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92
		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,80	0,76	0,76
	New York .....	45	4,83	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	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	8,00
Gewebe, ohne Textilfertigwaren ...	Bogota .....	100	—	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	6,68	6,68	6,68
	Caracas .....	100	—	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	5,68	5,68	5,64
	Dublin .....	45	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,12	1,12	1,12
	c) London .....	45	—	—	—	—	—	0,84 <sup>13)</sup>	0,84 <sup>13)</sup>	0,84 <sup>13)</sup>
		100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80 <sup>13)</sup>	0,80 <sup>13)</sup>
		250	—	—	—	—	—	—	0,72 <sup>13)</sup>	0,72 <sup>13)</sup>
		500	—	—	—	—	—	—	0,64 <sup>13)</sup>	0,64 <sup>13)</sup>
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92 <sup>13)</sup>	0,92 <sup>13)</sup>
		500	—	—	—	—	—	—	0,76 <sup>13)</sup>	0,76 <sup>13)</sup>
	Mexiko City .....	45	—	7,22	7,22	7,22	7,22	5,28 <sup>2)</sup>	5,28 <sup>2)</sup>	5,28 <sup>2)</sup>
	New York .....	45	4,91	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	2,88
	Paris .....	45	—	0,50 <sup>1)</sup>	0,50	0,50	0,50	0,48	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>	8,00
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	45	—	—	—	—	—	—	1,28	1,28
		100	—	1,34	1,34	1,34	1,34	1,28	1,16	1,16
		250	—	—	—	—	—	—	1,04	1,04
	d) Brüssel .....	100	0,38	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48 <sup>12)</sup>	0,48 <sup>12)</sup>
	c) Malmö .....	100	—	1,26	1,26	1,26	1,26	1,20	1,20	1,20
	c) Manchester .....	45	—	—	—	—	—	—	1,00	1,00
		100	—	—	—	—	—	—	0,92	0,92
		250	—	1,05	1,05	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84
		500	—	—	—	—	—	—	0,76	0,76
	Paris .....	45	—	0,55 <sup>3)</sup>	0,55 <sup>3)</sup>	0,55	0,50	0,48	0,48	0,48
	c) New York .....	45	4,91	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	4,40	4,40
	Tel Aviv/Jaffa .....	100	—	3,23	3,23	3,23	3,23	3,08 <sup>4)</sup>	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	0,52
Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg .....	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96	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>	2,16 <sup>4)</sup>
	Glasgow .....	100	—	—	—	—	—	—	1,20	1,20
		250	1,05 <sup>3)</sup>	—	—	1,18	1,18	1,12	1,00	1,00
	b) Houston .....	45	—	0,26	0,30	0,30 <sup>5)</sup>	0,30 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>3)</sup>	—	—
	b) New York .....	45	5,59	5,33	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	4,40
		250	—	—	—	—	—	2,82 <sup>5)</sup>	2,80	2,80
	Stockholm .....	3000	—	—	—	—	—	2,65	2,64	2,64
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör .....		100	1,51	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>	1,84 <sup>4)</sup>
	d) Mailand .....	250	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76	0,72	0,72
			0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,68	0,64	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-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-	
	verkehr													
bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g	verkehr				
1. 12. 1933 . . . .	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15	
1. 3. 1946 . . . . .	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30	
1. 9. 1948 . . . . .	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20	
1. 7. 1954 . . . . .	10	20	30	40	20	40	60	80	40 <sup>3)</sup>	20	8	10	20 <sup>3)</sup>	
1. 3. 1963 . . . . .	20 <sup>1)2)</sup>	40 <sup>1)2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40 <sup>1)</sup>	70	90	40 <sup>3)</sup>	20	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>2)</sup>	
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere						
	Inlands-				Auslands-			Inlands-				Auslands-		
	verkehr													
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	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	
1. 3. 1963 . . . . .	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	15	10	20 <sup>1)4)</sup>	40 <sup>1)4)</sup>	70 <sup>1)</sup>	10	10	40	
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben								Päckchen					
	Inlands-				Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr				
	verkehr													
Stand. s dgm bis 20 g	bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens		für je 50 g		mindestens			
1. 12. 1933 . . . .	8		15	30	5	5	10		40		10	50		
1. 3. 1946 . . . . .	16		30	60	10	10	20		80		20	100		
1. 9. 1948 . . . . .	10		20	40	10	5	10		60		10	60		
1. 7. 1954 . . . . .	15		25	50	10	10	20		70		20	80		
1. 3. 1963 . . . . .	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	10	20		80		20	80		

