

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-244

Reihe 7

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Frühjahr 1963**



Bestellnummer: M 7 — vj 1/63

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Frühjahr 1963 .....	4
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter) .....	7
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter) .....	7
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen .....	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	16
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	
Bimskies .....	19
Briketts .....	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse .....	20
Erze .....	19
Getreide .....	18
Kies .....	19
Mehl .....	18
Mineralöl .....	19
Normalgüter der Güterklassen I bis VI .....	20
Salz .....	20
Schnittholz .....	20
Steinkohle .....	18
2. 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
Schnittholz .....	22
Steinkohle .....	22
Steine .....	23

	Seite
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	
Bauxit .....	25
Düngemittel .....	25
Erdöl .....	25
Erze .....	24
Espartogras .....	24
Getreide .....	24
Grubenholz .....	25
Kohle .....	25
Kopra .....	24
Schnittholz .....	25
Schrott .....	25
Schwefel .....	24
Schwefelkies .....	24
Zucker .....	24
C. 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 28. Juni 1963

Erschienen im August 1963

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

Preise für Verkehrsleistungen Frühjahr 1963

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

An den Frachtsätzen und Personenfahrpreisen der Deutschen Bundesbahn hat sich nichts Wesentliches geändert. Lediglich beim Nordseensel-Tarif wurden am 1. April die Personenfahrpreise für die Überfahrt von Bremerhaven nach Helgoland und von Esens nach Spiekeroog durchweg um 15%, vereinzelt bis zu 25% erhöht.

Bei der Schweizerischen Bundesbahn wurden zum 1. Juni die Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren reformiert. Die Beförderung von Tieren wird aus dem Güterverkehr herausgenommen und zu einem Sonderverkehr zusammengefaßt. Der Verkehr wird dreimal wöchentlich auf einem besonderen zusammenhängenden Netz abgewickelt. Die Tarifsätze werden im Durchschnitt um 15% erhöht. Durch die Einrichtung des Sonderverkehrs wird erreicht, daß mit weniger Wagen eine bessere Leistung erzielt wird, wobei die Tarifierung vereinfacht und die Selbstkostenrechnung etwas günstiger gestaltet wird. Die Frachtsätze für Tiere in Behältern wurden nur geringfügig verändert und eher etwas herabgesetzt. Im ganzen deckt der Tierverskehr die Kosten nicht.

Die Personen-Tarife der niederländischen Staatsbahnen sind am 1. Juni um durchschnittlich 7% heraufgesetzt worden. Die französischen Staatsbahnen erhöhten am 20. Mai ihre Personen-Tarife um 11 3/4%. Eine Erhöhung der Frachtsätze im Güterverkehr um 3,821% erfolgte am 10. Juni.

Die British Railways haben am 23. Juni einige Fahrpreise im Londoner Bereich um 8 bis 15% angehoben. Die dänischen Staatsbahnen erhöhten zum 1. Mai den Binnentarif und die Sätze für dänische Strecken im Nordischen Gütertarif, der für alle skandinavischen Bahnen gemeinsam gilt, um durchschnittlich 10%.

Die argentinischen Eisenbahntarife sind am 15. März erneut heraufgesetzt worden (vgl. M 7, Jg. 1962, Nr. 3, S. 4), und zwar um 10 bis 15%. Mit einer weiteren endgültigen Tarifsteigerung wird gerechnet.

In Polen wurden am 1. April im Zuge einer Abwertung des Zloty die Fahrpreise für Fahrten in andere Ostblockstaaten um 60 bis 160% erhöht.

Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

In der Bundesrepublik sind am 16. Mai neue um 5 bis 25% erhöhte Rollgebühren für Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut in Kraft getreten.

Die höhere Besteuerung des Werkfernverkehrs (um 5 Pf je Tonnenkilometer) wurde im Mai vom Bundesverfassungsgericht für Rechtens erklärt. Nachdem bei der Bundesbahn bereits im Vorjahr (am 15. Oktober 1961) die 5-Tonnen-Sätze um 7% angehoben worden sind, wurden mit Wirkung vom 8. April auch die 5-Tonnen-Sätze des Regeltarifs (RKT) und der Ausnahmetarife im Güterfernverkehr um etwa den gleichen Prozentsatz erhöht. Damit wurde der Abstand zu den 5-Tonnen-Tarifsätzen des Eisenbahn-Gütertarifs von etwa 10%, wie er bis zum 15. Oktober 1962 bestanden hatte, wieder hergestellt.

Binnenschiffahrtsfrachten

Die zum Jahresanfang durch Eis behinderte Binnenschifffahrt wurde im Laufe des März auf allen deutschen Wasserstraßen in vollem Umfang wieder aufgenommen.

Auf seiner Sitzung am 20. März hat der Frachtausschuß für den Rhein die Salzfrachten von Heilbronn nach den Rheinstationen und nach Höchst zum 1. April um etwa 11% angehoben. Die neuen Frachtsätze wurden auf Basis der halben Lade- und Löschfristen kalkuliert.

Für den Nahverkehr von einer Zeche in Bottrop nach Mühlheim/Ruhr wurden die Kohlenfrachten um etwa 5% ermäßigt, jedoch unter der Voraussetzung, daß das Empfangswerk mit etwa 60% seines Kohlenbedarfs an diese Beförderungsart gebunden wird.

Ab 1. April wurden die Rheinfrachten im Tal- und Bergverkehr von und nach Basel linear um 1,50 sfrs je t erhöht.

Seeschiffahrtsfrachten

In der Trampfahrt haben die Seeschiffahrtsfrachten auch im Frühjahr 1963 kräftig angezogen. Mit dem Abklingen der strengen Kälte und dem Freiwerden der europäischen Flußsysteme war in der Fahrt von und nach den Nordseehäfen zunächst eine starke Nachfrage nach promptem Schiffsraum zu beobachten.

Allerdings ging die Ladetätigkeit im nordatlantischen Fahrtgebiet gegen Ende der Berichtszeit wieder zurück. Im ganzen war aber die Abschlußtätigkeit sehr rege. Es wurden mehrere stillgelegte Schiffe wieder in Fahrt gesetzt. Nach dem Frachtenindex der britischen Schifffahrtskammer (1960=100) erreichten die Trampfrachten im Mai den höchsten Stand seit Mai 1961.

Der deutsche Index der Reisecharter-Raten lag im April um 6% höher als im Januar 1963 und um ebenfalls 6% höher als im April 1962. Von April bis Mai stieg dieser Index weiter an, und zwar um 4%. Gegenüber dem Stand vom Mai 1962 lag er nunmehr sogar um 13% höher.

Reisecharterindex	Veränderung in % April 1963 gegenüber	
	Januar 1963	April 1962
Bundesrepublik Deutschland .....	+ 6	+ 6
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 8	+ 1
davon Getreide .....	+ 7	— 3
Zucker .....	+ 11	+ 3
Erz .....	+ 22	+ 10
Kohlen .....	+ 3	— 10
Holz .....	+ 1	+ 16
Niederlande .....	+ 6	— 12
Dänemark .....	+ 1	+ 3
Norwegen .....	+ 6	+ 8
Italien .....	+ 8	+ 1

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	April	Januar	April
Getreide von US-Golf nach Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup> .....	40.5	54.10	44.1	48.10
Zucker von Queensland nach Vereinig- tes Königreich <sup>1)</sup> .....	83.10	82.6	92.6	90.0
Kohle von Hampton Roads nach Rotter- dam .....	20.3	22.6 <sup>2)</sup>	23.8	25.0
Schnittholz <sup>3)</sup> von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes König- reich <sup>1)</sup> (Ostküste) .....	210.8	208.2	200.5	230.10
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/ Rotterdam/Hamburg <sup>4)</sup> .....	32.9	33.6	33.11	38.6
Erz von Südafrika/Mosambik nach Ant- werpen/Rotterdam/Hamburg .....	34.0	35.0	30.0	38.11

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

Nach dem von W. G. Weston veröffentlichten Activity-Index sanken die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von Januar bis April um 8%. Im Vergleich mit dem Vorjahrsstand lagen sie um 3% niedriger. Nach der gleichen Quelle waren am 1. Mai 1963 37 britische Trampschiffe mit 367 200 t dw und 3 deutsche mit 20 300 t dw aufgelegt.

Am Zeitchartermarkt setzte sich die seit dem Tiefstand im Herbst 1962 beobachtete Ratenbefestigung sowohl im April als auch im Mai weiter fort.

Im Mai wurde erstmals der Vorjahresstand überschritten.

Zeitcharterindices	Veränderung in % April 1963 gegenüber	
	Januar 1963	April 1962
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 17	— 4
Niederlande .....	+ 2	— 3
Norwegen .....	+ 11	+ 12

Die von W. G. Weston berechnete Tramp-tonnage in Zeitchar-ter (bei mindestens 14 Monate während der Beschäftigungsdauer) nahm im April gegenüber Januar d. Js. um 25% zu und lag damit im Vergleich zum April 1962 mehr als doppelt so hoch.

Die Tanker- -Frachtraten haben sich nach dem außergewöhnlich kräftigen Anstieg in den Wintermonaten etwa wieder normalisiert. Vom Februar bis zum Mai fielen die Raten scharf zurück (um 47%). Man rechnet damit, daß jetzt wieder verstärkt Tanker in das Getreide-Trampgeschäft eindringen.

Tankerfrachtenindizes (Reisecharterindex a. Basis Scale)	Veränderung in % April 1963 gegenüber	
	Januar 1963	April 1962
Bundesrepublik Deutschland .....	- 29	+ 25
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	- 27	+ 22
Norwegen .....	- 27	+ 54

Auch in der Entwicklung der AFRA-Durchschnittsraten hat sich im 1. Quartal 1963 die damalige Befestigung der Tages-raten durchgesetzt. Dies dürfte sowohl die Abschlüsse mittel-fristiger Kontrakte wie auch die langfristigen Frachtdisposi-tionen der Erdölgesellschaften beeinflusst haben.

AFRA-Durchschnittsrate	Veränderung in % 1. Vierteljahr 1963 gegenüber	
	4. Vj. 1962	1. Vj. 1962
für Tanker von 13000 bis 24999 tdw .....	+ 13	+ 3
für Großtanker ab 25000 tdw .....	+ 9	+ 1

Unter dem Eindruck der saisonalen Ratenüberhöhung am Tankermarkt erreichten die Tankerraten für Tagesabschlüsse im 1. Quartal 1963 fast den Stand der AFRA-Durchschnitts-raten.

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 1. Vierteljahr 1963		
	umgerechnet nach AFRA-		Quartals- rate der Tagesabschl.
	GP	LV	
Karibische See — Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	31.4	27.11	28.0
Persischer Golf — Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	53.10	48.8	49,8

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

Das Linien- Geschäft hat sich trotz der erheblichen Abschwächung am nordatlantischen Trampfrachtenmarkt weiter belebt. Nach dem Linienfrachtenindex des BVM hielt die seit Oktober beobachtete leichte Auftriebstendenz der Linienfracht-raten auch weiterhin an. Die Linienreedereien nahmen sogar in erheblichem Umfange Zeitchartertonnage aus dem Markt.

Frachtenindizes für die Linienfahrt berechnet vom Bundesverkehrsministerium	Veränderung in % April 1963 gegenüber	
	Januar 1963	April 1962
Insgesamt .....	+ 0,6	- 0,1
davon Stückgut .....	- 0,5	- 0,6
Massengut .....	+ 3,2	+ 1,0

In den einzelnen Fahrtgebieten haben sich die Linien-frachten wie folgt entwickelt:

1. Europa- und Nahostfahrt

Die Eiszuschläge in der Schwedenfahrt wurden erst am 1. April aufgehoben. Die Frachtraten für Transporte von Handelseisen nach Ostnorwegen sind gestiegen. In der Ita-lienfahrt wurden für Häfen in Westitalien, Sizilien und an der Adria die Raten um 1 bis 2 \$/lt erhöht. Der am 1. Janu-ar 1963 eingeführte Verstopfungszuschlag für Genua und Savona wurde am 1. April von 15 auf 10% herabgesetzt.

Im Donau-See-Verkehr wurde ein Liniendienst neu aufge-nommen, der den Verkehr zwischen ungarischen Donau-häfen und den Seehäfen am Mittelmeer und am Roten Meer

bedienen soll. Für das Fahrtgebiet Antwerpen—Hamburg Range/Kenitra (Westmarokko) wurde der bisherige Zu-schlag von 15% aufgehoben.

2. Afrikafahrt

Die Konferenz der Westafrikalinien hat am 9. Mai Sur-charges von 30% für Transporte nach Lome und Cotonou ein-geführt. Sie gelten für Verschiffungen vom Vereinigten Königreich, Irland, Belgien—Nordkap Range. Die für Mon-rovía geltende 20%ige Surcharge (eingeführt am 10. Juli 1961 und seitdem mehrfach geändert) wurde dagegen am 1. Juni aufgehoben. Die Raten für Sperrholz, Furniere und vergütetes Holz wurden für Verschiffungen von Westafrika nach dem Vereinigten Königreich und Irland zum 1. Juni um 10 Shilling je lt erhöht.

Am 1. April wurden auch die Raten für die Fahrt Konti-nent/Kongo-Ruanda-Urundi (über Kongo-Fluß)-Lobito an-gehoben. Seit dem 21. März werden für den Liniendienst Hamburg/Sao Tomé und Kabinda die Raten des Lobito-tarifs angewendet, was gegenüber den alten Tarifraten eine erhebliche Verbilligung bedeutet. Der bisherige 10%ige Treuerabatt für Sisal-Verschiffungen von Angola nach dem Kontinent wurde am 1. Mai aufgehoben.

