

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-249

Reihe 7

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1964**



Bestellnummer: M 7 — vj 2/64

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Sommer 1964 .....	3
Schaubilder .....	6
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter) .....	6
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter) .....	6
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil .....	
A. Allgemeine Vorbemerkungen .....	7
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	7
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	8
Tabellenteil .....	
I. Eisenbahnverkehr .....	
A. Personenverkehr .....	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	15
B. Güterverkehr .....	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Südgut .....	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	16
II. Schiffsverkehr .....	
A. Binnenschifffahrt .....	
1. Frachtsätze .....	17
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar .....	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	20
B. Seeschifffahrt .....	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	21
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	23
C. Schiffsverkehrsindices .....	
1. Indices der Seefrachtraten .....	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien) .....	28
III. Luftverkehr .....	
A. Personenverkehr .....	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
B. Güterverkehr .....	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wich- tigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flug- häfen 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. Fernsprecheverkehr .....	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr) .....	37
C. Telegrafen- 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 .....	39

Abgeschlossen am 17. September 1964

Erschienen im Oktober 1964

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

## Preise für Verkehrsleistungen im Sommer 1964

### Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

In der Bundesrepublik Deutschland stimmte die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen am 17. April 1964 einem Antrag der Deutschen Bundesbahn auf Änderung der Tarifelemente des Deutschen Eisenbahngütertarifs, der im Bundesgebiet (ohne Berlin) gilt, zu. Die Vorschläge der Bundesbahn wurden vom Bundeskabinett mit kleinen Abänderungen genehmigt und sind am 1. August d. J. in Kraft getreten. Danach ergeben sich im einzelnen folgende Tarifänderungen:

1. Einengung der Güterklassenstaffel (Verringerung des Spannenverhältnisses von 100 : 64,3 auf 100 : 78), wobei sich beträchtliche Ermäßigungen ergeben (rund 20% bei den Klassen A/B bis E und rund 10% bei Klasse F).
2. Neufestsetzung der festen Abfertigungsgebühr (geringfügige Erhöhung).
3. Vereinheitlichung der Entfernungsdegression und ihre Verstärkung in den mittleren Entfernungszonen: Diese Änderungen haben unterschiedliche Ermäßigungen bei den Streckenfrachten der Klassen A/B und C/D von 101 km an in allen Entfernungen und bei den Klassen E bis G von 601 km an zur Folge. Geringfügige Erhöhungen ergeben sich bei den Streckenfrachten der Klassen E bis G bei 600 km und darunter. Um einer Benachteiligung entfernter Verkehrsgebiete vorzubeugen, wurden die Frachten für die Entfernungen von mehr als 600 km stärker ermäßigt, als im Änderungsantrag der Ständigen Tarifkommission vorgesehen war.
4. Das Ausmaß der beschriebenen Ermäßigungen soll durch eine beträchtliche Erhöhung der Zuschläge für die 10- und 5-Tonnen-Nebenkasse zum Teil ausgeglichen werden. Damit will man die Mengenstaffel den tatsächlichen Kosten anpassen. Absolute Erhöhungen ergeben sich dabei für die 5-t- und 10-t-Nebenkassen der Güterklassen F und G.

Außerdem wurde das Wagenstandgeld für bahneigene Güterwagen für die ersten 24 Stunden von 6 auf 8 DM heraufgesetzt, für die zweiten 24 Stunden von 10 auf 12 DM und für jede weiteren 24 Stunden von 15 auf 20 DM. Für bahneigene Kühl- und Tiefladewagen verteuerte sich das Standgeld in ähnlichem Ausmaß.

Der gewerbliche Güterfernverkehr hatte im Juli in einem Verwaltungsstreitverfahren den Tarifänderungsantrag der Bundesbahn angefochten und eine gerichtliche Anordnung zu erreichen versucht, wonach die Tarifänderungen noch nicht zum 1. August in Kraft gesetzt werden sollten. In erster Instanz wurde der Antrag vom Verwaltungsgericht in Köln abgelehnt.

Im Städteschnellverkehr mit Großbehältern sind die Frachtsätze am 1. August 1964 den am gleichen Tage in Kraft getretenen neuen Tarifsätzen für 20 t-Wagenladungen angepaßt worden.

Nach der Aufnahme der Schifffahrt auf der kanalisierten Mosel gewährt die Deutsche Bundesbahn in Verbindung mit der französischen SNCF ab 1. Juli 1964 ermäßigte Wettbewerbsfrachten für den Kohle- und Kokstransport aus dem Ruhrgebiet nach Lothringen. In 14 Verkehrsverbindungen wurden die Normaltarife um 30 bis 39% ermäßigt. Es werden außer den eigentlichen Tarifsenkungen (um 20 bis 25%) Mindestmengenvergütungen zwischen 1 FF je t (für 100 000 Jahrestonnen) und 5,50 FF je t (für 1,25 Mill. Jahrestonnen) gewährt.

Ab 1. Juni bietet die Deutsche Bundesbahn der Saarwirtschaft im binnendeutschen Verkehr von Saarbrücken nach Ludwigshafen (im Hinblick auf einen künftig zu bauenden Saar-Pfalz-Kanal) günstige „Als-ob-Tarife“ für alle kanalfähigen Güter an, vor allem für Steinkohlen sowie für Eisen und Stahl. Die Hohe Behörde der Montanunion erklärte dazu, daß sie diese Tarife vor ihrer Einführung hätte genehmigen müssen. Die neuen Tarifsätze werden vom saarländischen Güterfernverkehrsgewerbe als abträglich angesehen. Die Tarifverbilligung kann von der Bundesbahn wieder aufgehoben werden, sobald in den Haushalten des Saarlandes oder des Bundes Mittel für den Bau des Kanals eingesetzt werden.

### Niederlande

In unserer Meldung über die Tarifierhöhung der niederländischen Eisenbahnen für den Personen- und Frachtverkehr im Vortext unseres letzten Berichts (M 7 — vj 1/1964, S. 3) ist das angegebene Datum zu berichtigen. Die Erhöhung trat am 1. März 1964 in Kraft und nicht, wie irrtümlich angegeben, am 1. März 1963.

### Frankreich

Die französische SNCF gewährt zusammen mit der Deutschen Bundesbahn Wettbewerbsfrachten für den Kohle- und Kokstransport Ruhrgebiet — Lothringen (Näheres darüber s. Bundesrepublik Deutschland).

### Italien

Die Mailänder Nordbahn, die nach den italienischen Alpenseen führt, hat mit Wirkung vom 1. August 1964 wegen des starken Anstiegs der Lohnkosten ihre Personalfahrpreise um 15% hinaufgesetzt.

### Schweden

Am 1. Juli 1964 wurde bei den Schwedischen Staatsbahnen eine schon seit langem geplante Tarifreform durchgeführt. Sie brachte u. a. in den höheren Gewichtsklassen Tarifsenkungen, in den niedrigeren dagegen Tarifierhöhungen. Die Frachten für Expressgut sowie für Eil- und Frachtstückgut wurden erhöht. Bei sperrigen Gütern wird ab 1. Oktober 1964 die Raumgewichts-Berechnung angewandt. Die Mindestgewichte bei Wagenladungen wurden erhöht, ebenso die Mindestfrachten bei Eil- und Frachtgut.

### Kanada

Bei den Kanadischen Staatsbahnen (CN) wurde am 20. Mai 1964 ein neuer grundlegend umgestalteter Personentarif zunächst für ein Jahr eingeführt, der bereits 1962 von der Canadian Pacific Railway Inc. probeweise angewendet worden war (vgl. M 7, 1963/64, S. 4). Er bringt starke Fahrpreisermäßigungen in verkehrsschwachen Zeiten.

### Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise Bundesrepublik Deutschland

Der Gewerbliche Güterfernverkehr hat als Gegenmaßnahme gegen die Tarifsenkungen bei der Deutschen Bundesbahn (Ausnahmetarif vom 1. Mai 1964) am 19. Mai 1964 Ausnahmetarife für Eisen- und Stahlerzeugnisse sowie für Schrott eingeführt. Die Ermäßigungen gegenüber den Normaltarifen betragen bis zu 35%. Der neue Ausnahmetarif für Eisen und Stahl ist jedoch kein Festtarif. Er kann innerhalb einer bestimmten Marge überschritten werden.

Des weiteren sind der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr Ausnahmetarife für Kalziumlegierungen usw. sowie für Rohmetanol genehmigt worden. Sie sind am 27. April bzw. am 15. Juni 1964 in Kraft getreten. Zum 3. August wurde der Ausnahmetarif für schweres Heizöl, der am 27. April 1964 für den Versand ab Ingolstadt eingeführt worden ist, auf den Raffineriestandort Neustadt an der Donau erweitert.

### Großbritannien

In London wurden am 19. Juli 1964 die Tarife in allen Transportdiensten (Bus, Untergrundbahn und Vorortsbahnen) im Durchschnitt um 7,5% erhöht.

### Italien

Die Tarife für die Personen- und Frachtbeförderung bei den von Mailand ausgehenden Autobuslinien wurden am 1. August um 10% hinaufgesetzt.

### Binnenschiffahrtsfrachten

#### Frankreich

Die bereits vor einem Jahr angekündigte Erhöhung der französischen Binnenschiffahrtsfrachten ist nunmehr zum 15. Juli 1964 durchgeführt worden. Zugleich wurde der Binnenschiffahrtstarif, der seit 1946 in Kraft war, grundlegend umgestaltet.

Seeschiffahrtsfrachten

Nachdem der Trampfrachtenmarkt vom Jahresbeginn bis Anfang Juli 1964 im großen und ganzen im Zeichen leicht rückläufiger Raten gestanden hatte, sind seit Mitte Juli die Reisecharterraten für Massengut, besonders für Getreide, beachtlich gestiegen. In der Tankerfahrt blieben die Frachtraten jedoch gedrückt, obwohl weitere Tanker in die Getreidefahrt übergewechselt sind.

Verhältnismäßig lebhaft war vor allem im Verlauf des Frühjahr das Zeitchartergeschäft, wodurch aber die rückläufige Ratenbewegung auf diesem Marktsektor nicht aufgehalten wurde.

Nach den Berechnungen der Maritime Research Inc. sind die Trampfrachten von April bis Juli 1964 im ganzen um 1% weiter zurückgegangen. Sie lagen jedoch im Juli um 3% höher als im Juli 1963. Im einzelnen zeigten sich folgende Ratenbewegungen ab:

Reisecharterindices	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Bundesrepublik Deutschland .....	— 1	+ 3
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 1	+ 7
davon Getreide .....	— 4	+ 1
Zucker .....	+ 1	+ 9
Erz .....	— 6	+ 13
Kohlen .....	— 3	+ 2
Holz .....	+ 1	+ 13
Düngemittel .....	+ 4	+ 9
Schwefel .....	—	+ 21
Niederlande <sup>1)</sup> .....	+ 6	+ 16
Dänemark .....	± 0	+ 4
Norwegen .....	+ 1	+ 4
Italien .....	— 2	+ 11

<sup>1)</sup> Reisecharterindex berechnet von Joh. den Braber, Rttd.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 7	+ 14
Niederlande .....	— 7	+ 19
Norwegen .....	— 9	+ 11
Vereinigte Staaten <sup>1)</sup> .....	— 11	+ 12

<sup>1)</sup> Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten

Die Tankerraten (Reisecharterindices auf Basis Scale/Intascale) sind von April bis Juli nochmals stark zurückgefallen.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Reisecharterindices		
Bundesrepublik .....	— 19	+ 16
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 11	+ 27
Norwegen .....	— 8	+ 20
AFRA-Durchschnittsraten <sup>1)</sup> für Tanker		
von 15 000 bis 24 999 tdw (General Purpose) .	± 0	— 3
von 25 000 bis 44 999 tdw (Medium Range) .	+ 1	— 6
von 45 000 bis 69 999 tdw (Large Range) ....	— 7	— 13

<sup>1)</sup> Nach London Tanker Brokers' Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv-, Mengen- und Zeitcharterraten sowie Selbstkosten der Werflotten und zu rd. 10% Reisecharterraten. Veränderung am 1. Juli 1964 gegenüber 1. April 1964 bzw. 1. Juli 1963.

Eine leicht ansteigende Entwicklung ergab sich bei der langfristigen Charter für Tanker mittlerer Größe.

Ab 1. Juli 1964 berechnet die Londoner Tankermakler-Vereinigung ihre AFRA-Durchschnittsraten nur noch in halbjährigen Abständen. Die Raten werden jeweils am 1. Januar und 1. Juli veröffentlicht. Statt der bisherigen zwei Größenklassen (kleinere Tanker mit 13 500 bis 24 999 tdw und Großtanker ab 25 000 tdw) sind der Berechnung nunmehr drei Klassen zugrunde gelegt worden (s. Tabelle).

In der Linienfahrt blieben sowohl die Stückgut- als auch die Massengutfrachten unverändert. Beide lagen im Durchschnitt um 4% höher als vor einem Jahr.

<sup>1)</sup> Frachtzuschlag wegen Hafenverstopfung

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Insgesamt .....	± 0	+ 4
davon Stückgut .....	± 0	+ 4
Massengut .....	± 0	+ 4

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich bei den Linienfrachten folgende Veränderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Seit dem 8. 5. unterhält die sowjetzonale Deutsche Seereederei in Rostock einen neuen Frachtdienst zwischen Hamburg und Hull, nachdem die staatliche Zonenreederei bisher nur eine direkte Linie von Wismar nach England betrieben hatte. Die sowjetzonale Reederei fährt zu billigeren Tarifen, die die Konferenztarife in anderen Fahrtgebieten, z. B. in der Levantefahrt, um bis zu 50% unterbieten.

Nachdem schon im Verlauf des Jahres 1963 in der Fahrt auf Norwegen die Raten wegen erhöhter Kosten angehoben worden waren, wurden die Linienfrachten auf der Route Hamburg—Oslo/Ostnorwegen erhöht. Für den 1. Oktober sind auch im übrigen Norwegenverkehr Frachterhöhungen vorgesehen.

In der Fahrt Nordkontinent und andere Fahrtgebiete nach Genua bzw. Savona, wurde die Congestion Surcharge<sup>1)</sup> für die Zeit vom 15. Juli bis 31. August von 15 auf 10% herabgesetzt. Im Verkehr Hamburg/Dünkirchen Range nach Israel wurde die am 7. 2. eingeführte Surcharge in Höhe von 15% am 16. 5. wieder aufgehoben. In der Fahrt Israel—Deutsche Häfen wurden im Juli 1964 die Tarifraten für Citrusfrüchte um 4,3% erhöht. Auf der Route UK—Port Said wurden die bisherigen Tarife Ende Juli 1964 teilweise umgestellt und im ganzen vereinfacht. Wegen der politischen Spannungen um Zypern wurde am 23. 8. 1964 auf der Linie Kontinent—Zypern eine Surcharge von 20% eingeführt.

Die Continent Near East Conference ersetzte am 1. 8. 1964 die seit 9. Februar d. J. geltende Surcharge von 2 \$ je t für den Stückguttransport vom Kontinent nach türkischen Häfen (vgl. Vortext zu M 7 — vj 4/63, S. 6) durch eine Erhöhung der Grundraten um 1 \$ je t.

Von derselben Konferenz wurden zum 1. September auch die Tarif- und Kontraktraten für Transporte von den Levantehäfen nach den Kontinenthäfen erhöht. Kurz darauf wurden auch die Tarifraten UK—Alexandria revidiert.