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

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
15. 1. 1932 . . .	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1. 3. 1946 . . . .	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1. 9. 1948 . . . .	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
20. 10. 1951 . . .	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1. 5. 1958 . . .	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1. 3. 1963 <sup>6)</sup>	110	160	210	260	300	340	380	420	460	500
Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postgüter			
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	
15. 1. 1932 . . . .	165	180	195	210	225	240	40	45	50	
1. 3. 1946 . . . .	330	360	390	420	450	480	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	
1. 9. 1948 . . . .	260	280	300	320	340	360	50 <sup>7)</sup>	60 <sup>7)</sup>	70 <sup>7)</sup>	
20. 10. 1951 . . . .	325	350	375	400	425	450	70	80	90	
1. 5. 1958 . . . .	390	420	450	480	510	540	80	100	120	
1. 3. 1963 <sup>6)</sup>	540	580	620	660	700	740	100	140	180	

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr <sup>8)</sup>				Zeitungszustellgebühr					
	für jede Ausgabe <sup>9)</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	Hochstsatz	
		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>10)</sup>			Bahnhofszeitungen <sup>11)</sup>						
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	für jede Sendung im Gewicht					zusätzlich für jede weit. 500 g <sup>12)</sup>	
	bis 50 km	über 50 km		bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	über 1000 g bis 1500 g		über 1500 g bis 2000 g
1. 12. 1933 .....	2,5	5,0	20,0	5	10	20	30	45	60	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 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000
	RM/DM							
1. 8. 1927 .....	20	30	40	60	80	100	120	
1. 7. 1954 .....	30	40	50	70	90	110	130	
1. 3. 1963 .....	30	50	50	80	100	100	130	130

Stichtag der Neufestsetzung	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1750 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1. 8. 1927 .....	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100	
1. 7. 1954 .....	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90	100	
1. 3. 1963 .....	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	100	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	Gebuhr für ein Ortsgesprach		
	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	Gebuhr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup> bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr												
1. 5. 1927 .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 <sup>2)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36				
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr													
1. 5. 1927 .....	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>2)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,30	0,40	0,26 <sup>2/3</sup>	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 9. 1944 .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,60	4,05	4,50	

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

## 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>2)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>2)</sup>					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 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	3,36	3,36	3,36
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
in der Zeit von 18 bis 21 Uhr												
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 21 bis 7 Uhr <sup>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	2,24	2,24	2,24	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	

## 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		bis zu 22 Wörtern weit. Wort	für jedes Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05	
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05	
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>7)</sup>	
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	
1. 1. 1963	0,20 <sup>8)</sup>	0,20	0,40 <sup>8)</sup>	0,40	2,00	1,00 <sup>9)</sup>	0,10

## 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

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

in RM/DM je Telegrammwort

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			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	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>12)</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	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	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	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	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	—	—	—
1. 2. 1956 .....	20,00	—	0,32	—

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

Stichtag der Neufestsetzung	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telex- vermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939 .....	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 <sup>2)</sup> .....	0,60		1,20		1,80	
	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telex- vermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939 .....	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
9. 3. 1948 <sup>3)</sup> .....	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951 .....	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralamtsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 <sup>4)</sup> .....	0,60		0,80		1,20	

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 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
1. 1. 1963 .....	0,40	0,90	1,60	2,40	..	..	..	..	..	..	..	..
	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
1. 1. 1961 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	3,50 <sup>6)</sup>	5,50 <sup>6)</sup>	8,50 <sup>6)</sup>	10,00 <sup>6)</sup>	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1963 .....	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00
	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
1. 1. 1963 .....	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00

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

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main), Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Tierverskehr 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 Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

Bundesministerium für Verkehr, Bonn.

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

##### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

#### B. Seeschifffahrt

##### 1. Frachtraten der nord-europäischen 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, Ratzburg; Frachten-Kurz- bzw. Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

#### C. Schiffsverkehrsindices

##### 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 Trampschiffsfrachten, Großbritannien

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, Bury Court, St. Mary Axe, London EC 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, Revised Basis (1960 = 100), herausgegeben 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 Floré<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 Schiffsverkehrsindices 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.