3. Mittelostfahrt

Die Persergolf-Konferenz wurde am 1. April in „Vereinigte Kontinent-Mittelost-Linien“ umbenannt. Vom 3. Mai an wird für Verladungen nach Kuwait wegen der Verstopfung dieses Hafens eine Surcharge von 15% erhoben.

Wegen einer Verschlechterung der Umschlagbedingungen im Hafen Colombo wurden die Grundraten für die Route Kon-tingent/Colombo um 12,5% erhöht. Die bisher schon er-hobene Surcharge wird in gleicher Höhe beibehalten.

4. Fernostfahrt

Am 1. April wurde eine Portugal-Japan-Konferenz gebildet. Die polnische Ozean-Linie ist am 1. März der Japan-Home-ward und der Far Eastern Homeward Freight Conference beigetreten.

5. Südamerikafahrt

Die Hafenarbeiterlöhne in Buenos Aires wurden rückwir-kend ab 1. Januar um rund 55% erhöht. Wegen der lang-samen Abfertigung in Rio de Janeiro haben die Reeder der in der Schifffahrts-Konferenz Kontinent/Brasilien ver-einigten Schifffahrtslinien beschlossen, ab 29. April für Transporte von und nach Rio de Janeiro eine Surcharge von 15% zu erheben, die am 27. Mai auf 25% erhöht wurde. Die Frachtraten für den einkommenden Verkehr La Plata-Häfen/Nordkontinent wurden ab 1. Mai allgemein um 10% angehoben. Die Surcharges für Manaos- und Iquitos-Ladun-gen (mit Umschlag in Belém) sind z. T. um 50% erhöht worden.

6. Mittelamerikafahrt

Die Tarifizuschläge für LSD (Landing, Storage and Delivery) -Gebühren im Verkehr von UK-Kontinent nach den Wind-ward- und Leeward-Inseln St. Kitts und Nevis sowie nach St. Vincent wurden ab 11. März, ein zweites Mal ab 6. Mai heraufgesetzt. Ab 4. Juni wurden auch für den Verkehr UK-Kontinent/St. Lucia die Zuschläge für LSD-Gebühren erhöht. Umgekehrt wurden diese Zuschläge in der Fahrt Kontinent-Bridgetown (Barbados) herabgesetzt. Guatemala hat die Flaggendiskriminierung für solche Länder, mit den-nen die Handelsbilanz des Landes aktiv ist, aufgehoben (u. a. auch für die BR Deutschland). Die Frachtraten im aus-gehenden Verkehr von Europa nach Häfen der Atlantik-küste Mexikos wurden am 1. Juni von den beteiligten Ree-dereien wegen erhöhter Betriebskosten verteuert.

7. Nordamerikafahrt

Die amerikanische Aufsichtsbehörde für die Handelsschiff-fahrt, die „Federal Maritime Commission“, hat Ende Mai eine Untersuchung über die unterschiedlichen Frachtsätze für Stahlträger angeordnet.

Sie betragen

in der Richtung Westdeutsche Häfen/U.S.-Atlantikküste 19,75 \$/t,

in der Richtung U.S.-Atlantikküste/Westdeutsche Häfen aber 31,25 \$/t.

Aus Schifffahrtskreisen wird die niedrigere Linienfracht in der Richtung nach den USA damit begründet, daß konkurrierende Trampreedereien wegen der in Aussicht stehenden, gewinnbringenden Rückfrachten für Massengüter (Getreide usw.) für diese Befrachtungen sehr niedrige Frachtraten anbieten können.

Anfang März wurden die Tarifraten im Verkehr Ost-Kanada-Große Seen-Häfen/Mittelmeerbäfen um 10% erhöht.

### 8. Cross Trade

Auch in der Fahrt von den nordamerikanischen Häfen (einschließlich Golf-Häfen) auf Rio de Janeiro wird ab 4. Juni eine Congestion-Surcharge von 25% erhoben.

### Kriegs- und Streikrisikoversicherung

Für Verschiffungen von Europa nach British Guayana wurden die Kriegs- und Streikrisiko-Zuschläge im Mai erhöht. In der Fahrt von und nach afrikanischen und asiatischen Küstenabschnitten ermäßigten sich indessen zahlreiche Einzelzuschläge für Sonderrisiken.

### Rohrleitungen

Die Durchsatz-Gebühren der soeben fertiggestellten südeuropäischen Rohrleitung (Pipeline) von Lavera nach Straßburg und Karlsruhe werden für den Rohöltransport zu den beiden Straßburger Raffinerien gegenwärtig mit 8,50 FF je Tonne angegeben. Bei einer Steigerung der Kapazität über 10 Millionen Jato (Jahrestonnen) hinaus wird sich die Gebühr voraussichtlich auf 5 bis 6 FF je t vermindern.

Nach Berechnung des bayerischen Wirtschaftsministeriums soll die Durchsatz-Gebühr für die noch im Bau befindliche Ölleitung von Lavera über Karlsruhe bis Ingolstadt bei voller Ausnutzung 4,76 DM je Tonne betragen. Der Bahntransport von Hamburg nach Ingolstadt kostet zur Zeit 45,60 DM je Tonne.

### Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Ab 1. April ist zwischen Frankfurt am Main und Hamburg ein Lufthansa-Pendeldienst („Lufttaxi“- bzw. „Airbus“-Dienst) aufgenommen worden. Für diesen Dienst gelten zunächst bis zum 31. März 1964 folgende Tarifsätze in DM (zum Vergleich die normalen IATA-Flugpreise und die entsprechenden Eisenbahnfahrpreise!):

Flugart	Lufthansa-Airbus-	IATA	Personenfahrpreise der DB (1. Klasse + Zuschläge)		
	Flugpreis		D-Zug	F-Zug	TEE
Einfacher Flug ..	75	87	68	72	78
Hin- und Rückflug .	135	174	112	120	132

Weitere Airbus-Linien sind in Aussicht genommen. Im Mai wurde zwischen der Lufthansa und der Bundesbahn ein Abkommen getroffen, wonach die Flugscheine in Flughafenstädten an den Fahrkartenschaltern der Bundesbahn in Zahlung genommen werden.

Im Flugverkehr zwischen Westdeutschland und Berlin wurden die Tarifsätze für Hin- und Rückflüge unterschiedlich (zwischen 1 und 16%) erhöht, für einfache Flüge um 10 bis 27% gesenkt.

Am 12. Mai traten die am 30. Oktober 1962 in Chandler/Arizona von den IATA-Mitgliedsländern beschlossenen Änderungen der Flugpreise in Kraft. Die wichtigste Änderung bestand in einer Herabsetzung des Rückflugrabatts von 10 auf 5%. Gegen die Tarifänderung hatten die amerikanische Luftfahrtbehörde (Civil Aeronautics Board) und die kanadische Kommission für Lufttransporte Ende März Einspruch erhoben, woraufhin die Lufthansa vom 1. April an — an diesem Tage waren die früheren Tarifabreden ausgelaufen — einen gespaltenen Tarif anwandte: Sie veränderte die Tarifsätze nur im Verkehr auf allen anderen Routen außer nach USA und Kanada. Ende Mai kam dann nach heftigen Auseinandersetzungen, die sich bis zur Entziehung der Landeerlaubnis amerikanischer Flugzeuge auf französischen Flugplätzen verschärften, ein Kompromiß zustande. Nach dem neuen IATA-Abkommen vom

24. Mai, das noch von den Regierungen der beteiligten Länder ratifiziert werden muß, werden die Preise für Nordatlantik-Flüge bei Hin- und Rückflug in der Sparklasse und in der 1. Klasse sowie bei den Mittelatlantik- und bei den Nord- und Zentralpazifik-Linien in den USA am 28. Mai und in Kanada am 1. Juni um 5% erhöht. Die Regelung gilt bis zum 15. Juli. Vom 16. Juli an werden Flüge in der Sparklasse um 7 US-\$ (=28 DM) verbilligt. Praktisch bedeutet dies eine Erhöhung der Hin- und Rückflugpreise in der Sparklasse um nur etwa 3,5%.

Innerhalb Österreichs wurde am 1. Mai ein Flugverkehr zwischen den Landeshauptstädten: Graz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck eröffnet. Die Preise für den einfachen Flug betragen in österr. Schilling (zum Vergleich die Bahnpreise I. Klasse):

Graz — Innsbruck (via Klagenfurt)	360	(237)
Graz — Klagenfurt	125	(126)
Innsbruck — Klagenfurt	235	(177)
Innsbruck — Salzburg	160	(142)
Wien — Innsbruck	375	(295)
Wien — Klagenfurt	235	(182)
Wien — Salzburg	270	(172)
Wien — Graz	165	(121)

Die jugoslawische Regierung hat die Gebühren für das Überfliegen des Landes auf mehr als das Doppelte der bisherigen Sätze erhöht. Allerdings ermäßigten sich diese Tarifsätze, wenn die Flugzeuge in Jugoslawien zwischenlanden, und zwar um 95%.

Die staatlichen Fluggesellschaften der Ostblockländer (in Europa und Asien) haben für die Strecken zwischen den Hauptstädten dieser Länder einen Einheitsstarif vereinbart, dessen Sätze niedriger liegen als die bisherigen Preise. In Landeswährung ermäßigten sich für Angehörige der Ostländer die Preise im Durchschnitt um 40 bis 50%. Ein Flug Prag—Moskau kostet danach nur 549 Kcs (=305 DM), ein Flug Prag—Warschau 230 Kcs (=128 DM).

Zum 1. März haben die „Pakistan International Airlines“ die Flugpreise auf den Inlandsrouten erhöht. Mit dem Erlös aus dieser Tarifierhöhung soll von Oktober 1963 an in Ost-Pakistan ein Hubschrauberprogramm durchgeführt werden. Die gegenwärtigen Inlandsflugpreise in Pakistan gehören zu den niedrigsten in der Welt.

### Post- und Fernmeldegebühren

Im Fernsprechdienst werden ab 1. Juli die Gebühren für Selbstwähl-Ferngespräche in der Zeit von 19 bis 7 Uhr, die bisher für die Tarifzonen I bis III gegenüber dem Normaltarif um 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub>%, für die Zonen IV bis VIII um 55 bis 88% ermäßigt worden waren, neu festgesetzt. Diese Ermäßigungen werden ab 1. Juli nur noch für die Zeit zwischen 21 und 7 Uhr gewährt. Für die Zeit von 18 bis 21 Uhr tritt ein neuer Zwischentarif in Kraft, der in allen 8 Tarifzonen einen einheitlichen Abschlag von nur 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub>% vorsieht. Damit wird der Gebühren-tarif bereits eine Stunde früher als bisher verbilligt, zugleich aber in der Zeit von 19 bis 21 Uhr für die Zone IV bis VIII verteuert. An den Wochenenden und an den gesetzlichen Feiertagen verbleibt es bei dem bisherigen Nachtтарif, wobei die Nachtgebühren am Wochenende bereits ab Samstag 14 Uhr erhoben werden. Für den handvermittelten Ferndienst ist ab 1. Januar die früher in der Zeit von 18.30 bis 21.30 Uhr geltende Gebührenermäßigung um 20% um <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunde auf 18 bis 21 Uhr vorverlegt worden.

Auf Ende April hat die britische Postverwaltung für die meisten ihrer Dienste Tarifierhöhungen um 12 bis nahezu 100% angeordnet. Die lokalen Telefongebühren wurden jedoch verbilligt.

Die Afrikanische Postunion (UPAf) gibt bekannt, daß im gegenseitigen Verkehr der Mitgliedsstaaten für alle Briefpostsendungen Inlandtaxen angewandt werden. Der UPAf gehören zur Zeit folgende Länder an: Algerien, Ghana, Guinea, Mali, Marokko und die Vereinigte Arabische Republik.



# Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

## A. Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis Seite 40).

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

## B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment  
ETS = European Tramping Schedule  
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif  
RKT = Reichskraftwagentarif  
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen  
E = Eilzug  
D = Schnellzug  
Bf = Bahnhof  
Hbf = Hauptbahnhof  
Vbf = Verschiebebahnhof  
Pr. = Privat  
Hj. = Halbjahr  
MOT = Ministry of Transport  
USMC = United States Maritime Commission  
IATA = International Air Transport Association  
UK = United Kingdom  
Hbg. = Hamburg  
Emd. = Emden  
Rttd. = Rotterdam  
Antw. = Antwerpen  
Nordd. = Norddeutsche

Wk. = Westküste  
Ok. = Ostküste  
n = Nominell  
LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges  
(Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)  
RM = Reichsmark  
DM = Deutsche Mark  
bfrs = Belgische Francs  
dkr = Dänische Kronen  
ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)  
NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)  
FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)  
lfrs = Luxemburgische Francs  
hfl = Holländische Gulden  
nkr = Norwegische Kronen  
S = Österreichische Schillinge  
skr = Schwedische Kronen  
sfr = Schweizer Franken  
£ = Pfund Sterling  
s = Shilling  
\$ = US-Dollar  
a. n. g. = andern Orts nicht genannt

BRT = Nettoregistertonne  
bzw. NRT = Nettoregistertonne

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

c. c. = cubic capacity

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

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

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

1 lb = 453,59265 Gramm  
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg  
1 t = 1 000 kg  
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t  
1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t  
1 Fathom = 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> Auf bundesdeutschen Strecken. — <sup>6)</sup> Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — <sup>7)</sup> Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettteilen der 1. Klasse — <sup>8)</sup> Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

##### 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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 Satze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Satze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — <sup>4)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Satze. — <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. — <sup>6)</sup> Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Satze der Preise für einfache Fahrt.