2. Afrikafahrt

Die Raten für Ölsaaten, Palmöl und ungeschälte Erdnüsse im Linienverkehr Nigeria—UK/Kontinent wurden am 1. August 1964 um 25 bis 33% herabgesetzt. Ab 1. Juni 1964 wurde von der Zentral-Westafrika-Linien-Konferenz die am 13. April eingeführte Surcharge für Verschiffungen nach Pointe Noire (Kongo Brazzaville) von 3 auf 1,6 s/t vermindert.

Die Raten von Nordeuropa nach den Rote-Meer-Häfen wurden am 1. August 1964 von den zuständigen Linien-Konferenzen um 7,5% angehoben. Infolge einer weiteren Verschlechterung der Hafenverhältnisse hat man die Surcharge bei Verschiffungen Kontinent—Dschiddah am 8. Juni von 15 auf 25% erhöht.

3. Mittelostfahrt

Die Surcharge bei Abschlüssen nach Dammam (+ 10%) wurde vom 17. Juni 1964 an bis auf weiteres aufgehoben. Bei Verschiffungen von UK/Kontinent nach Colombo ist die Congestion Surcharge<sup>1)</sup> zum 1. Juli um 10% herabgesetzt worden (von 50% auf 40%).

4. Fernostfahrt

Auf der Route Europa—Indonesien haben die Konferenzlinien am 1. August 1964 die Tarife in beiden Richtungen um rund 10% erhöht. Die Ratenanhebung wurde mit erhöhten Betriebs- und Hafenkosten begründet.

5. Südamerikafahrt

Die Mitgliedslinien der UK-Brazil-Conference und der Outward Continental Brazil Freight Conference haben die seit 1. Februar einstweilen suspendierten Congestion Surcharges<sup>1)</sup>

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-249

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1964**



Bestellnummer: M 7 — vj 2/64

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Sommer 1964 .....	3
Schaubilder .....	6
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter) .....	6
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter) .....	6
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil .....	7
A. Allgemeine Vorbemerkungen .....	7
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	7
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	8
Tabellenteil .....	
I. Eisenbahnverkehr .....	
A. Personenverkehr .....	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	15
B. Güterverkehr .....	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	16
II. Schiffsverkehr .....	
A. Binnenschifffahrt .....	
1. Frachtsätze .....	17
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar .....	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	20
B. Seeschifffahrt .....	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	21
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	23
C. Schiffsverkehrsindices .....	
1. Indices der Seefrachtraten .....	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien) .....	28
III. Luftverkehr .....	
A. Personenverkehr .....	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
B. Güterverkehr .....	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wich- tigen internationalen Flughäfen .....	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flug- häfen 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. Fernsprecheverkehr .....	
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 .....	39

Abgeschlossen am 17. September 1964

Erschienen im Oktober 1964

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

## Preise für Verkehrsleistungen im Sommer 1964

### Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

In der Bundesrepublik Deutschland stimmte die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen am 17. April 1964 einem Antrag der Deutschen Bundesbahn auf Änderung der Tarifelemente des Deutschen Eisenbahngütertarifs, der im Bundesgebiet (ohne Berlin) gilt, zu. Die Vorschläge der Bundesbahn wurden vom Bundeskabinett mit kleinen Abänderungen genehmigt und sind am 1. August d. J. in Kraft getreten. Danach ergeben sich im einzelnen folgende Tarifänderungen:

1. Einengung der Güterklassenstaffel (Verringerung des Spannenverhältnisses von 100 : 64,3 auf 100 : 78), wobei sich beträchtliche Ermäßigungen ergeben (rund 20% bei den Klassen A/B bis E und rund 10% bei Klasse F).
2. Neufestsetzung der festen Abfertigungsgebühr (geringfügige Erhöhung).
3. Vereinheitlichung der Entfernungsdegression und ihre Verstärkung in den mittleren Entfernungszonen: Diese Änderungen haben unterschiedliche Ermäßigungen bei den Streckenfrachten der Klassen A/B und C/D von 101 km an in allen Entfernungen und bei den Klassen E bis G von 601 km an zur Folge. Geringfügige Erhöhungen ergeben sich bei den Streckenfrachten der Klassen E bis G bei 600 km und darunter. Um einer Benachteiligung entfernter Verkehrsgebiete vorzubeugen, wurden die Frachten für die Entfernungen von mehr als 600 km stärker ermäßigt, als im Änderungsantrag der Ständigen Tarifkommission vorgesehen war.
4. Das Ausmaß der beschriebenen Ermäßigungen soll durch eine beträchtliche Erhöhung der Zuschläge für die 10- und 5-Tonnen-Nebenkasse zum Teil ausgeglichen werden. Damit will man die Mengenstaffel den tatsächlichen Kosten anpassen. Absolute Erhöhungen ergeben sich dabei für die 5-t- und 10-t-Nebenkassen der Güterklassen F und G.

Außerdem wurde das Wagenstandgeld für bahneigene Güterwagen für die ersten 24 Stunden von 6 auf 8 DM heraufgesetzt, für die zweiten 24 Stunden von 10 auf 12 DM und für jede weiteren 24 Stunden von 15 auf 20 DM. Für bahneigene Kühl- und Tiefladewagen verteuerte sich das Standgeld in ähnlichem Ausmaß.

Der gewerbliche Güterfernverkehr hatte im Juli in einem Verwaltungsstreitverfahren den Tarifänderungsantrag der Bundesbahn angefochten und eine gerichtliche Anordnung zu erreichen versucht, wonach die Tarifänderungen noch nicht zum 1. August in Kraft gesetzt werden sollten. In erster Instanz wurde der Antrag vom Verwaltungsgericht in Köln abgelehnt.

Im Städteschnellverkehr mit Großbehältern sind die Frachtsätze am 1. August 1964 den am gleichen Tage in Kraft getretenen neuen Tarifsätzen für 20 t-Wagenladungen angepaßt worden.

Nach der Aufnahme der Schifffahrt auf der kanalisiertem Mosel gewährt die Deutsche Bundesbahn in Verbindung mit der französischen SNCF ab 1. Juli 1964 ermäßigte Wettbewerbsfrachten für den Kohle- und Kokstransport aus dem Ruhrgebiet nach Lothringen. In 14 Verkehrsverbindungen wurden die Normaltarife um 30 bis 39% ermäßigt. Es werden außer den eigentlichen Tarifsenkungen (um 20 bis 25%) Mindestmengenvergütungen zwischen 1 FF je t (für 100 000 Jahrestonnen) und 5,50 FF je t (für 1,25 Mill. Jahrestonnen) gewährt.

Ab 1. Juni bietet die Deutsche Bundesbahn der Saarwirtschaft im binnendeutschen Verkehr von Saarbrücken nach Ludwigshafen (im Hinblick auf einen künftig zu bauenden Saar-Pfalz-Kanal) günstige „Als-ob-Tarife“ für alle kanalfähigen Güter an, vor allem für Steinkohlen sowie für Eisen und Stahl. Die Hohe Behörde der Montanunion erklärte dazu, daß sie diese Tarife vor ihrer Einführung hätte genehmigen müssen. Die neuen Tarifsätze werden vom saarländischen Güterfernverkehrsgewerbe als abträglich angesehen. Die Tarifverbilligung kann von der Bundesbahn wieder aufgehoben werden, sobald in den Haushalten des Saarlandes oder des Bundes Mittel für den Bau des Kanals eingesetzt werden.

### Niederlande

In unserer Meldung über die Tarifierhöhung der niederländischen Eisenbahnen für den Personen- und Frachtverkehr im Vortext unseres letzten Berichts (M 7 — vj 1/1964, S. 3) ist das angegebene Datum zu berichtigen. Die Erhöhung trat am 1. März 1964 in Kraft und nicht, wie irrtümlich angegeben, am 1. März 1963.