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 Satze. — <sup>3)</sup> Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Die Fahrpreise der 1. Klasse Schnellzug betragen das Doppelte der 2. Klasse. Für die 2. Klasse sind die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. — <sup>4)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

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

Seite 16

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1963, Heft Nr. 18 vom 29. 4. 1963) in DM umgerechnet. (Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,927 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

## B. 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, ab der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — <sup>7)</sup> Gultig 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 Mineralölsteuereinkommen 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 Satze der Regelklassen am 1. 2. 1958, die Satze des Ausnahmeftarifs I B 34 am 1. 10. 1961 (in gleicher Höhe wie am 1. 2. 1958).

### 3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den 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. Ausnahmeftarife 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 % 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 Mineralölsteuereinkommen 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 Sommerarif, für die Monate Oktober bis März ein Winterarif 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, gewalztes Stahlplattieren. — <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, gultig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>19)</sup> Durchschnitt April-Dezember. — <sup>20)</sup> Nach Regelklasse E.

Erläuterung: a) Kuhlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen. — e) Privat-Wagen.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen. Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 21).

Seite 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. Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Bei den Monatszahlen für August 1962 ff. ist die ab 1. 8. 1962 geltende 25 %ige Frachthilfe der Bundesregierung für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) berücksichtigt (vgl. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 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. 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 = Zechenhafen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhafen 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 = Zechenhafen 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 <sup>6)</sup>. — <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 Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Loszeiten. — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM von 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ , und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> März bis Dezember. — <sup>10)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>11)</sup> D Januar/Juli. — <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. Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> 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. — <sup>8)</sup>  $\frac{1}{2}$  gesetzliche Lade- und Löschezit.

#### 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 (Storkanal). — <sup>10)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — <sup>11)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina—Bjorneborg.

Seite 23

<sup>1)</sup> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1 bis 500 Standards. — <sup>2)</sup> Einschl. Malarsee. — <sup>3)</sup> Einschl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <sup>4)</sup> Einschl. Eekernforde, Kappeln, Schleswig. — <sup>5)</sup> Dezember. — <sup>6)</sup> Ab Januar, 1960 Verladung Hamina/Bjorneborg. — <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 in s.

#### 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 fußaufwärts (bis San Lorenzo) — fußabwärts, 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 Schwarzmeerrhäfen. — <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 Elbhäfen. — <sup>10)</sup> Kali. — <sup>11)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — <sup>12)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

### C. 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 Trampschiffsfrachtraten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschiffsfrachtraten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
Schweden	Index der Seefrachtraten	= Komerskollegium, 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 Maßzahlen 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 Wochenmaßzahlen. 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 t.d.w. und mehr. Abschlüsse für Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit 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 Jahres- und Monatsbasis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 = 80,7 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verkettet. — <sup>6)</sup> Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 t.d.w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — <sup>7)</sup> Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — <sup>8)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT. — <sup>9)</sup> Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS. — <sup>10)</sup> Das Komerskollegium, 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 Marmagoa/Goa. — <sup>10)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — <sup>11)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>12)</sup> Phosphat ab Koseir (Rotes Meer), Salz ab Torreveja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>13)</sup> Ab Marmagoa und Dungun.

## II. Schiffsverkehr

### Schiffahrtsindices

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

berechnet von: London Tanker Broker's Panel, London

Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale-Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht. Einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 t dw Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13 500 bis 24 999 t dw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25 000 t dw. (LV = Large Vessels) geführt. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je Tonne umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachtraten).

#### 3. Sonstige Schiffahrtsindices

Die sonstigen Schiffahrtsindices werden von folgenden Stellen berechnet

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

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

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

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

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

Seite 28

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

## III. Luftverkehr

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

### A. 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) Nachtfüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) <sup>1)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — <sup>2)</sup> 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 Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>3)</sup> Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. 10. 1960 für den einfachen Flug in der I. Klasse ein Zuschlag von DM 252,00 erhoben (nach New York ab 1. 4. 1960). In der Sparklasse gelten folgende Zuschläge: Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. Die in DM angemerkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung um 4,75%. — <sup>4)</sup> Soweit in der Winterflugperiode (jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. um 42,00 bzw. 76,00 DM (ab 6. 3. 1961 um 40,00 bzw. 72,00 DM) niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen. — <sup>5)</sup> 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 I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. von DM 63,00 in der Touristen- und Sparklasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10% bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der 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 Verlager kann jeden Beforderungswert erklären. Wenn der erklärte Beforderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen kamen im Laufe der Jahre 1955/56 in Fortfall.

<sup>1)</sup> Mindestgewicht 250 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Mindestgewicht 200 kg. — <sup>4)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>5)</sup> Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lb. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lb. — <sup>7)</sup> Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — <sup>8)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>9)</sup> Fuchspelze. — <sup>10)</sup> Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — <sup>11)</sup> Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung. — <sup>12)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>13)</sup> Einschl. Textilfertigwaren.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

### A. Postverkehr

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

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

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

Seite 35

<sup>1)</sup> Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebühreinstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warenproben) die Zusatzbezeichnung „Standard“ sowie einschränkende Höchstgrenzen 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. 1965 nach der jeweils nächst höheren Gebühreinstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 64) 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 die innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, 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. Wertpostamt mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete die Gebühr für ein unversiegeltes Wertpaket bzw. Wertpostamt mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf. berechnet. — <sup>7)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> 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 Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

<sup>1)</sup> Für Selbstwählerferngespräche werden die Gebühren nach der Sprechdauer in Sekunden berechnet, die je Gebühreneinheit (seit dem 1. 7. 1954: DM 0,16, vor dem 1. 7. 1954 DM 0,15) nach der Entfernung und nach der Tageszeit unterschiedlich gestaffelt ist. Bei zunehmender Entfernung der Knoten- bzw. Hauptvermittlungsstellen von der am Gespräch beteiligten Sprechstelle gilt die Gebühreneinheit für entsprechend kürzere Sprechzeiten (ab 1. 3. 1956 gestaffelt von 90 bis 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sekunden bei Taggebühr und von 90 bis 45 Sekunden bei Nachtgebühr). Bruchteile der in den einzelnen Zonen festgesetzten Sprechzeiten für eine Gebühreneinheit, die zu Beginn und am Ende eines Gespräches entstehen, werden als volle Gebühreneinheiten gerechnet. Die angegebenen Gebührensätze für Gespräche von 3 Minuten Dauer sind daher nur annähernd zutreffend. Soweit in Einzelfällen noch die Technik mit „Aufzeichnung der Gebühr nach Schluß des Gesprächs“ vorhanden ist, verbleibt es bei der Berechnung der 3-Minuten-Mindestgebühr und der vollen Minuten-Gebühr für die überschüssende Zeit (s. S. 36, Anm. 1). — <sup>2)</sup> Im Durchschnitt werden 7 bis 8 Ortsnetze zu dem Bereich einer Knotenvermittlungsstelle und bis zu 10 Bereiche von Knotenvermittlungsstellen zu dem Bereich einer Hauptvermittlungsstelle zusammengefaßt. Die Entfernungen werden nicht wie im handvermittelten Ferndienst von Ortsnetz zu Ortsnetz, sondern von Knotenvermittlungsstelle zu Knotenvermittlungsstelle gemessen oder berechnet. Die entsprechenden Gebührensätze der beiden dargestellten Ferngesprächsarten sind infolge dieser abweichenden Einteilung und der unterschiedlichen Berechnungsweise besonders innerhalb der Nahzonen nur bedingt vergleichbar. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (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 weitergeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — <sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter. — <sup>7)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>8)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>9)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>10)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>11)</sup> Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — <sup>12)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

#### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

#### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

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

Seite 38

<sup>1)</sup> 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 Selbstwählerfernprechdienst wird vom 28. 1. 1956 an der 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 Gebührenberechnung für den Telexdienst werden in der Zeit zwischen 7 und 18.30 Uhr für je 30 Sekunden einer Telexverbindung innerhalb der Hauptvermittlungszone, für je 15 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Zentralvermittlungszone und für je 10 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Weitzone DM 0,10 berechnet, zwischen 18.30 und 7 Uhr für 30 bzw. 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bzw. 15 Sekunden. Die Gebühren vor und nach dem 31. 1. 1956 sind infolge der unterschiedlichen Gebührenberechnung nur bedingt vergleichbar. — <sup>3)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegvor und nach dem 31. 1. 1956 sind infolge der unterschiedlichen Gebührenberechnung nur bedingt vergleichbar. — <sup>4)</sup> Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — <sup>5)</sup> Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird <sup>1</sup>/<sub>3</sub> der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — <sup>6)</sup> Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — <sup>7)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — <sup>8)</sup> Der Selbstwahlverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn, 1963 nach der Tschechoslowakei.

### 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. Rückfahrtscheine werden in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — <sup>5)</sup> Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — <sup>6)</sup> Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe, ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiter-Zeitkarten nicht mehr ausgegeben. — <sup>7)</sup> Schülerzeitkarten wurden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Roheinkommen bis zu 150 DM monatlich.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km		
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	
a) Sätze in allen Zügen <sup>2)</sup> 3)													
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	84,00	56,00	147,00	98,00	
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00	
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00	
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge <sup>3)</sup>													
1. 6. 1932 .....	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50	
1. 1. 1945 .....	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50	
1. 4. 1946 .....	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00	
25. 7. 1948 .....	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00	
15. 10. 1951 .....	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
23. 5. 1954 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) <sup>3)</sup>													
19. 10. 1936 .....	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	
1. 4. 1946 .....	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	
25. 7. 1948 .....	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	
15. 10. 1951 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
23. 5. 1954 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
3. 6. 1956 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) <sup>4)</sup>													
2. 6. 1957 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—	
1. 12. 1957 .....	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—	
e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse													
	im Binnenverkehr		im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der						im grenzüberschrei- tenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>5)</sup>				
			Deutschen Reichsbahn		Österreich. Bundesbahn		Dänischen Staatsbahn						
1. 5. 1955 .....	5,00		7,00		8,00		8,00		8,00				
1. 4. 1958 .....	6,50		6,50		6,50		6,50		8,00				
1. 5. 1961 .....	6,50		6,50		6,50		6,50		9,00				
26. 5. 1963 .....	6,50		6,50		9,00		9,00		9,00				
f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft													
	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen
	1. Kl.				2. Kl.				3. Kl.				
					Einbettabteil				Zweibettabteil				
bis 14. 2. 1951 .....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00
15. 2. 1951 .....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00
12. 2. 1953 .....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00
	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km		
1. 3. 1955 .....	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00		
	1. Klasse											2. Klasse	
	Einbettklasse <sup>6)</sup>			Spezialklasse				Doppelbettklasse				Touristenklasse	
3. 6. 1956 <sup>7)</sup> .....	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00		
1. 3. 1958 .....	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00		
15. 3. 1961 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50		
27. 5. 1962 .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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	—	—
1. 5. 1963 .....	10,80	7,20	43,20	28,80	75,00	50,00	—	—
<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	—	—
1. 5. 1963 .....	16,20	10,80	64,80	43,20	113,00	75,00	—	—
<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	8 400
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
20. 5. 1963 .....	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
<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	1 820	1 080	3 240	2 160
1954 .....	234	156	882	588	1 820	1 080	3 240	2 160
1955 .....	234	156	882	588	1 820	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 hf 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. 6. 1963 .....	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
<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. 6. 1963 .....	5,80 <sup>6)</sup>	3,90 <sup>6)</sup>	21,15 <sup>6)</sup>	14,15 <sup>6)</sup>	—	—	—	—

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	203,10
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	223,40
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	224,45
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80	303,00
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	304,00
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	426,00
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90	406,20
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90	446,80
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20	448,90
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	606,00
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	608,00
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00	852,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
	1. Klasse						2. Klasse <sup>4)</sup>					
1. 1. 1950	4,07						2,44					
1. 5. 1952	2,63						1,75					
15. 9. 1957	3,00						2,00					
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300												
Meilen Meilen												
1. 11. 1959	3,373		3,15			3,00	2,25	2,10				2,00
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4 15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

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

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

Fahrtstrecke von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	70,65	57,15	141,30	114,30
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,63	9,83	27,26	19,66
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
<b>Insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>203,05</b>	<b>144,80</b>	<b>364,10</b>	<b>261,60</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,31	11,03	32,62	22,06
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	62,87	44,36	115,52	85,25
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
<b>Insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>197,95</b>	<b>133,21</b>	<b>343,68</b>	<b>234,95</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	60,03	40,05	120,06	80,10
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	68,00	46,00	112,00	76,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>128,03</b>	<b>86,05</b>	<b>232,06</b>	<b>156,10</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,50	19,00	57,00	38,00
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,41	13,77	36,06	25,04
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	89,00	60,00	139,00	94,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,99	26,19	58,78	38,99
<b>Insgesamt</b>	<b>1 503</b>	<b>177,90</b>	<b>118,96</b>	<b>290,84</b>	<b>196,03</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	60,03	40,05	120,06	80,10
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
<b>Insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>165,95</b>	<b>111,33</b>	<b>310,90</b>	<b>208,66</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,85	9,27	25,70	18,54
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,10	13,72	28,55	20,39
<b>Insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>107,45</b>	<b>73,99</b>	<b>178,25</b>	<b>122,93</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,08	12,32	32,04	22,38
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,78	25,77	53,77	38,56
Chiasso—Rom	707	71,50	39,65	143,00	79,30
<b>Insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>201,86</b>	<b>128,74</b>	<b>352,81</b>	<b>224,24</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	254	32,24	21,59	48,42	32,48
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	92,00	187,00	126,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,33	3,71	12,66	7,42
<b>Insgesamt</b>	<b>1 446</b>	<b>175,57</b>	<b>117,30</b>	<b>248,08</b>	<b>165,90</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,99	26,19	58,78	38,99
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	34,66
<b>Insgesamt</b>	<b>2 370</b>	<b>222,17</b>	<b>148,51</b>	<b>335,14</b>	<b>223,63</b>
<b>Oslo—Malland</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	21,81	14,56	43,62	29,12
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	766	101,65	80,39	159,24	124,45
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	113,00	76,00	166,00	112,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,78	25,77	53,77	38,56
Chiasso—Malland	51	5,20	2,93	10,40	5,86
<b>Insgesamt</b>	<b>2 248</b>	<b>277,44</b>	<b>199,65</b>	<b>433,03</b>	<b>309,99</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	77,30	52,56	123,91	84,64
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	284	35,91	24,09	53,95	36,26
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,01	13,36	36,06	25,04
Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,50	19,00	57,00	38,00
<b>Insgesamt</b>	<b>2 064</b>	<b>256,22</b>	<b>172,01</b>	<b>415,92</b>	<b>281,94</b>

**B. Güterverkehr**

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

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

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

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Neufestsetzung								
	1. 10. 1936 <sup>3)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 3. 1962 <sup>9)</sup>	
15 t									
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24	2,35
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24	2,13	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,07	1,97	2,07
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	1,75	1,67	1,75
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,46	1,39	1,46
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,46 <sup>8)</sup>	1,46 <sup>8)</sup>	1,29 <sup>8)</sup>
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	2,49	2,37	2,49
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 <sup>8)</sup>	1,46 <sup>8)</sup>	1,29 <sup>8)</sup>
1 B 34 Grubenholz <sup>9)</sup>	1,30 <sup>7)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,37

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

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

Bis 31. 1. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t, ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t  
in RM/DM je 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	sonst. pflz. u. tier. Öle							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 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	A/B <sup>2)</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 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
März	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
April	49,80	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
Mai	49,80	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- dreier	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)	Oсна- brück (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 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
März	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
April	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
Mai	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 Stahldraht	Bleche und Platten <sup>13)</sup>
von	Passau Hbf	Regensburg		Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund		Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen	
Strecke	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (504 km)	Zellstoff- fabrik (498 km)	Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)		Hagen (30 km)	Hagen (62 km)	Braun- schweig (342 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> b)	8 B 8 <sup>16)</sup> c)	8 B 8 <sup>17)</sup> c)	F/IV <sup>18)</sup> c)	D/I <sup>18)</sup> c)	C/D <sup>15)</sup> c)	D/I <sup>18)</sup> c)	
1938 D	20,20	10,50		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 Okt.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Dez.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1963 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,000

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide									
	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Uebr. Getreide d. Gürt. kl. IV <sup>1)</sup>	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen
	Hamburg			Bremen			Heilbronn <sup>2)</sup>			Emden
Strecke	Düsseldorf			Köln			Mannheim			Köln
von										
nach										
1950 D	.	.	.	9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36
1954 D	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04
1955 D	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04
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
1957 D	15,01	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>	9,04
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
1962 D	13,44	12,61	8,79r	9,74r	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30
1962 April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
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>
Sept.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79
Okt.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79
Nov.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79
Dez.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79
1963 Jan.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79
Febr.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79
März	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79
April	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79
Mai	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79

  

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

  

Ware	Küstenkohle <sup>7)</sup> b)			Exportkohle <sup>7)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>7)</sup> d)		
Strecke									
von									
nach									
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 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.	6,36	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
März	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
April	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Mai	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71

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

## A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Bunkerkohle <sup>1)</sup>		Ortskohle <sup>1)</sup>		Steinkohle <sup>1)</sup>					
Strecke	von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen				
	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	8,60	11,35 <sup>3)</sup>	10,02
1959 D		7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,60	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 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	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36
Okt.		7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36
Nov.		7,21	8,25	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	9,59r	7,04	9,35	8,36
Febr.		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59r	7,04	9,35	8,36
März		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36
April		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36
Mai		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36

Ware	Braunkohlenbriketts					Erze					
Strecke	von	Wesseling/Rh.				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 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	9,77r	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Febr.		6,57	9,77r	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
März		6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
April		6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Mai		6,57	9,77	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	von	Bremen <sup>7)</sup>				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
	nach	Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.-Kanal leer über Minden (Weser)	Heilbronn <sup>8)</sup> über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	
1950 D		.	.	23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>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	27,75		21,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D			15,20 <sup>11)</sup>	27,75 <sup>11)</sup>		21,95 <sup>11)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D		I	II	III	I	II	III					
16,92		15,22	14,37	25,92	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
1962 D		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	8,74
1962 April		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	8,47
Mai		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	8,47
Juni		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	8,47
Juli		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	8,47
Aug.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
Sept.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
Okt.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
Nov.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
Dez.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
1963 Jan.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
Febr.		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
März		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
April		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47
Mai		16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	8,47

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

## A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware von nach	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</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 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
März ....	4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
April ....	4,34	6,34	3,75 <sup>6)</sup>	4,20 <sup>6)</sup>	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai ....	4,34	6,34	3,75 <sup>6)</sup>	4,20 <sup>6)</sup>	3,80	6,31	15,19	20,01

Ware von nach	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
	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg <sup>8)</sup>		Heilbronn <sup>9)</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 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
März ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware Guterklasse Strecke von nach	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>7)</sup>					
	I	II	III	IV	V	VI
	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
Strecke	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 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
März ....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
April ....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
Mai ....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70

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

2. 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	12,25r
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14r
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 <sup>1)</sup>	39,20	39,20
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
Güterklasse V VI Ausnahmesatz			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
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bims Kies	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	25,76r
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie Güterklasse I II III IV	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36r
			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36r
			66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30r
			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30r
	Rhein-Ruhrhafen	—Heilbronn						
			89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware —————→		Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	von —————→	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	nach —————→	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>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	15,55r	14,12r	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	80,00r	80,00r	80,00	80,00
Dezember . . . . .		46,45	23,64r	20,91r	37,42	37,42
1963 Januar <sup>5)</sup> . . . . .		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar <sup>5)</sup> . . . . .		80,00	76,00r	70,67r	80,00	80,00
Marz . . . . .		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06

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		
von	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	
Route	nach	Hamburg	Hamburg	nördl. Helsingborg/ Goteborg	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 Nordseehäfen	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>6)</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	
1955 D.		25,00	7,60	16,63 <sup>9)</sup>	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11	19,8	
1956 D.		26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	.	22,25	17,83	21,6	21,5	
1957 D.			7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,2	15,6	
1958 D.		19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	12,11	12,6	
1959 D.		19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8	12,11	
1960 D.		21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8	16,0	
1961 D.		24,40	6,38	9,06	7,55	8,72	19,80	18,54	14,54	16,3	15,0	
1961 Okt.		27,80	.	8,90	7 10	8,56	20,17	.	15,94	16,11	16,3	
Nov.		.	7,42	.	7,26	8 56	19,75	21,00	12,50	18,2	17,3	
Dez.		.	7,21	11,00r	8,62	10,81	19,00	.	.	19,5	.	
1962 Jan.		22,80	7,05	.	8,92	9,82	20,33	.	.	15,7	15,8	
Febr.		22,71	.	9,14r	8,09	9,43	.	.	.	15,2	14,0	
März.		22,00	5,18	8,69	7,81	8,55	20,25	.	.	14,4	.	
April		21,33	5,36	.	7,17	7,50	.	.	12,75	14,4	.	
Mai		.	.	8,88	7,73	9,31	.	.	13,90	14,0	16,0	
Juni		.	.	9,21	8,29	9,71	19,83	.	13,45	14,1	.	
Juli		.	.	9,69	8,25	9,49	.	.	13,82	14,2	.	
Aug.		.	.	9,67	6,99	8,38	21,50	.	12,75	13,11	13,9	
Sept. <sup>7)</sup>		.	.	9,02	7,03	8,09	.	19,38 <sup>22)</sup>	12,75	13,10	16,3	
											14,4	

Ware	Steinkohle					Koks						
von	Stettin/Danzig /Gdingen		Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.	
Route	nach	Schweden nördl.v.Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Hafen	Ostseehäfen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Limfjord	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Hamina/ Vaasa
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1950 D.		15,25	.	9,00 <sup>9)</sup>	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.		16,95	22,24	.	.	13,20	15,05	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.		18,17	21,92	.	.	16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.		14,13	17,72	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.		13,23	13,86	9,30	8,43	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.		14,14	15,79	9,14	8,72	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.		15,25	18,71	10,76	10,15	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.		15,75	16,70	10,35	9,50	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3
1961 D.						14,90	18,30	13,64	19,5	23,11	20,6	22,4
1961 Okt.		16,92	18,85	10,30	10,25	.	.	13,42	19,8	21,6	.	23,9
Nov.		16,79	18,96	11,00	10 48	.	.	.	20,2	.	21,6	24 2
Dez.		18,00	19,93	11,05	10,33	15,00	.	.	21,6	29,9	22,6	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		11,10	12,95	9,43	8,18	.	.	.	16,2	.	.	.
Mai		12,13	.	10,46	9,00	.	.	12,00	18,0	24,0	.	18,2
Juni		14,42	.	10,00	9,31	.	.	.	21,7	24,7	.	19,8
Juli		14,67	16,08	10,33	9,19	.	16,44	13,13	20,11	.	.	19,9
Aug.		14,00	16,53	10,40	9,11	.	.	13,46	18,10	25,1	.	19,11
Sept. <sup>7)</sup>		15,63	.	10,97	8,85	.	.	13,69	18,5	.	.	20,8

Ware	noch: Koks					Briketts			Grubenholz		Gruben-/ Papierholz	Schnittholz
von	Emden/Weser					Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Bjorneborg	Kotka/ Bjorneborg	
Route	nach	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm Malarsee	Danemark, Ostk.Jutland <sup>8)</sup> u. Inseln	Kotka/ Bjorneborg	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	
1955 D.		19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	90,42	
1956 D.		20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	92,95	
1957 D.		14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	188,6	87,41	
1958 D.		15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	57,50	
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	
1960 D.		19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	76,64	
1961 D.		17,25	14,90	15,41	15,61	16,42	17,30	20,11	162,1	158,9	73,48	
1961 Okt.		.	16,00	17,13	17,50	.	19,07	20,4	190,0	.	76,60	
Nov.		.	.	14,00	.	.	19,67	.	190,0	162,6	.	
Dez.		.	15,33	18,00	.	.	21,47	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		.	14,67	14,83	14,63	.	13,55	.	152,1	.	170,83	
Mai		16,67	13,44	14,06	15,00	.	.	.	.	.	.	
Juni		15,43	15,28	.	16,13	.	.	.	155,10	73,00	172,50	
Juli		18,08	15,55	15,96	16,30	.	.	.	.	67,56	.	
Aug.		.	15,50	.	16,25	.	16,35	.	.	.	167,88	
Sept. <sup>7)</sup>		.	15,64	16,63	16,36	.	17,75	.	.	.	170,00	

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											
Route	von	Obere Zone Finnland <sup>1)</sup>		Obere Zone Schweden <sup>1)</sup>		nörtl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>	Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nörtl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>		
	nach	ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>4)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck	
Währ./Mengeneinheit		s je Standard						DM je Standard					
1950 D			135.2	127.1	120.8			91,75		82,50 <sup>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	75,56	89,25	80,42	
1958 D		202.2	180.5	200.5	181.6	174.1	169.2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00	
1959 D		190.10	187.4	185.0	182.8	170.7	171.7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25	
1960 D		248.10	230.2	252.6	229.2	210.1	209.2 <sup>6)</sup>	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90	
1961 D		240.8	222.6	240.7	223.2	204.9	211.7r	86,97	63,73	79,08	105.19	86,50	
1961 Okt.		244.3	229.8			214.6	215.9		65,00	81,75	99,25	101,00	
1961 Nov.		260.0	233.3		239.7		216.8r		62,33				
1961 Dez.			219.5		212.6	224.5	236.6		65,00				
1962 Jan.		230.0	207.5		200.0		205.11r		65,00	73,13r			
1962 Febr.		225.4	207.9		201.7		200.0			79,50	75,00		
1962 März.		229.6r	200.7		188.2		199.11r		63,70	74,67	84,33		
1962 April			208.2		199.4		207.2r		62,00	74,00			
1962 Mai		230.9	214.2		207.1		207.10		63,58	75,67			
1962 Juni		225.9	222.7		209.5		206.11			73,00			
1962 Juli		224.10	213.0		200.5		203.9			77,67	87,30		
1962 Aug.		217.6	203.2		203.2	199.5	195.6		63,67	74,20			
1962 Sept. <sup>7)</sup>		202.6	206.11	221.8	200.0		190.8	84,98	63,33				

Ware		noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
Route	von	nörtl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam				Lübeck
	nach	Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanale/ Niederrh. <sup>6)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
Währ./Mengeneinheit		DM je Standard						s je 2240 lbs	skr je 1000 kg			
1950 D		70,00 <sup>5)</sup>			100,00 <sup>5)</sup>		126,00 <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	17,92	18,70	10,50
1956 D		91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27.3	26.2	20,40	20,00	11,17
1957 D		94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20.10	23.8	15,94	14,75	8,00
1958 D		80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14.11	17.9	12,35	13,35	7,67
1959 D		85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16.9	19.9	13,23	13,89	8,63
1960 D		97,17	93,01	101,65	104,00	87,63	102,22	19.10	21.1	16,17	15,52	9,31
1961 D		101,84	87,13	94,07	117,50	84,74	103,78		19.9	14,42	14,88	8,85
1961 Okt.		110,83	92,88	96,50		86,80	106,00		20.5	14,50	15,94	
1961 Nov.			88,38			87,00	106,00		21.1	16,63	16,72	
1961 Dez.						86,33			23.7	19,08	18,31	
1962 Jan.							98,50		22.9	17,32	16,55	6,00
1962 Febr.									20.8	16,79	16,00	
1962 März						91,67			19.7	14,29	15,43r	
1962 April <sup>7)</sup>						93,00r	86,78		19.1	13,15	13,63	
1962 Mai						87,67	90,60		19.1	13,00	13,79	
1962 Juni							89,33		19.0	12,46	13,19	
1962 Juli				97,92		92,75	92,56		19.3	13,45	13,64	
1962 Aug.						79,67	87,08		18.10	13,25	12,43	
1962 Sept.						75,13	90,80		18.11	13,40	13,35	