### Frankreich

Die französische SNCF gewährt zusammen mit der Deutschen Bundesbahn Wettbewerbsfrachten für den Kohle- und Kokstransport Ruhrgebiet — Lothringen (Näheres darüber s. Bundesrepublik Deutschland).

### Italien

Die Mailänder Nordbahn, die nach den italienischen Alpenseen führt, hat mit Wirkung vom 1. August 1964 wegen des starken Anstiegs der Lohnkosten ihre Personenfahrpreise um 15% hinaufgesetzt.

### Schweden

Am 1. Juli 1964 wurde bei den Schwedischen Staatsbahnen eine schon seit langem geplante Tarifreform durchgeführt. Sie brachte u. a. in den höheren Gewichtsklassen Tarifsenkungen, in den niedrigeren dagegen Tarifierhöhungen. Die Frachten für Expressgut sowie für Eil- und Frachtstückgut wurden erhöht. Bei sperrigen Gütern wird ab 1. Oktober 1964 die Raumgewichts-Berechnung angewandt. Die Mindestgewichte bei Wagenladungen wurden erhöht, ebenso die Mindestfrachten bei Eil- und Frachtgut.

### Kanada

Bei den Kanadischen Staatsbahnen (CN) wurde am 20. Mai 1964 ein neuer grundlegend umgestalteter Personentarif zunächst für ein Jahr eingeführt, der bereits 1962 von der Canadian Pacific Railway Inc. probeweise angewendet worden war (vgl. M 7, 1963/64, S. 4). Er bringt starke Fahrpreisermäßigungen in verkehrsschwachen Zeiten.

### Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise Bundesrepublik Deutschland

Der gewerbliche Güterfernverkehr hat als Gegenmaßnahme gegen die Tarifsenkungen bei der Deutschen Bundesbahn (Ausnahmetarif vom 1. Mai 1964) am 19. Mai 1964 Ausnahmetarife für Eisen- und Stahlerzeugnisse sowie für Schrott eingeführt. Die Ermäßigungen gegenüber den Normaltarifen betragen bis zu 35%. Der neue Ausnahmetarif für Eisen und Stahl ist jedoch kein Festtarif. Er kann innerhalb einer bestimmten Marge überschritten werden.

Des weiteren sind der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr Ausnahmetarife für Kalziumlegierungen usw. sowie für Rohmetall genehmigt worden. Sie sind am 27. April bzw. am 15. Juni 1964 in Kraft getreten. Zum 3. August wurde der Ausnahmetarif für schweres Heizöl, der am 27. April 1964 für den Versand ab Ingolstadt eingeführt worden ist, auf den Raffineriestandort Neustadt an der Donau erweitert.

### Großbritannien

In London wurden am 19. Juli 1964 die Tarife in allen Transportdiensten (Bus, Untergrundbahn und Vorortsbahnen) im Durchschnitt um 7,5% erhöht.

### Italien

Die Tarife für die Personen- und Frachtbeförderung bei den von Mailand ausgehenden Autobuslinien wurden am 1. August um 10% hinaufgesetzt.

### Binnenschiffsfrachten

#### Frankreich

Die bereits vor einem Jahr angekündigte Erhöhung der französischen Binnenschiffsfrachten ist nunmehr zum 15. Juli 1964 durchgeführt worden. Zugleich wurde der Binnenschiffahrtstarif, der seit 1946 in Kraft war, grundlegend umgestaltet.

Seeschiffahrtsfrachten

Nachdem der Trampfrachtenmarkt vom Jahresbeginn bis Anfang Juli 1964 im großen und ganzen im Zeichen leicht rückläufiger Raten gestanden hatte, sind seit Mitte Juli die Reisecharterraten für Massengut, besonders für Getreide, beachtlich gestiegen. In der Tankerfahrt blieben die Frachtraten jedoch gedrückt, obwohl weitere Tanker in die Getreidefahrt übergewechselt sind.

Verhältnismäßig lebhaft war vor allem im Verlauf des Frühjahrss das Zeitchartergeschäft, wodurch aber die rückläufige Ratenbewegung auf diesem Marktsektor nicht aufgehalten wurde.

Nach den Berechnungen der Maritime Research Inc. sind die Trampfrachten von April bis Juli 1964 im ganzen um 1% weiter zurückgegangen. Sie lagen jedoch im Juli um 3% höher als im Juli 1963. Im einzelnen zeichnen sich folgende Ratenbewegungen ab:

Reisecharterindices	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Bundesrepublik Deutschland .....	— 1	+ 3
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 1	+ 7
davon Getreide .....	— 4	+ 1
Zucker .....	+ 1	+ 9
Erz .....	— 6	+ 13
Kohlen .....	— 3	+ 2
Holz .....	+ 1	+ 13
Düngemittel .....	+ 4	+ 9
Schwefel .....	—	+ 21
Niederlande <sup>1)</sup> .....	+ 6	+ 16
Dänemark .....	± 0	+ 4
Norwegen .....	+ 1	+ 4
Italien .....	— 2	+ 11

1) Reisecharterindex berechnet von Joh. den Braber, Rttd.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 7	+ 14
Niederlande .....	— 7	+ 19
Norwegen .....	— 9	+ 11
Vereinigte Staaten <sup>1)</sup> .....	— 11	+ 12

1) Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten

Die Tankerraten (Reisecharterindices auf Basis Scale/Intascale) sind von April bis Juli nochmals stark zurückgefallen.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Reisecharterindices		
Bundesrepublik .....	— 19	+ 16
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 11	+ 27
Norwegen .....	— 8	+ 20
AFRA-Durchschnittsraten <sup>1)</sup> für Tanker		
von 15 000 bis 24 999 tdw (General Purpose) .	± 0	— 3
von 25 000 bis 44 999 tdw (Medium Range) .	+ 1	— 6
von 45 000 bis 69 999 tdw (Large Range) ....	— 7	— 13

1) Nach London Tanker Brokers' Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv-, Mengen- und Zeitcharterraten sowie Selbstkosten der Werflotten und zu rd. 10% Reisecharterraten. Veränderung am 1. Juli 1964 gegenüber 1. April 1964 bzw. 1. Juli 1963.

Eine leicht ansteigende Entwicklung ergab sich bei der langfristigen Charter für Tanker mittlerer Größe.

Ab 1. Juli 1964 berechnet die Londoner Tankermakler-Vereinigung ihre AFRA-Durchschnittsraten nur noch in halbjährigen Abständen. Die Raten werden jeweils am 1. Januar und 1. Juli veröffentlicht. Statt der bisherigen zwei Größenklassen (kleinere Tanker mit 13 500 bis 24 999 tdw und Großtanker ab 25 000 tdw) sind der Berechnung nunmehr drei Klassen zugrunde gelegt worden (s. Tabelle).

In der Linienfahrt blieben sowohl die Stückgut- als auch die Massengutfrachten unverändert. Beide lagen im Durchschnitt um 4% höher als vor einem Jahr.

1) Frachtzuschlag wegen Hafenverstopfung

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Juli 1964 gegenüber	
	April 1964	Juli 1963
Insgesamt .....	± 0	+ 4
davon Stückgut .....	± 0	+ 4
Massengut .....	± 0	+ 4

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich bei den Linienfrachten folgende Veränderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Seit dem 8. 5. unterhält die sowjetzonale Deutsche Seereederei in Rostock einen neuen Frachtdienst zwischen Hamburg und Hull, nachdem die staatliche Zonenreederei bisher nur eine direkte Linie von Wismar nach England betrieben hatte. Die sowjetzonale Reederei fährt zu billigeren Tarifen, die die Konferenztarife in anderen Fahrtgebieten, z. B. in der Levantefahrt, um bis zu 50% unterbieten.

Nachdem schon im Verlauf des Jahres 1963 in der Fahrt auf Norwegen die Raten wegen erhöhter Kosten angehoben worden waren, wurden die Linienfrachten auf der Route Hamburg—Oslo/Ostnorwegen erhöht. Für den 1. Oktober sind auch im übrigen Norwegenverkehr Frachterhöhungen vorgesehen.

In der Fahrt Nordkontinent und andere Fahrtgebiete nach Genua bzw. Savona, wurde die Congestion Surcharge<sup>1)</sup> für die Zeit vom 15. Juli bis 31. August von 15 auf 10% herabgesetzt. Im Verkehr Hamburg/Dünkirchen Range nach Israel wurde die am 7. 2. eingeführte Surcharge in Höhe von 15% am 16. 5. wieder aufgehoben. In der Fahrt Israel—Deutsche Häfen wurden im Juli 1964 die Tarifraten für Citrusfrüchte um 4,3% erhöht. Auf der Route UK—Port Said wurden die bisherigen Tarife Ende Juli 1964 teilweise umgestellt und im ganzen vereinfacht. Wegen der politischen Spannungen um Zypern wurde am 23. 8. 1964 auf der Linie Kontinent—Zypern eine Surcharge von 20% eingeführt.

Die Continent Near East Conference ersetzte am 1. 8. 1964 die seit 9. Februar d. J. geltende Surcharge von 2 \$ je t für den Stückguttransport vom Kontinent nach türkischen Häfen (vgl. Vortext zu M 7 — vj 4/63, S. 6) durch eine Erhöhung der Grundraten um 1 \$ je t.

Von derselben Konferenz wurden zum 1. September auch die Tarif- und Kontraktraten für Transporte von den Levantehäfen nach den Kontinenthäfen erhöht. Kurz darauf wurden auch die Tarifraten UK—Alexandria revidiert.

2. Afrikafahrt

Die Raten für Ölsaaten, Palmöl und ungeschälte Erdnüsse im Linienverkehr Nigeria—UK/Kontinent wurden am 1. August 1964 um 25 bis 33% herabgesetzt. Ab 1. Juni 1964 wurde von der Zentral-Westafrika-Linien-Konferenz die am 13. April eingeführte Surcharge für Verschiffungen nach Pointe Noire (Kongo Brazzaville) von 3 auf 1,6 s/t vermindert.

Die Raten von Nordeuropa nach den Rote-Meer-Häfen wurden am 1. August 1964 von den zuständigen Linien-Konferenzen um 7,5% angehoben. Infolge einer weiteren Verschlechterung der Hafenverhältnisse hat man die Surcharge bei Verschiffungen Kontinent—Dschiddah am 8. Juni von 15 auf 25% erhöht

3. Mittelostfahrt

Die Surcharge bei Abschlüssen nach Dammam (+ 10%) wurde vom 17. Juni 1964 an bis auf weiteres aufgehoben. Bei Verschiffungen von UK/Kontinent nach Colombo ist die Congestion Surcharge<sup>1)</sup> zum 1. Juli um 10% herabgesetzt worden (von 50% auf 40%).

4. Fernostfahrt

Auf der Route Europa—Indonesien haben die Konferenzlinien am 1. August 1964 die Tarife in beiden Richtungen um rund 10% erhöht. Die Ratenanhebung wurde mit erhöhten Betriebs- und Hafenkosten begründet.

5. Südamerikafahrt

Die Mitgliedslinien der UK-Brazil-Conference und der Outward Continental Brazil Freight Conference haben die seit 1. Februar einstweilen suspendierten Congestion Surcharges<sup>1)</sup>



für die Häfen Rio de Janeiro und Santos zum 1. August 1964 endgültig abgeschafft. Andererseits wurde die Stempelsteuer auf die Seefrachten von und nach Rio de Janeiro erhöht. In der Fahrt von europäischen Häfen nach den Häfen der süd-amerikanischen Westküste sind die Tariffrachten am 1. Juni 1964 um 10% angehoben worden. Begründet wurde diese Maßnahme mit den ständig steigenden Hafenkosten in Südamerika.

In der Mittelamerikafahrt: UK/Kontinent/Skandinavien—Pazifik- und Atlantikhäfen Panamas und der Panamakanalzone wurden am 1. Juli 1964 die festen Tariffzuschläge für LSD-Gebühren erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt hat man die Frachtraten für Baumwolle auf der Route Ensenada (Mexiko)—Kontinent um rund 2½% angehoben.

#### 6. Nordamerikafahrt

Die Frachtraten für Weine und Spirituosen wurden in der Fahrt UK—USA/Große Seen-Häfen ab 1. Juli 1964 erhöht. Die Atlantik-Passagierschiffahrts-Konferenz, der etwa 30 Reedereien angehören, hat besondere Urlaubstarife eingeführt. In der Zeit vom 1. bis 15. März werden in östlicher und westlicher Richtung, außerdem vom 1. bis 15. Mai in östlicher und vom 23. 9. bis 7. 10. in westlicher Richtung 15% Ermäßigung gewährt.

#### 7. Sonstige Routen

Am 1. Juli wurde die Far East/South African Shipping Conference in zwei neue Konferenzen aufgeteilt, nämlich in eine Far East/Straits/South Africa Conference und eine Straits/South African Conference. Man erwartet davon eine Stärkung des Verkehrs Straits (Malaya/Singapur)—Südafrika. In der Fahrt Nordamerika—Callao (Peru) wurde die im März 1964 eingeführte Emergency Surcharge von 10% am 5. 8. 1964 aufgehoben.

#### 8. Suez-Kanal

Die Suez-Kanalgebühren wurden ab 30. Juni 1964 um 1% erhöht. Gleichzeitig sind für Schiffe mit mehr als 11,28 m Tiefgang und einer Breite von mehr als 31,70 m unterschiedliche Zuschläge eingeführt worden.

#### Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Eine deutsche Nah-Luftverkehrs-Gesellschaft hat ab 11. Mai zusätzliche Flugdienste von Düsseldorf nach Luxemburg aufgenommen. Hierfür wurden Zubringerdienste von und nach Köln/Bonn eingerichtet. Der Flugpreis Düsseldorf—Luxemburg beträgt für den einfachen Flug 70,— DM, für den Hin- und Rückflug das Doppelte. Im innerdeutschen Verkehr hat die British-European Airways am 22. Juni 1964 für die Strecke Hamburg—Berlin eine besonders preiswerte Luftfrachtrate von 0,20 DM per kg eingeführt.

Im ausgehenden Auslandsverkehr wurden einige Spezialfrachtraten für Chemikalien, Pharmazeutika und Drogen eingerichtet, u. a. für die Strecke Deutschland—Athen, gestaffelt von 2,45 DM je kg (Mindestgewicht 45 kg) bis 1,75 DM je kg (Mindestgewicht 250 kg). Auch für optische Geräte, Film- und Fotobedarf wurden Spezialtarife für einige Auslandsstrecken eingeführt, z. B. nach Stockholm, Helsinki, Johannesburg, Lissabon u. a. Die kg-Rate bei 45 kg Mindestgewicht nach Johannesburg beträgt 9,15 DM. Im Verkehr zwischen Wien und deutschen Empfangsplätzen gelten Spezialfrachtraten für bestimmte Erzeugnisse der Bekleidungsindustrie. Sie betragen z. B. 0,21 \$ je kg beim Versand von mindestens 45 kg, bei Transporten von mindestens 100 kg 0,18 \$ je kg. Außerdem bietet das Deutsche Luftfrachtkontor seinen Verladern für Luftfrachtsendungen nach Finnland und Schweden günstige Kundenraten.

Paris hat die Flughafentaxe für Flüge nach den USA von 15 auf 25 FF erhöht.

Eine neue „Airbus“-Linie wurde von der East African Airways Corporation auf der 400 km langen Strecke Nairobi—Mombasa eingeführt. Der einfache Flugpreis beträgt 44,80 DM gegenüber einem normalen Flugpreis von 80,— DM.