Ware		Eisen und Stahl	Kalidünger					Steine				Gips
Route	von	Niederrh./Ruhr.	Deutsche Nordseehäfen					Lysekil		Gotland <sup>11)</sup>	Bornholm	Hildesheim
	nach	Strömstad/ Malmö <sup>10)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	nörtl. Aarhus/ Aalborg <sup>12)</sup>	Häf. i Limfjord u. a. Skagerrak <sup>13)</sup>	Varberg/ Karlshamn	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen	
Währ./Mengeneinheit		DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg					
1950 D			18,42	24,00		8,00	8,25		7,83			
1954 D		18,15	20,38	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50	
1955 D		20,50	24,33	23,11		8,50	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	17,34	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	17,33r	7,82	9,42	7,96	9,02		
1961 Okt.			19,90	22,25		19,60r	7,10		8,00	9,50		
1961 Nov.			20,33						8,00	9,50		
1961 Dez.				25,00					8,00			
1962 Jan.		14,84	21,17							8,18		
1962 Febr.			18,97 <sup>14)</sup>						7,90	7,69		
1962 März									7,77	8,00r		
1962 April <sup>7)</sup>							8,00	8,70	7,90	8,09		
1962 Mai								8,50	7,90	8,00		
1962 Juni			17,00 <sup>14)</sup>					9,50	7,90	8,90		
1962 Juli			22,33			18,35		9,11	7,90	9,00		
1962 Aug.			20,13	21,13				9,37		9,00		
1962 Sept.			18,86			17,93	7,33	9,43		8,67		

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	Rttd.	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)5)</sup>	.	.	13.10 <sup>4)5)</sup>	.	.	.	.	25.9 <sup>4)5)</sup>	3,61
1950 D	.	.	38.7 <sup>5)</sup>	5,72	5,24	40.1 <sup>5)</sup>	9,58	54.10 <sup>5)</sup>	9,74	.	68.9 <sup>4)</sup>	12,58
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	60.11	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
Mai	82.6	8,63	38.5	3,43	4,23	.	.	52.2	5,02	8,78	.	.
Juni	56.0	6,63	28.9	2,54	.	33.9	3,25	37.5	.	7,56	.	.
Juli	58.0	6,63	29.6	2,72	2,75	.	.	38.2	3,75	7,20	.	.
Aug.	54.6	7,41	30.5	2,50	2,78	32.11	.	32.8	3,55	7,03	45.0	.
Sept.	50.0	6,97	25.9	2,61	2,70	30.6	.	33.5	3,68	6,90	.	.
Okt.	55.6	7,43	34.2	2,94	3,26	30.10	.	33.2	4,09	6,80	.	.
Nov.	72.6	.	39.4	3,34	4,00	34.5	4,25	37.2	4,26	6,73	50.0	6,06
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
Febr.	72.6	7,80	40.0	.	.	35.7	4,15	34.0	4,50	7,25	.	6,75
März	75.0	7,85	41.1	3,58	4,00	31.6	4,50	36.9	4,88	7,42	.	.
April	61.11	.	38.1	4,14	4,50	32.6	.	48.10	.	7,93	.	.
Mai	75.10	8,94	42.10	4,60	4,46	.	.	50.0	6,25	9,18	.	.

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
von	La Plata <sup>6)</sup>			West-	Ost-Australien	Full Range	Nord-china	Süd-afrika	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba <sup>7)</sup>
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	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	70.7	44.10	0,19	87.4	67.6
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.6	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	54.10	62.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	.	52.5	33.5	0,15	81.0	49.8
1962 April	75.4	72.1	69.1	67.6	78.4	74.0	.	56.11	34.9	0,14	81.3	52.6
Mai	73.1	71.10	64.4	.	.	.	.	55.6	.	0,14	81.3	.
Juni	65.4	63.4	54.11	62.6	.	.	.	49.11	.	0,14	80.0	46.4
Juli	60.6	57.10	54.1	60.0	70.0	65.0	.	49.1	.	0,13	81.8	.
Aug.	63.4	57.4	52.5	70.4	.	.	.	48.9	.	0,14	80.0	.
Sept.	.	54.6	54.10	58.9	70.0	64.5	.	49.11	34.6	0,14	81.3	.
Okt.	58.9	51.11	52.4	59.2	68.9	66.6	.	51.11	27.6	0,16	.	.
Nov.	59.0	53.6	53.0	70.0	80.0	73.4	.	50.9	33.0	0,17	80.0	.
Dez.	66.5	58.11	64.6	67.6	78.4	75.8	.	54.2	35.0	0,18	80.0	.
1963 Jan.	63.9	60.2	64.10	70.0	.	.	.	50.2	32.6	0,18	81.8	.
Febr.	69.9	57.6	62.4	70.0	79.5	74.8	.	54.5	35.0	0,18	80.0	.
März	70.7	67.2	66.8	67.6	79.0	73.3	.	51.3	39.3	0,18	79.5	57.6
April	71.3	67.11	69.6	67.6	80.8	74.1	.	62.6	37.0	0,18	78.9	.
Mai	.	.	67.6	67.6	77.6	76.1	.	63.0	37.6	0,18	.	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba <sup>7)</sup>	Queensland <sup>10)</sup>		Mauritius	Morphou- Bay	Vassilliko- Bay	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagao <sup>11)</sup>
Route	Antw./Hbg. <sup>8)</sup>	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Niederlande		UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./Hbg. <sup>8)</sup>
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										
1938 D	.	.	34.0 <sup>4)</sup>	.	.	.	7.3 <sup>12)</sup>	8.3	.	.	.
1950 D	.	84.3	.	55.7	29.2	29.10	26.9	24.3	40.11	.	.
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	51.0	54.3	60.6
1956 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
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	96.5	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	49.6	39.4	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	47.10	41.1	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	49.11	44.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.6	26.4	.	21.10	54.9	43.11	42.10
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	.	.	.	.	.	47.3	37.0	33.6
Mai	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	47.6	37.9	34.9
Juni	45.9	80.0	77.6	58.0	23.6	.	.	21.6	43.9	34.5	31.0
Juli	.	80.0	77.6	54.4	20.8	.	.	20.3	.	.	28.5
Aug.	.	.	.	51.11	21.0	.	.	.	37.6	.	28.8
Sept.	.	.	.	54.10	21.0	.	.	.	32.6	30.6	26.0
Okt.	.	.	.	62.0	22.9	.	.	.	40.0	30.0	38.0
Nov.	.	90.0	87.6	62.8	25.0	.	30.0	.	37.6	.	36.9
Dez.	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	37.6	.	.
1963 Jan.	.	92.6	90.0	.	22.6	.	.	.	.	.	33.11
Febr.	.	97.6	95.0	.	.	.	.	22.6	.	31.0	33.0
März	58.8	92.9	90.3	.	.	.	.	.	50.9	37.6	35.0
April	60.9	90.0	87.6	.	.	.	.	25.0	50.9	.	38.6
Mai	62.6	.	.	78.2	.	.	.	.	.	.	38.11

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	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona <sup>2)</sup>	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
Route	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>				UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs							\$ je 2240 lbs			s je 2240 lbs	
1938 D .....		.	.	.	.	.	.	.	.	3,20	.	5,9
1950 D .....	44.0	.	21.7	.	.	.	31.3	.	.	5,61	8,17 <sup>4)</sup>	22.4
1954 D .....	55.5	.	25.4	.	.	18.8	37.2	38.3	36.0	5,67	10,28	20.4
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	17.0	27.6	22.11	20.3	3,61	6,55	16.0
1962 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	.	.	.	.	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	.
März ....	36.3	.	.	25.6	.	.	.	25.11	25.1	4,04	5,70	.
April ....	38.11	25.0	.	.	.	.	.	26.0	25.0	4,19	6,00	19.3
Mai ....	36.4	.	.	28.0	.	.	.	.	28.11	4,78	6,65	.

Ware	noch: Kohle		Rohöl			Düngemittel (Phosphat)					
von	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
Route	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>	25.10 <sup>8)</sup>	49.10 <sup>8)</sup>	31.1 <sup>8)</sup>	84.2 <sup>8)</sup>	36.0	23.0	24.2 <sup>9)</sup>
1954 D .....	41.3	27.2	23.5	.	.	.	.	44.3 <sup>8)</sup>	23.0	27.2	29.5
1956 D .....	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9
1957 D .....	.	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6
1958 D .....	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8
1959 D .....	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9
1960 D .....	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4
1961 D .....	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5
1962 D .....	36.5	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9
1962 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	18.0
Okt. ....	35.6	21.9	18.6	15.5	16.5	.	.	27.8	28.11	.	18.0
Nov. ....	37.6	21.0	.	15.3	16.9	.	.	28.10	29.9	.	18.0
Dez. ....	.	21.6	23.6	18.6	19.7	.	.	32.4	33.6	.	.
1963 Jan. ....	.	22.0	.	24.6	26.0	33.2	35.3	41.6	42.9	.	.
Febr. ....	.	.	.	31.3	33.4	.	.	55.1	57.2	.	18.6
März ....	.	.	.	28.2	29.11	.	.	52.6	54.6	.	.
April ....	.	31.6	.	17.7	18.3	.	.	32.0	33.5	.	.
Mai ....	.	.	33.0	17.4	18.5	.	.	32.2	33.5	.	.

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	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		
Route								Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien <sup>12)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>12)</sup>	West- italien <sup>12)</sup>	Japan <sup>12)</sup>
nach	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>12)</sup>	ECUK					
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$ je 2240 lbs				
1938 D .....												
1950 D .....	37.4	.	176.6	155.6	70.7	.	190.5	.	.	.	.	.
1954 D .....	33.2	89.6	195.3	172.0	88.2	13,97	223.2	.	.	8,54	.	.
1956 D .....	62.6	154.7	320.11	287.5	.	30,51	344.7	.	.	17,70	.	.
1957 D .....	46.5	108.9	304.4	268.9	97.6	19,24	.	.	.	12,28	.	.
1958 D .....	29.6	59.7	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6	.	.	6,07	6,47	.
1959 D .....	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7	.	.	6,04	6,42	10,33
1960 D .....	35.9	59.10	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08
1961 D .....	35.2	65.10	223.9	90.6	13.29	260.6	.	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1962 D .....	36.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12,00	238.0	.	7,78	5,26	6,08	10,44
1962 Juli .....	27.6	57.3	.	175.0	.	11,41	215.0	.	.	.	5,61	9,52
Aug. ....	.	.	205.6	.	70.10	10,63	226.6	.	.	.	5,58	9,48
Sept. ....	26.0	50.0	.	.	79.3	.	.	.	.	.	5,58	9,60
Okt. ....	.	.	.	.	71.3	.	275.0	.	.	.	5,40	8,78
Nov. ....	.	.	.	.	89.5	11,84	.	.	.	.	5,59	8,93
Dez. ....	.	.	.	.	83.8	12,02	.	.	.	.	.	9,64
1963 Jan. ....	.	48.6	.	.	85.2	.	.	.	.	.	6,14	9,60
Febr. ....	.	52.1	.	.	82.6	11,46	.	.	.	.	6,16	9,50
März ....	32.6	52.0	.	.	86.9	11,72	240.8	.	.	.	6,60	9,51
April ....	.	60.2	.	.	85.0	12,46	.	.	.	.	6,76	10,63
Mai ....	42.0	66.2	.	.	.	12,75	.	.	.	.	7,48	11,96

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. Reise- charter
						Reisecharter										
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>3)</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	101,8r	67,4	51,1	89,1	90,0r	97,1	82,9	77,0	99,2	90,1	82,3	89,1	49,8	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	
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	—	102,0r	—	80,4	73,0	
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	
März	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	97,5	102,3	104,2	89,4	86,7	88,4	103,5	101,3	93,1	73,7	
April	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	100,7	102,5	108,0	89,3	95,4	101,1	103,0	101,3	94,3	53,2	
Mai	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	109,9	115,7	118,9	97,3	99,9	113,6	102,5	—	104,8	53,1	