#### Zur Beachtung:

Zur Erklärung der Preisänderungen werden zum Teil nichtnachprüfbare Markt- und Zeitungsmeldungen verwendet.

Die zwei großen australischen Fluggesellschaften kündigten Tarifierhöhungen um 6% an. Auch die Flugpreise nach Neuguinea sollen erhöht werden.

Infolge der Geldentwertung wurden in Brasilien die Inlandsflugpreise um 50% erhöht. Nachdem die Regierung alle Subventionen für die Öl- und Benzinimporte gestoppt hatte, erhöhten sich die Ausgaben der Fluggesellschaften für Treibstoffe beträchtlich.

#### Post- und Fernmeldegebühren

Im Verkehr nach den Niederlanden gelten für Briefe bis 20 g und Postkarten ab 1. August 1964 die inländischen Portosätze.

Zum 1. August 1964 hat die Post eine Gebührenerhöhung im Fernsprech- und Telexdienst bekanntgegeben, und zwar

1. eine Erhöhung der Grundgebühren für Fernsprechnauptschlüsse um 50%,
2. eine Erhöhung der Gebühreneinheit für Orts- und Selbstwählfertgespräche von 16 auf 20 Pf,
3. eine indirekte Erhöhung der Gesprächsgebühren im automatischen Fernsprechnetz durch Verkürzung der Sprechzeiten je Gebühreneinheit für Gespräche der IV. bis VIII. Gebührenzone in der Zeit von 21.00 bis 7.00 Uhr,
4. eine Erhöhung der Telexgrundgebühr von 20,— auf 30,— DM.

Der Nachttarif des Selbstwählfertdienstes gilt jetzt einheitlich für die Zeit von 18.00 bis 7.00 Uhr an den Wochentagen und von Sonnabend 14.00 Uhr bis zum Montag 7.00 Uhr. Infolgedessen ist an den Wochentagen (außer Sonnabend) in der Zeit von 18.00 bis 21.00 Uhr für Ferngespräche über große Entfernungen (IV. bis VIII. Gebührenzone) eine Verbilligung eingetreten.

Im handvermittelten Fernsprechnetz wurde ein einheitlicher Tarif für die Tages- und Nachtzeit gebildet. Hier ergeben sich in der Zeit von 0.00 bis 18.00 Uhr und 21.00 bis 24.00 Uhr gegenüber der bisherigen Regelung Ermäßigungen von 7 bis 10% je nach Entfernungsstufe. Auch in der Zeit von 18.00 bis 21.00 Uhr sind Gespräche dieser Vermittlungsart, nämlich die Gespräche der Nahzone sowie der I. bis V. Fernzone, um 7 bis 9% billiger geworden. Handvermittelte Gespräche über größere Entfernungen (VI. bis VIII. Fernzone) haben sich dagegen für die Zeit von 18.00 bis 21.00 Uhr um rund 12,5% verteuert.

Am 4. Juli 1964 wurde der vollautomatische Fernsprechnetzverkehr von Frankfurt/M. aus nach den Niederlanden, Belgien und der Schweiz aufgenommen. Die Sprechdauer für ein Gespräch zwischen den Ortsnetzen der deutschen Fernzone 2 und den Niederlanden beträgt 8,0 Sekunden für die Gebühreneinheit von 0,16 DM. Am 18. Juli wurde der vollautomatische Fernsprechnetzdienst vom Ortsnetz Frankfurt/Main mit Frankreich und Großbritannien aufgenommen (Gesprächsdauer nach Paris 6,0, nach Großbritannien 4,571 Sekunden je Gebühreneinheit). Um die Gesprächsgebühren im Selbstwählfertdienst mit dem Ausland auch nach der Gebührenerhöhung konstant zu halten, wurden die Gesprächszeiten je Gebühreneinheit, die ab 1. August 20 Pf beträgt statt bisher 16 Pf, entsprechend verlängert.

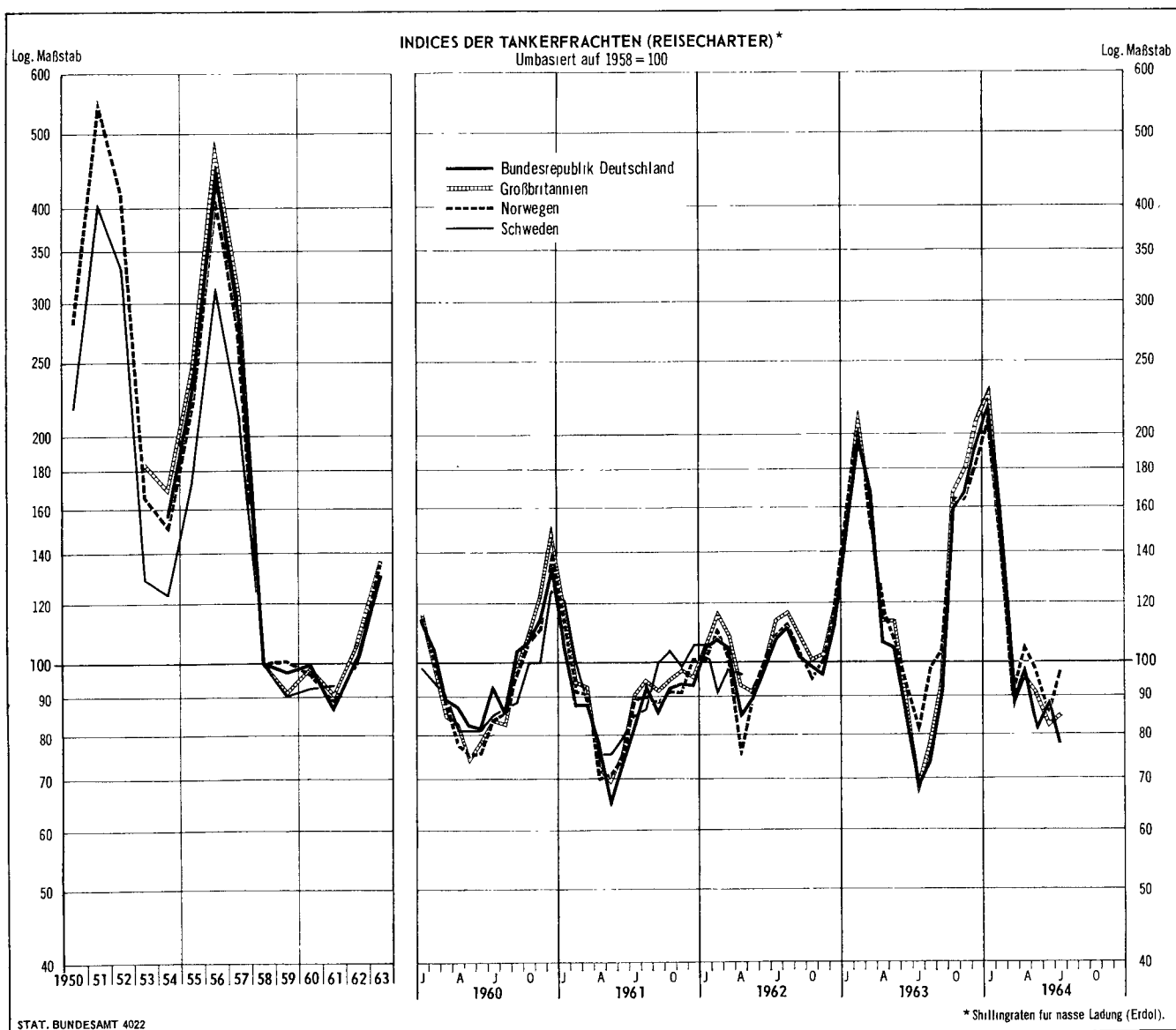
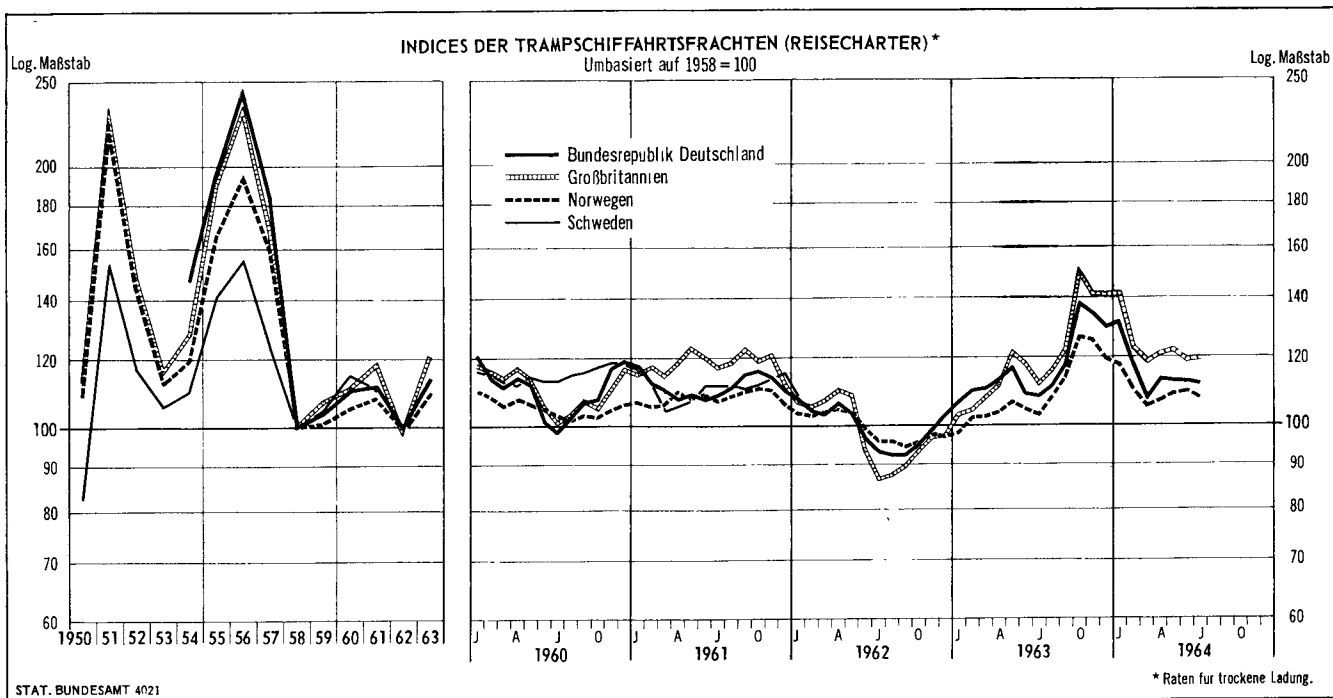
Am 8. August wurden weitere Knotenvermittlungsstellen der Umgebung von Frankfurt/Main in den vollautomatischen Fernsprechnetzverkehr mit den genannten Ländern einbezogen.