Land	Niederlande							Dänemark	Norwegen				Schweden	
Einsatzart	Trampfahrt							Tramp- fahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt		Tramp- fahrt	Tanker- fahrt
Indexgruppe	Reisecharter							Zeit- charter	Reise- charter	Reise- charter	Zeit- charter <sup>7)</sup>	Reisecharter	Reisecharter	
													ins- gesamt	Ge- treide
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	152,7	100,9	90	115
1954 D	322,6	353,1	234,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 <sup>8)</sup>	93,5	80,0	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	93,2	154	92
1956 D	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>9)</sup>	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	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	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	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	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	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	— <sup>11)</sup>	— <sup>11)</sup>
1961 Juli	227,4	215,3	—	245,6	—	288,0	292,1	433,3	82	83,4	79,7	48,2	121	45
Aug.	259,2	234,4	—	263,2	—	258,7	363,8	458,6	82	84,3	80,5	48,7	121	46
Sept.	264,7	249,7	—	298,6	—	297,6	393,3	488,0	82	85,5	83,5	47,9	120	53
Okt.	237,6	230,4	—	234,0	—	219,5	271,6	445,9	83	86,1	89,3	49,5	122	55
Nov.	267,6	260,5	—	290,9	317,5	295,3	303,5	458,1	84	85,8	78,5	49,3	124	52
Dez.	239,6	234,5	—	236,7	—	268,7	298,7	444,9	85	82,6	74,9	54,8	125	56
1962 Jan.	245,7	244,0	259,7	—	—	225,0	342,2	407,3	82	80,7	78,3	54,5	— <sup>11)</sup>	56
Febr.	244,1	236,4	308,0	—	—	238,7	285,6	393,9	81	80,3	68,9	59,9	—	48
März	255,3	242,0	—	214,6	—	265,0	360,9	401,9	80	81,0	63,9	55,1	—	52
April	261,2	261,2	—	—	—	—	—	389,5	79	81,7	64,7	40,8	—	51
Mai	230,5	232,8	—	217,7	—	212,1	270,5	390,5	79	80,7	69,8	49,2	— <sup>11)</sup>	—
Juni	175,7	176,6	—	179,4	—	170,5	—	343,1	80	77,4	64,0	53,9	—	—
Juli	187,5	182,6	—	185,2	—	220,1	271,7	300,0	80	74,7	61,9	58,8	—	—
Aug.	178,1	170,3	—	178,9	—	222,7	314,0	307,9	79	74,7	58,7	60,7	—	—
Sept.	167,4	159,7	—	164,1	—	240,4	221,5	282,3	79	73,7	55,3	42,7	—	—
Okt.	181,8	173,3	—	171,5	—	252,6	268,3	287,7	79	74,5	60,7	51,1	—	—
Nov.	189,8	190,0	—	180,3	—	191,4	—	335,3	79	75,1	66,0	54,3	—	—
Dez.	204,2	210,6	—	178,5	—	—	—	331,2	79	75,7	64,9	62,5	—	—
1963 Jan.	216,3	219,5	—	213,5	—	210,3	—	372,9	80	76,4	65,2	85,9	—	—
Febr.	215,1r	204,8	—	222,7	—	—	227,4	370,8	82	79,6	65,4	108,6	—	—
März	227,9	220,8	—	237,9	—	214,4	317,7	375,0	82	80,0	72,1	82,8	—	—
April	229,1	243,7	—	217,9	—	248,1	324,8	379,2	81	80,7	72,4	62,9	—	—
Mai	251,9	260,7	—	237,4	—	187,0	407,2	431,0	81	82,8	79,7	57,9	—	—

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.	78	69	64	57	90	82	83	57	66	60	68	75	87	68	57
1961 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	83	72	77	84	106	76	—
1962 Jan.	74	73	67	60	—	94	85	58	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	—	83r	—	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	65	53	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	—
März	73	71	72	71	—	81	92	61	74	60	74	79	—	65	54
April	77	78	74	71	—	102	93	69	82	58	76	81	88	69	—

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Indexgruppe	noch Europafahrt				Afrika-fahrt	Amerikafahrt				Asienfahrt (Japanfahrt)					
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Gruppen-Index	Kohle	Erz			Gruppen-Index	Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph. /Salz	Erz
	Mittel-meer <sup>7)</sup>	Nord-Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra-lien/ Mau-ritius	Casa-blanca		Nor-thern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer <sup>10)</sup>	Indien		Nord-Atlan-tik <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma-laya <sup>13)</sup>
	Großbritannien/ Kontinent	West-Europa	Groß-brit./ Kont.	Süd-Afrika	Süd-ame-rika	Northern Range			Japan						
1958 D.	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D.	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1960 D.	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82
1961 D.	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88
1962 D.	72	70	61	73	71	87	84	86	107	79	65	65	61	82	66
1961 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.	68	63	59	79	—	91	—	91	—	—	73	75	72	—	—
Febr.	82	63	58	77	—	94	90	—	112	79	76	74	68	—	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
März	69	59	81	74	—	93	105	—	90	83	64	56	75	—	64
April	81	66	72	85	—	87	115	62	—	84	65	60	65	—	69

Land →	Italien <sup>1)</sup>														
	noch Europafahrt				Afrika- fahrt	Amerikafahrt					Asienfahrt (Japanfahrt)				
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Grup- pen- Index	Kohle	Erz			Grup- pen- Index	Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph. /Salz	Erz
	Mittel- meer <sup>7)</sup>	Nord- Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypt- en <sup>9)</sup>	Austra- lien/ Mau- ritius	Casa- blanca		Nor- thern Range	Bra- silien	Afrika/ Mittel- meer <sup>10)</sup>	Indien		Nord- Atlan- tik <sup>11)</sup>	Nord- Pazifik	Mittel- meer/ Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/ Ma- laya <sup>13)</sup>
Großbritannien/ Kontinent		West- Europa	Groß- brit./ Kont.	Süd- Afrika	Süd- ame- rika	Northern Range			Japan						
1958 D. ....	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D. ....	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1960 D. ....	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82
1961 D. ....	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88
1962 D. ....	72	70	61	73	71	87	84	86	107	79	65	65	61	82	66
1961 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. ....	68	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
März ....	69	59	81	74	—	93	105	—	90	83	64	56	75	—	64
April ....	81	66	72	85	—	87	115	62	—	84	65	60	65	—	69

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 nach →			Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
Tanker-Größenklassen →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 <sup>1)</sup>	100,0		32.6		34.9		38.5		40.3		49.2 <sup>2)</sup> 80.10 <sup>3)</sup>		51.5 <sup>2)</sup> 83.2 <sup>3)</sup>		37.0 <sup>2)</sup> 80.3 <sup>3)</sup>	
Grundtarif Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32.6		34.6		38.5		40.10		49.5 <sup>2)</sup>		51.7 <sup>2)</sup>		35.3 <sup>2)</sup>	
1954 D .....	110,0		35.9		38.3		42.2		44.3		60.3		62.9		46.11	
1955 D .....	114,5		37.2		39.9		43.11		46.1		62.6		65.1		48.7	
1956 D .....	142,6		46.4		49.7		54.9		57.5		76.5 <sup>4)</sup>		87.9 <sup>4)</sup>		70.7 <sup>4)</sup>	
1957 D .....	139,2		45.3		48.5		53.6		56.0		92.4 <sup>4)</sup>		95.6 <sup>4)</sup>		82.10 <sup>4)</sup>	
1958 D .....	121,0		39.4		42.1		46.6		48.9		65.9		68.6		50.11	
1959 I. ....	111,6		36.3		38.6		42.10		45.7		61.5		63.10		45.7	
1959 II/IV D .....	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D .....	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1961 D .....	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8	38,10	35,11
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	52,4	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	51,4	46,9	36,5	33,11
1963 I. ....	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7	40,2	36,6

## 3. Sonstige Schiffsindexe (Großbritannien)

Indexart →	Activity — Index										Zeit- charter- Volumen- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
Indexgruppe →	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	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>b)</sup>	7,5	5,5	— <sup>b)</sup>	100,0	—
1955 D	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>b)</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	155
1959 D	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165
1960 D	165,3	76,3	13,7	12,7	6,1	10,6	13,2	8,2	8,9	15,5	131,9	175
1961 D <sup>a)</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>a)</sup>	166,8	92,6	12,3	10,5	5,1	9,4	7,6	6,8	12,4	10,0	125,6	—
1961 Juli <sup>a)</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>a)</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>a)</sup>	172,4	76,8	10,9	16,3	6,1	8,6	20,3	5,1	11,4	16,8	94,8	256
Okt. <sup>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</sup>	167,8	99,6	16,8	12,7	4,5	9,8	5,3	7,9	9,7	1,5	142,9	—
Juni <sup>a)</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>a)</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>a)</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>a)</sup>	134,4	72,0	13,2	7,4	3,6	5,8	9,1	3,8	19,1	1,3	136,1	—
Okt. <sup>a)</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>a)</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>a)</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>a)</sup>	167,5	98,5	7,3	12,0	3,8	10,9	9,2	5,4	11,2	9,1	133,1	—
Febr. <sup>a)</sup>	220,8	122,3	8,8	18,3	2,8	11,6	12,1	10,0	19,0	16,0	159,3	—
März	219,2	126,3	15,7	18,0	8,1	12,8	10,4	5,4	13,0	9,6	183,5	—
April	154,9	79,1	15,0	17,5	2,3	9,4	10,6	4,3	6,6	9,9	166,7	—
Mai	211,4	103,4	12,5	17,0	3,5	13,8	18,8	8,4	13,7	20,5	209,9	—

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

### III. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1958		1959		1960		1961		1962		1963	
			Durchschnitt										Mai	
			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	117	83
		HR	197	144	197	144	197	144	194	139	202	144	223	158
		HR a)	—	115	—	115	—	115	—	111	—	115	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	90	111	93	111	93	111	93	111	93	111	84
		HR	200	164	200	168	200	168	200	168	200	131	222	136
		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	143	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>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HR c)	—	70	—	70	—	70	—	70	—	—	—	—
	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	175	130
		HR	255	196	258	198	258	198	261	195	292	219	333	247
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	1281	971
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	817	—	867
Groß- britannien	London	HF	243	188	245	189	245	189	237	183	245	189	250	189
		HR	438	339	441	341	441	341	427	330	441	341	475	360
		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	430	312
		HR a)	—	265	—	252	—	247 <sup>1)</sup>	—	236 <sup>1)</sup>	—	247 <sup>1)</sup>	—	254
	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	627	456
		HR a)	—	388 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	343 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	372
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	414	301	393	283	403	289	397	278
		HR	746	542	746	542	746	542	707	509	726	521	755	529
		HR a)	—	434	—	434	—	422	—	405	—	418	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	116	85	116	85	114	82	119	85	124	87
		HR	209	153	209	153	209	153	206	148	215	153	236	166
		HR a)	—	—	—	120 <sup>1)</sup>	—	120	—	117	—	121	—	ab) 130
Norwegen	Oslo	HF	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328	427	345
		HR	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
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	399	291
Portugal	Lissabon	HF	543	402	543	402	543	402	522	386	517	382	535	386
		HR	978	724	978	724	978	724	940	695	931	688	1017	734
		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	635	464
		HR a)	—	—	—	377 <sup>3)</sup>	—	377	—	—	—	359	—	378
	Madrid	HF	417	309	417	309	417	309	401	297	398	294	412	305
		HR	751	557	751	557	751	557	723	535	717	530	783	580
		HR a)	—	—	—	464 <sup>3)</sup>	—	464	—	446	—	442	—	472
Schweden	Stockholm	HF	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328	427	345
		HR	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
Schweiz	Genf	HF	176	131	174	131	174	131	169	127	174	132	174	131
		HR	317	236	314	236	314	236	304	229	314	238	331	249
		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	240	175
		HR ab)	—	140	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	830	608	830	608	830	608	798	585	791	580	791	579
		HR	1494	1095	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1503	1101

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										Mai	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773
		HR	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2151	1469
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	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322
		HR	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 <sup>1)</sup>	3810	2512
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	5012	4018 <sup>2)</sup>	5941	3602 <sup>2)</sup>	5888	3570	6215	3768
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	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2223	1520	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	4513	2873
	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	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1461	994	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975
		HR	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 <sup>1)</sup>	2704	1853
Iran	Abadan	HF	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087
		HR	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 <sup>1)</sup>	3002	2066
	Teheran	HF	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087
		HR	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 <sup>1)</sup>	3002	2066
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	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773
		HR	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2151	1469
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	7811	4726
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	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773
		HR	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2151	1469
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	6335	3768
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	8258	5258
Amerika <sup>3)</sup>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	2976	1752
		HR	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5655	3329
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2996	1678 <sup>2)</sup>	2948	1552	2848	1552
		HR	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5393	3021 <sup>2)</sup>	5307	2794	5412	2949
Chile	Santiago	HF	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3344	2032 <sup>2)</sup>	3288	1912	3188	1912
		HR	6453	4684	6502	4725	6502	4725	6019	3658 <sup>2)</sup>	5919	3442	6058	3633
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	4370	3056
		HR a)	—	2980 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	2976	1752
		HR	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5655	3329
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	4294	3056
		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>	1828	1168
		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>	3474	2220
		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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg		1963	
				Durchschnitt								Mai	
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	1 bis 45	45	0,80	0,84	0,84	0,84	0,81	0,81	unter	45	0,84	
		über 45	45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,61	0,61	ab	45	0,64	
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	45	1,93	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12	unter	45	2,12	
		über 45	45	1,46	1,59	1,65	1,68	1,61	1,60	ab	45	1,60	
Deutschland	Berlin	1 bis 45	45	0,97	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10	unter	45	1,10	
		46 bis 500	500	0,75	0,79	0,80	0,80	0,80	0,77	ab	45	0,70	
		501 bis 1000	1000							ab	500	0,60	
	über 1000		ab							1000	0,40		
	Bremen	1 bis 45	45	1,21	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter	45	1,35	
		über 45	45	0,91	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05	ab	45	1,05	
	Düsseldorf	1 bis 45	45	0,54	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60	unter	45	0,60	
		über 45	45	0,41	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45	ab	45	0,45	
	Hamburg	1 bis 45	45	1,21	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter	45	1,35	
		über 45	45	0,91	0,98	1,00	1,00	1,00	1,04	ab	45	1,05	
München	1 bis 45	45	0,76	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85	unter	45	0,85		
	über 45	45	0,59	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65	ab	45	0,65		
Stuttgart	1 bis 45	45	0,41	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter	45	0,45		
	über 45	45	0,29	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	ab	45	0,35		
Finnland	Helsinki	1 bis 45	45	3,65	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92	unter	45	3,92	
		über 45	45	2,73	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96	ab	45	2,96	
Frankreich	Paris	1 bis 45	45	0,97	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	unter	45	1,04	
		über 45	45	0,75	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80	ab	45	0,80	
Großbritannien	London	1 bis 45	45	1,47	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	unter	45	1,60	
		über 45	45	1,12	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20	ab	45	1,20	
Italien	Rom	1 bis 45	45	2,02	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12	unter	45	2,12	
		über 45	45	1,51	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	ab	45	1,60	
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	45	0,80	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84	unter	45	0,84	
		über 45	45	0,62	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64	ab	45	0,64	
Norwegen	Oslo	1 bis 45	45	2,63	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter	45	3,16	
		über 45	45	2,00	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36	ab	45	2,36	
Österreich	Wien	1 bis 45	45	1,30	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40	unter	45	1,40	
		über 45	45	1,00	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	ab	45	1,04	
Portugal	Lissabon	1 bis 45	45	3,57	3,92	3,95	3,95	3,79	3,63	unter	45	3,66	
		über 45	45	2,69	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab	45	2,73	
Spanien	Madrid	1 bis 45	45	2,85	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter	45	2,88	
		über 45	45	2,14	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab	45	2,16	
Schweden	Stockholm	1 bis 45	45	2,68	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter	45	3,16	
		über 45	45	2,01	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40	ab	45	2,40	
Schweiz	Zürich	1 bis 45	45	0,86	1,00	1,01	1,01	0,97	0,92	unter	45	0,92	
		über 45	45	0,65	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab	45	0,69	
Turkei	Istanbul	1 bis 45	45	5,03	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36	unter	45	5,36	
		über 45	45	3,76	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04	ab	45	4,04	
<b>Afrika</b>													
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über 45	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	45	10,57	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76	unter	45	11,76	
		über 45	45	7,92	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84	ab	45	8,84	
Ghana	Accra	1 bis 45	45	9,79	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04	unter	45	11,04	
		über 45	45	7,34	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28	ab	45	8,28	
Marokko	Casablanca	1 bis 45	45	3,22	3,29	3,32	3,32	3,19	3,29	unter	45	3,29	
		46 bis 500	500	2,39	2,46	2,48	2,48	2,38	2,46	ab	45	2,48	
über 500	500	ab	500							2,24			
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	45	13,43	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80	unter	45	15,80	
		über 45	45	10,07	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84	ab	45	11,84	
<b>Asien</b>													
Birma	Rangun	1 bis 45	45	14,82	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00	unter	45	17,00	
		über 45	45	11,12	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76	ab	45	12,76	
Ceylon	Colombo	1 bis 45	45	13,43	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28	unter	45	14,28	
		über 45	45	10,07	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72	ab	45	10,72	
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	45	19,09	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60	unter	45	22,60	
		46 bis 250	250	14,31	17,33	17,74	17,81	15,90	11,84	ab	45	11,84	
		251 bis 500	500							ab	300	15,72	
		501 bis 1000	1000							ab	400	14,64	
		1001 bis 2500	2500							ab	500	13,84	
		2501 bis 7500	7500							ab	500	13,84	
über 7500	7500	ab	500							13,84			
Indien	Bombay	1 bis 45	45	12,12	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88	unter	45	12,88	
		über 45	45	9,08	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68	ab	45	9,68	
Kalkutta	1 bis 45	45	13,23	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08	unter	45	14,08		
	über 45	45	9,91	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56	ab	45	10,56		
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	45	17,14	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96	unter	45	19,96	
		46 bis 2500	2500	12,86	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96	ab	45	14,96	
2501 bis 7500	7500	ab	45							14,96			
Irak	Basra	1 bis 45	45	7,56	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04	unter	45	8,04	
		über 45	45	5,68	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04	ab	45	6,04	
Iran	Teheran	1 bis 45	45	8,72	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24	unter	45	9,24	
		über 45	45	6,55	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96	ab	45	6,96	
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über 45	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Japan	Tokio	1 bis 45	45	23,24	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52	unter	45	26,52	
		46 bis 100	100	17,43	20,29	20,73	20,87	19,39	16,48	10,60	ab	45	10,60
		101 bis 250	250								ab	100	19,08
		251 bis 500	500								ab	200	17,08
		501 bis 1000	1000								ab	300	15,28
		1001 bis 2500	2500								ab	400	14,20
2501 bis 7500	7500	ab	500								13,48		
Libanon	Beirut	1 bis 45	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über 45	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Pakistan	Karachi	1 bis 45	45	11,11	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76	unter	45	11,76	
		über 45	45	8,34	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84	ab	45	8,84	
Syrien	Damaskus	1 bis 45	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über 45	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Thailand	Bangkok	1 bis 45	45	15,97	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88	unter	45	17,88	
		über 45	45	11,99	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40	ab	45	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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg		1963
			Durchschnitt								Mai
Australien und Ozeanien											
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	1 bis 45	22,22	24,11	25,30	25,70	24,70	24,48	unter 45	45	26,24
		über 45	16,66	18,07	18,97	19,28	18,53	18,36	ab 45	45	19,68
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	1 bis 45	25,87	27,76	28,95	29,36	28,39	28,48	unter 45	45	30,24
		über 45	19,40	20,84	21,71	22,01	21,28	21,36	ab 45	45	22,68
Amerika											
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	19,53	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32	unter 45	45	23,28
		46 bis 100	14,66	16,00	16,60	16,80	16,14	16,00	ab 45	45	17,48
		101 bis 250					15,46	13,96	ab 100	100	14,68
		251 bis 500					15,16	13,04	ab 200	200	13,16
		über 500					13,89	9,24	ab 300	300	12,12
								ab 400	400	11,12	
									ab 500	500	10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,38	22,65	22,76	22,76	21,66	21,04	unter 45	45	22,24
		46 bis 100	16,08	17,01	17,09	16,05	15,16	ab 45	45	16,68	
		101 bis 250				15,25	12,76	ab 100	100	13,08	
		251 bis 500				14,96	11,88	ab 200	200	11,76	
		501 bis 1000				13,05	9,56	ab 300	300	10,92	
								ab 400	400	10,16	
									ab 500	500	9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	17,09	19,74	20,27	20,54	19,74	19,56	unter 45	45	21,52
		46 bis 100	12,84	14,83	15,22	14,81	14,68	ab 45	45	16,16	
		101 bis 250				14,20	12,84	ab 100	100	15,56	
		251 bis 500				13,92	12,00	ab 200	200	12,16	
		über 500				15,38	12,75	8,56	ab 300	300	11,24
								ab 400	400	10,36	
									ab 500	500	9,44
Chile	Santiago	1 bis 45	20,08	21,86	22,67	22,93	22,04	21,84	unter 45	45	23,80
		46 bis 100	15,08	16,42	17,02	16,55	16,40	ab 45	45	17,88	
		101 bis 250				15,85	14,32	ab 100	100	15,04	
		251 bis 500				15,53	13,36	ab 200	200	13,52	
		über 500				13,70	9,56	ab 300	300	12,48	
								ab 400	400	11,48	
									ab 500	500	10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,09	12,20	12,75	12,98	11,66	9,92	unter 45	45	11,12
		46 bis 100	8,32	9,16	9,58	8,54	6,80	ab 45	45	8,32	
		101 bis 250				7,76	4,48	ab 100	100	5,28	
		251 bis 500				7,50	3,68	ab 200	200	4,48	
		501 bis 1000				6,54	3,32	ab 300	300	4,08	
								ab 400	400	3,80	
									ab 500	500	3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	15,12	16,44	16,55	16,55	15,66	15,04	unter 45	45	16,24
		46 bis 100	11,34	12,35	12,43	11,55	10,64	ab 45	45	12,16	
		101 bis 250				10,75	8,24	ab 100	100	9,04	
		251 bis 500				10,45	7,36	ab 200	200	8,16	
		501 bis 1000				9,50	6,12	ab 300	300	7,56	
								ab 400	400	7,00	
									ab 500	500	6,28
Kuba	Havana	1 bis 45	13,13	14,40	14,92	15,12	13,74	12,04	unter 45	45	13,24
		46 bis 100	9,88	10,90	11,23	10,11	8,44	ab 45	45	9,96	
		101 bis 250				9,31	6,04	ab 100	100	6,84	
		251 bis 500				9,02	5,16	ab 200	200	5,96	
		501 bis 1000				8,13	4,76	ab 300	300	5,56	
								ab 400	400	5,24	
									ab 500	500	4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	14,44	15,71	16,28	16,51	15,05	13,28	unter 45	45	14,72
		46 bis 100	10,99	12,11	12,55	11,40	9,64	ab 45	45	11,32	
		101 bis 250				10,60	7,24	ab 100	100	8,20	
		251 bis 500				10,31	6,36	ab 200	200	7,32	
		501 bis 1000				9,30	5,92	ab 300	300	6,92	
								ab 400	400	6,60	
									ab 500	500	6,32
Peru	Lima	1 bis 45	19,53	20,80	20,92	20,92	19,89	19,28	unter 45	45	20,48
		46 bis 100	14,69	15,62	15,71	14,72	13,84	ab 45	45	15,36	
		101 bis 250				13,92	11,44	ab 100	100	11,88	
		251 bis 500				13,63	10,56	ab 200	200	10,64	
		501 bis 1000				11,98	8,52	ab 300	300	9,88	
								ab 400	400	9,20	
									ab 500	500	8,56
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	19,53	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32	unter 45	45	23,28
		46 bis 100	14,66	16,00	16,60	16,14	16,00	ab 45	45	17,48	
		101 bis 250				15,46	13,96	ab 100	100	14,68	
		251 bis 500				15,16	13,04	ab 200	200	13,16	
		über 500				13,81	9,24	ab 300	300	12,12	
								ab 400	400	11,12	
									ab 500	500	10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45	14,32	15,67	15,79	15,79	15,06	14,68	unter 45	45	15,88
		46 bis 100	10,75	11,75	11,84	11,07	10,36	ab 45	45	11,88	
		101 bis 250				10,27	7,96	ab 100	100	8,76	
		251 bis 500				9,98	7,08	ab 200	200	7,88	
		501 bis 1000				9,22	5,81	ab 300	300	7,48	
								ab 400	400	7,28	
									ab 500	500	5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	11,47	12,58	13,13	13,36	12,02	10,28	unter 45	45	11,48
		46 bis 100	8,61	9,46	9,87	8,81	7,04	ab 45	45	8,56	
		101 bis 250				8,01	4,61	ab 100	100	5,44	
		251 bis 500				7,71	3,76	ab 200	200	4,56	
		501 bis 1000				6,71	3,36	ab 300	300	4,16	
								ab 400	400	3,84	
									ab 500	500	3,56