Am 1. August 1964 wurde der vollautomatische Grenzfernsprechnetzverkehr vom Ortsnetz Kehl nach Straßburg eingeführt (Gesprächsdauer: 56,25 Sekunden je Gebühreneinheit).

Im Telefongrenznetzverkehr zwischen der Schweiz und Österreich wurden die Gesprächsgebühren verändert, in den meisten Fällen herabgesetzt, im Fernsprechnetzverkehr der Schweiz mit Großbritannien und Südafrika ermäßigt.

Die niederländischen Postgebühren wurden mit Wirkung vom 1. Juli 1964 zum zweitenmal in diesem Jahr kräftig erhöht (+ 25 bis + 30%). Nur das Briefporto nach Deutschland ermäßigte sich von 30 auf 20 cts. Dagegen wurde das Drucksachenporto nach Deutschland von 8 auf 10 cts je 50 g angehoben.

Die belgischen Telefongebühren haben sich am 1. August 1964 verteuert. Die Grundgebühren liegen jetzt um 10% höher als bisher.



# Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

## A. Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

## B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment  
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl  
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 = Bruttoregistertonne  
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 = 165 cu. ft. = 4,6721 cbm

1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu. ft. = 6,116 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 Amts für internationalen Personenverkehr)

#### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und **Berlin** (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 12

<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 die frühere 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 einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — <sup>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 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> Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — <sup>4)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>5)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen. — <sup>6)</sup> Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

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. In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. Für Spanien gelten die alten Bezeichnungen. — <sup>2)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>3)</sup> Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Bis zum 31. 12. 1963 betrug die Fahrpreise der 1. Klasse Schnellzug das Doppelte der 2. Klasse. Für die 2. Klasse waren die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. Ab 1. 1. 1964 wird ein Schnellzugzuschlag von 10 s zu den Fahrpreisen in beiden Wagenklassen erhoben (für Hin- und Rückfahrt doppelte Zuschläge). — <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 15

<sup>1)</sup> In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1964, Heft Nr. 18 vom 27. 4. 1964) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,924 sind die Fahrpreise mit den 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. Für den Eisenbahn-Gütertransport zwischen dem Bundesgebiet und **Berlin** (West) sowie innerhalb von Berlin (West) gilt ein besonderer Interzonentarif, der von dem hier ausgewiesenen DEGT abweicht. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 15 (Fortsetzung)

<sup>3)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>4)</sup> Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — <sup>5)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — <sup>6)</sup> Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — <sup>7)</sup> Gültig ab 1. 4. 1937. — <sup>8)</sup> Bei Vollendung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. Juli 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Am 1. 3. 1962 wurde der Ausnahmesatz für Kohle auf 1,29 DM je 150 km ermäßigt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964).

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

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

Seite 16

<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 Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>7)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — <sup>8)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>9)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — <sup>10)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzter Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40%. — <sup>14)</sup> Sonstiger Zellstoff und Holzschliff. — <sup>15)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — <sup>16)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 s. 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); vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — <sup>18)</sup> Regelklassen I bis V, gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — <sup>19)</sup> Durchschnitt April-Dezember. — <sup>20)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>21)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 2. — <sup>22)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 4 B 6. — <sup>23)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 1 B 1.

Erläuterung: a) Kühlwagen. — 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 17

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsfahrtsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — <sup>4)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>6)</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>7)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>8)</sup> Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmeverkehr.

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

Seite 18

<sup>1)</sup> Siehe Seite 10, Anmerkung 7). — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsfahrtsabgaben 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 Löszeiten. — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 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 Schiffsfahrtsabgaben, 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.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Seite 19

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — <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> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löschzeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ . D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten) berechnet. — <sup>6)</sup> Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

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

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

Seite 20

<sup>1)</sup> Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

#### 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 20 (Fortsetzung)

<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 21

<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> 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1 bis 500 Standards. — <sup>10)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — <sup>11)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina—Bjorneborg. — <sup>12)</sup> Ab Elbe/Weser.

Seite 22

<sup>1)</sup> Siehe Seite 21, Anmerkung <sup>9)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>3)</sup> Einschl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <sup>4)</sup> Einschl. Eckernförde, 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> Oberhalb Duisburg bis einschl. Köln-Porz. — <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.

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

Seite 23

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <sup>2)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>3)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>4)</sup> Ab 1961 \$ je 2240 lbs. — <sup>5)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>6)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — <sup>7)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>8)</sup> Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — <sup>9)</sup> Einschl. Abschlüsse auf Basis frei ein und aus. — <sup>10)</sup> Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <sup>2)</sup> Portug. Angola. — <sup>3)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>4)</sup> 1950 bis 1955 nach UK/Kont., berechnet nach MOT. — <sup>5)</sup> Kali. — <sup>6)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — <sup>7)</sup> Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma W. G. Weston, London und der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Harley Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex (Den Braber) werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

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

**MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **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. — **Intascale** = International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962. — **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.