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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindestge- wicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963
			November							Mai
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad .....	100	4,62	4,70	4,70	4,70	4,48	4,48	100	4,48
	c) Brüssel.....	100	0,46 <sup>1)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	100	0,48
	a) Damaskus .....	100	3,53	3,65	3,53	3,53	3,36	3,36	100	3,36
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	6,24	—	45	—
		500	—	—	—	—	6,20	—	500	—
	a) New York .....	45	5,08	5,09	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
		500	—	—	—	—	—	—	500	3,00
	a) Teheran.....	45	5,46 <sup>2)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung .....	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52	1,52	45	1,60
	a) New York .....	45	5,08	5,09	5,09	3,36	3,20	3,20	45	3,20
Holz, Kunstwaren.....	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60	1,60	100	1,72
Gewebe, ohne Textilfertigwaren ....	c) Göteborg .....	100	1,39 <sup>1)</sup>	1,47 <sup>1)</sup>	—	—	1,36	1,36	100	1,36
	a) New York .....	45	4,87	4,62	4,62	3,02	2,88	2,88	45	3,00
		500	—	—	—	—	2,72	2,72	500	2,48
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68
	c) Teheran.....	45	4,83 <sup>1)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel... ..	45	0,46 <sup>1)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	45	0,48
		100	—	—	—	—	—	0,40	100	0,40
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,47	—	—	1,40	1,40	100	1,40
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68
	c) Teheran.....	45	4,83 <sup>1)</sup>	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
Bijouteriewaren.....	b) London .....	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen- Ersatzteile .....	c) Brüssel.....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44
		500	—	—	—	—	—	0,40	500	0,40
Teile von Automobilen und von land- wirtsch. Masch.....	New York .....	45	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80	45	3,00
		1000	—	—	—	—	2,64	2,64	300	2,80
								500	2,40	
Geschäfts-, Buromaschinen .....	Kairo .....	100	3,24	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>	100	3,72 <sup>4)</sup>
	New York .....	45	—	5,33	5,33	5,33	4,40	4,40	45	4,40
		250	—	—	—	—	2,80	2,80	200	3,20
		3000	—	—	—	—	2,64	2,64	500	2,40
Kugellager .....	London .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84	100	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier .....	100	—	1,51	1,51	1,51	1,44	1,44	100	1,56
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44
		250	—	—	—	—	—	0,40	250	0,40
	c) Bagdad .....	45	—	4,87	4,87	4,87	4,64	4,64	45	4,64
	Bogotá .....	45	—	9,53	9,53	9,53	8,12	—	45	—
		250	—	—	—	—	7,96	—	250	—
		500	—	—	—	—	6,92	—	500	—
		1000	—	—	—	—	6,52	—	1000	—
	Caracas .....	45	—	8,57	8,57	8,57	6,84	—	45	—
		250	—	—	—	—	6,68	—	250	—
		500	—	—	—	—	5,84	—	500	—
		1000	—	—	—	—	5,36	—	1000	—
	Mexiko City ....	45	—	7,69	7,69	7,69	6,12	—	45	—
		250	—	—	—	—	5,96	—	250	—
		500	—	—	—	—	5,92	—	500	—
		1000	—	—	—	—	5,44	—	1000	—
	New York .....	45	6,13	5,08	5,08	5,08	3,52	3,52	45	3,60
		250	—	—	—	—	3,36	3,36	200	3,44
		1000	—	—	—	—	2,88	2,88	1000	2,96
	Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44	1,44	45
b) Mexiko City ....		45	8,36	7,85	7,85	7,85	5,84	—	45	—
		500	—	—	—	—	5,80	—	500	—
a) New York .....		45	5,09	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32
		—	—	—	—	—	—	—	300	2,88
								1000	2,64	
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	c) London .....	45	—	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88
		100	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80	100	0,80
								250	0,64	
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör	Athen.....	45	—	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32	45	2,32
	Beirut .....	45	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28
	Houston .....	45	7,06	6,89	6,89	6,89	4,80	—	45	—
	Kairo .....	45	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28
	d) New York .....	45	—	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32
		—	—	—	—	—	—	—	300	2,88
		—	—	—	—	—	—	—	1000	2,64
Uhren aller Art a. n. g. ....	Montreal .....	45	—	6,38	6,38	6,38	6,00	6,00	45	6,00
		100	—	—	—	—	4,56	4,56	100	5,36
		250	—	—	—	—	3,68	3,68	200	4,48
		500	—	—	—	—	3,28	3,28	300	4,08
		1000	—	—	—	—	2,96	2,96	400	3,76
		—	—	—	—	—	—	—	500	3,48
	New York .....	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,00	6,00	45	6,00
		100	—	—	—	—	4,56	4,56	100	5,36
		250	—	—	—	—	3,68	3,68	200	4,48
		500	—	—	—	—	3,28	3,28	300	4,08
	1000	—	—	—	—	2,96	2,96	400	3,76	
								500	3,48	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut .....	100	—	3,40	3,40	3,40	3,24	3,24	100	3,24
	c) Brüssel.....	100	0,50	0,46	0,46	0,46	0,44	—	100	—
		250	0,46	0,42	0,42	0,42	0,40	—	250	—
	c) Casablanca .....	100	—	1,93	1,93	1,93	1,84	1,84	100	1,84
	c) Tunis .....	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52	100	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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963
			November							Mai
Fische und Fischwaren . . . . .	Belgrad . . . . . Lissabon . . . . .	100 100 250	— — —	1,47 — —	1,47 — 2,06 <sup>4)</sup>	1,47 — 2,06 <sup>4)</sup>	1,40 — 1,92 <sup>4)</sup>	1,40 — 1,92 <sup>4)</sup>	100 100 250 500	1,40 1,84 1,68 1,52 1,64
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme . . . . .	Tanger . . . . .	45	—	1,72	1,72	1,72	1,64	1,64	45	1,64
	Damaskus . . . . .	45	2,56 <sup>2)</sup>	2,81 <sup>2)</sup>	2,26	2,06	1,96	1,96	45	1,96
	Delhi . . . . .	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32	3,32	100	3,32
	Istanbul . . . . .	250	—	—	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,44
	Kairo . . . . .	45	2,23 <sup>2)</sup>	2,35 <sup>2)</sup>	2,27	2,27	2,16	2,16	45	2,16
	Kalkutta . . . . .	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04	4,04	100	4,04
	Karachi . . . . .	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	100	3,28
	Oran . . . . . Teheran . . . . .	100 250	— 3,36	1,60 2,39	1,60 2,39	1,60 2,39	1,52 2,28	1,52 2,28	100 250	1,52 2,28
Opium roh . . . . .	Istanbul . . . . .	250	—	2,52	2,52	2,52	2,40	2,40	250	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. . . . .	Montreal . . . . .	45 250 <sup>6)</sup>	— —	5,46 —	5,46 <sup>5)</sup> 4,17 <sup>6)</sup>	5,46 <sup>5)</sup> 4,17 <sup>6)</sup>	3,62 <sup>5)</sup> —	3,64 —	45 500	3,64 3,00
	b) New York . . . . .	45 250 <sup>6)</sup>	5,12 —	5,12 —	5,09 <sup>5)</sup> 3,80 <sup>6)</sup>	5,09 <sup>5)</sup> 3,80 <sup>6)</sup>	3,62 <sup>5)</sup> —	3,64 —	45 500	3,64 3,00
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme a. n. g. . . . .	b) New York . . . . .	45	5,12	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45 500	3,64 3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g. . . . .	Athen . . . . .	45 100 250	— — —	— 2,44 —	2,69 2,44 2,18	2,69 2,44 1,81	2,68 2,32 1,72	2,56 2,32 1,72	45 100 250	2,56 2,32 1,72
	Bangkok <sup>7)</sup> . . . . .	45 <sup>7)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88	4,88	45	4,88
	Johannesburg . . . . .	250	4,70	4,96	4,96	4,96	4,72	4,72	100	2,96
	Karachi <sup>8)</sup> . . . . .	100	3 15	3 15	3 15	3 15	3 00	3 00	100	3 00
	b) London . . . . .	100	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80
									250	0,72
	d) Mailand <sup>9)</sup> . . . . .	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80
	b) Montreal . . . . .	45	—	4,49	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>	3,40	45	3,60
									100	3,40
	New York <sup>10)</sup> . . . . .	45	5,12	4,20	4,17 <sup>5)</sup>	4,17 <sup>5)</sup>	—	—	45	—
	a) Paris <sup>11)</sup> . . . . .	45	0,59 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>	0,59 <sup>2)</sup>	0,59	0,56	0,52	45	0,52
								100	0,48	
	Teheran . . . . .	250	2,98	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. . . . .	c) Manchester . . . . .	100 500	— 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,92 0,80	0,92 0,76	45 100 500	1,00 0,92 0,76
	New York . . . . .	45	4,83	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45	3,00
									500	2,40
	Tokio . . . . .	100	—	9,41 <sup>4)</sup>	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00	100	8,56
Gewebe, ohne Textilfertigwaren . . . .	Bogota . . . . .	100	—	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	6,68	6,68	100	6,68
	Caracas . . . . .	100	—	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	5,68	5,68	100	5,68
	Dublin . . . . .	45	—	1,18	1,18	1,18	1,12	1,12	45	1,12
	c) London . . . . .	45	—	—	—	—	0,84 <sup>13)</sup>	0,84 <sup>13)</sup>	45	0,84 <sup>13)</sup>
		100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,72	0,72	100	0,80 <sup>13)</sup>
		250	—	—	—	—	—	—	250	0,72 <sup>13)</sup>
		500	—	—	—	—	—	0,64 <sup>13)</sup>	500	0,64 <sup>13)</sup>
	c) Manchester . . . . .	45	—	—	—	—	—	—	45	1,00
		100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92 <sup>13)</sup>	100	0,92 <sup>13)</sup>
									250	0,84
		500	—	—	—	—	—	0,76 <sup>13)</sup>	500	0,76 <sup>13)</sup>
	Mexiko City . . . . .	45	—	7,22	7,22	7,22	5,28 <sup>2)</sup>	5,28 <sup>2)</sup>	45	5,28 <sup>2)</sup>
	New York . . . . .	45	4,91	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45	3,00
								500	2,40	
	Paris . . . . . Tokio . . . . .	45 100	— —	0,50 9,41 <sup>4)</sup>	0,50 9,41 <sup>4)</sup>	0,50 8,74 <sup>4)</sup>	0,48 8,00	0,48 8,00 <sup>13)</sup>	45 100	0,48 8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. . . . .	Barcelona . . . . .	45 100 250	— — —	— 1,34 —	— 1,34 —	— 1,34 —	— 1,28 —	1,28 1,16 1,04	45 100 250	1,28 1,16 1,04
	d) Brüssel . . . . .	100	0,38	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48 <sup>12)</sup>	45	0,48 <sup>12)</sup>
									250	0,46
	c) Malmö . . . . .	100	—	1,26	1,26	1,26	1,20	1,20	100	1,20
	c) Manchester . . . . .	45	—	—	—	—	—	1,00	45	1,00
		100	—	—	—	—	—	0,92	100	0,92
		250	—	1,05	0,88	0,88	0,84	0,84	250	0,84
		500	—	—	—	—	—	0,76	500	0,76
	Paris . . . . .	45	—	0,55 <sup>3)</sup>	0,55	0,50	0,48	0,48	45	0,48
	c) New York . . . . .	45	4,91	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	45	4,40
									300	3,04
	Tel Aviv/Jaffa . . . . .	100	—	3,23	3,23	3,23	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	100	3,08 <sup>4)</sup>
	c) Zurich . . . . .	45	—	0,59	0,59	0,59	0,56	0,52	45	0,52
Gold, verfeinert oder unverfeinert . . .	e) Johannesburg . . . . .	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96	8,96	1000	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>	2,16 <sup>4)</sup>	2,16 <sup>4)</sup>	250	—
	Glasgow . . . . .	100	—	—	—	—	—	1,20	100	1,20
		250	1,05 <sup>3)</sup>	—	1,18	1,18	1,12	1,00	250	1,00
	b) Houston . . . . .	45	7,10	6,30	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>5)</sup>	—	45	—
	b) New York . . . . .	45	5,59	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	45	4,40
		250	—	—	—	—	2,82 <sup>5)</sup>	2,80	200	3,20
		3000	—	—	—	—	2,65	2,64	500	2,52
	Stockholm . . . . .	100	1,51	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>	100	1,84 <sup>4)</sup>
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör . . . . .	d) Mailand . . . . .	100 250	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,76 0,68	0,72 0,64	100 250	0,72 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>3)</sup>
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands-				Auslands-			Inlands-			Auslands-		
	verkehr												
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	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>	40 <sup>1)</sup>	70 <sup>1)</sup>	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben								Päckchen				
	Inlands-				Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr			
	verkehr												
Stand- s dgt 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>9)</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>9)</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	Höchsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
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
1. 3. 1946 . . . .	5,0	10,0	40,0	10	20	40	60	90	120
1. 9. 1948 . . . .	3,5	7,5	30,0	8	15	30	45	70	90

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

Sätze in Pf

Stichtag der Neufestsetzung	Postanweisungen															
	bis 10		über 10 bis 25		über 25 bis 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		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	80	100

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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

2. Ortsgesprächsgebühren

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup> bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1. 5. 1927 .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 <sup>2)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr													
1. 5. 1927 .....	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>2)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,20	0,26 <sup>2/3</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	
1. 9. 1944 .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 6. 1950 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)  
in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>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	3,00
1. 7. 1954 .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1. 3. 1956 .....	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1. 7. 1963 .....	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64

C. Telegrafen- und Telexverkehr

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

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme <sup>6)</sup>	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern	für jedes weitere 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			Stand am						
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963
<b>Europa</b>									
Dänemark	Kopenhagen	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		b)	0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
Großbritannien <sup>12)</sup>	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15
<b>Afrika</b>									
Südafrika	Kapstadt	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20
		b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60
<b>Asien</b>									
Indien	Bombay	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50
Singapur	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50
<b>Australien und Ozeanien</b>									
Australien	Sydney	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70
		b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35
<b>Amerika</b>									
Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60

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

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

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

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

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

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

Von Düsseldorf nach		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) <sup>8)</sup>	(2,70) <sup>8)</sup>
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	7,80
Großbritannien <sup>7)</sup>	London	5,20	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,45	3,45	3,45	(3,30) <sup>8)</sup>	(3,30) <sup>8)</sup>
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	6,30	4,80
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) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60	3,30 <sup>8)</sup>
Schweden	Stockholm	5,75	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	(4,20) <sup>8)</sup>	(4,20) <sup>8)</sup>	(4,20) <sup>8)</sup>	(3,40) <sup>8)</sup>	(3,00) <sup>8)</sup>	(3,30) <sup>8)</sup>
Schweiz	Bern	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(2,40) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>	(1,80) <sup>8)</sup>
<b>Afrika</b>														
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00
<b>Asien</b>														
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,90	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>2)</sup> (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrtschein (ab 1. 1. 63)			
1928 <sup>2)</sup> .....	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>2)</sup> .....	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943 .....	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944 .....	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948 .....					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957 .....	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958 .....	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,80) <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	(0,80) <sup>4)</sup>	(1,60) <sup>4)</sup>	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte <sup>5)</sup> gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) <sup>6)</sup>			
1928 <sup>2)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943 .....	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944 .....	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948 .....					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	9,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12 <sup>00</sup>	14,00	3,50 <sup>8)</sup>	5,50 <sup>8)</sup>	8,50 <sup>8)</sup>	10,00 <sup>8)</sup>
1. 1. 1963 .....	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	...	...	...	...
	Schülerwochenkarte <sup>7)</sup> gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte <sup>7)</sup> gültig nur an Werktagen			
1928 <sup>2)</sup> .....	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	1,90	3,85	6,60	8,65	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 Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen)

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

#### B. Güterverkehr

### II. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

##### 1. Frachtsätze

Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten- und Tarifierungsanzeiger 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 Tarifierungsanzeiger 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, Ratzeburg; 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-IIeft 1961 <sup>1)</sup>

Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, Bury Court, St. Mary Axe, London E C 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, Revised Basis (1960 = 100), 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 Flore <sup>1)</sup>; Inform. Maritt. Anno XV Num. 7, Juli 1959 <sup>1)</sup>

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

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

##### 3. Sonstige 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.