Seite 25

<sup>1)</sup> Berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>3)</sup> 2. Hj. 1954. — <sup>4)</sup> Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6) mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet. — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — <sup>5)</sup> Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — <sup>6)</sup> Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — <sup>7)</sup> Umbasiert von Jahreszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber of Shipping auf Basis 1952 = 100.

Seite 26

<sup>1)</sup> Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 12 Monaten für Motorschiffe von 9000 tdw. und mehr. — <sup>2)</sup> In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Meßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — <sup>3)</sup> Ohne Tankerabschlüsse. — <sup>4)</sup> Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 12  $\frac{1}{2}$  Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — <sup>5)</sup> Motorschiffe von 8000 bis 13000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — <sup>6)</sup> Austauschverhältnis: Gesamtindex der Reisecharterraten (gleitende 4-Wochen-Mittel) in % des Gesamtindex der Zeitcharterraten. — <sup>7)</sup> Sonderindex zum Vergleich von Reisecharterraten, die für Getreide-transporte in Tankern abgeschlossen werden. — <sup>8)</sup> Vgl. Anmerkung S. 25, Nr. 7. — <sup>9)</sup> Umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis Juli-September 1954 = 100 berechneten Indices. — <sup>10)</sup> 2. Hj. 1954. — <sup>11)</sup> Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 tdw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — <sup>12)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — <sup>13)</sup> Vor 1960 auf Basis USMC. — <sup>14)</sup> Umbasierte Jahreszahl des früher veröffentlichten Index auf Basis 1949 = 100.

## II. Schiffsverkehr

### C. Schifffahrtsindices

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Seite 27

<sup>1)</sup> Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — <sup>2)</sup> Ab Northern Range. St. Lawrence und 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/Nord-europa. — <sup>5)</sup> Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — <sup>6)</sup> Ab Huelva/Morphou/Vassiliko-Bay. — <sup>7)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagao/Goa. — <sup>8)</sup> Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — <sup>9)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>10)</sup> Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — <sup>11)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und türkischen Häfen. — <sup>12)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>13)</sup> Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torrevieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>14)</sup> Ab Marmagao und Dungun.

#### 1. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien)

Seite 28

<sup>1)</sup> Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) 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 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13 500 bis 24 999 tdw. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25 000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15 000 bis 24 999 tdw (GP=General Purpose), 25 000 bis 44 999 tdw. (MR=Medium Range) und 45 000 bis 69 999 tdw (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. 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 t umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — <sup>2)</sup> Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — <sup>3)</sup> SuezRoute: Zusätzlich s 6.3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — <sup>4)</sup> Kap-Route. — <sup>5)</sup> Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — <sup>6)</sup> Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekannt gewordenen Reise- und Konsektivchartern mit 4000 t und mehr. Diese Gesamtsumme ist auf die Güter Getreide, Zucker usw. aufgeteilt. Die Monatszahlen des Activity- und des Zeitcharter-Volume-Index stellen das arithmetische Mittel der wöchentlich bekannt gegebenen Originalmeßziffern dar. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen (Berechnung des Statistischen Bundesamtes). — <sup>7)</sup> Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — <sup>8)</sup> Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation für Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — <sup>9)</sup> Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70 : 30. — <sup>10)</sup> Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — <sup>11)</sup> Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — <sup>12)</sup> Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — <sup>13)</sup> Large Range (35 000 bis 69 999 tdw.). — <sup>14)</sup> Die Berechnung des Westinform-Activity-Index wurde am 6. Juni 1964 eingestellt.

## III. Luftverkehr.

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

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrute). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — <sup>1)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — <sup>2)</sup> April bis Dezember.

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 Fernostrouten 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> 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.

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

<sup>1)</sup> Vor 1959 Mindestgewicht 250 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 100 kg. — <sup>3)</sup> Vor 1959 Mindestgewicht 200 kg. — <sup>4)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>5)</sup> Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>7)</sup> Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — <sup>8)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>9)</sup> Fuchspelze. — <sup>10)</sup> Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — <sup>11)</sup> Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung. — <sup>12)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>13)</sup> Einschl. 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

#### a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

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. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebühreinstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze 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). — <sup>6)</sup> Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Gebührensätzen die Gebühr für ein unversiegeltes Wertpaket bzw. Wertpostgut mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 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> Zeitungstück — die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — <sup>9)</sup> Ab 1. 1. 1964 ist an die Stelle der Zeitungsgebühr und der Zeitungszustellungsgebühr eine einheitliche Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Pf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — <sup>10)</sup> Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wird für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Pf erhoben.

#### b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 36

<sup>1)</sup> Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsgebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungsstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — <sup>2)</sup> Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — <sup>3)</sup> Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

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

### B. Fernsprechdienst

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

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

Seite 36 (Fortsetzung)

<sup>4)</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>5)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>6)</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> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. 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; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte 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> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegfalls der Ermäßigung. — <sup>4)</sup> Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — <sup>5)</sup> Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird  $\frac{1}{3}$  der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — <sup>6)</sup> Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — <sup>7)</sup> Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — <sup>8)</sup> Der Selbstwählverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn, 1963 nach der Tschechoslowakei und Italien.

### D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

Seite 39

<sup>1)</sup> Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — <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 15%. — <sup>4)</sup> Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und 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> <sup>3)</sup>													
Einfache Fahrt													
1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00	
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00	
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00	
1. 2. 1958 .....	5,70	3 80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00	
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 .....	7,00		7,00		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	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 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	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	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	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	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	16,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	75,00	50,00	297,00	198,00	—	—	—	—
<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	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	135,00	90,00	535,00	357,00	—	—	—	—
<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	8 040
1. 1. 1960 .....	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961 .....	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
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 .....	330	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	18 800	7 700
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952 .....	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953 .....	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956 .....	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961 .....	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963 .....	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt <sup>4)</sup></b>								
1950 .....	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951 .....	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952 .....	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955 .....	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956 .....	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 <sup>5)</sup> .....	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959 .....	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961 .....	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt</b>								
bis 31. 1. 1950 .....	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950 .....	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
1. 6. 1963 .....	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
15. 3. 1964 .....	3,70	2,55	13,30	8,90	—	—	—	—
<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>	—	—	—	—
15. 3. 1964 .....	6,00 <sup>6)</sup>	4,05 <sup>6)</sup>	22,30 <sup>6)</sup>	14,90 <sup>6)</sup>	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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	30,00	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. 1919	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	—	—	—
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—	—
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	—	—	—
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—	—
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>1)</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												
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
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	3,00	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
15. 9. 1962	4,50	—	3,00	—	—	2,63	3,00	—	2,00	—	—	1,75

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>1)</sup>  
Stand: August 1964

Fahrtstrecke von — nach		km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland	304	71,81	58,43	143,62	116,86
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	16,46	11,71	32,92	23,42
	Venlo (Grenze)—Passau	767	93,50	63,00	145,00	98,00
	Passau Hbf—Wien West	298	26,66	16,28	53,32	32,56
	Insgesamt	1 560	208,43	149,42	374,86	270,84
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover	127	16,73	11,15	33,46	22,30
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	62,56	45,15	118,54	85,97
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	753	93,50	63,00	145,00	98,00
Paris—Salzburg	Passau—Wien West	298	26,66	16,28	53,32	32,56
	Insgesamt	1 571	199,45	135,58	350,32	238,83
Paris—Salzburg	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,74	39,85	119,48	79,70
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	68,00	46,00	112,00	76,00
	Insgesamt	1 073	127,74	85,85	231,48	155,70
Paris—Kopenhagen	Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,36	18,91	56,72	37,82
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,85	13,87	37,53	25,02
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	81,00	60,00	139,00	94,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,73	26,01	58,38	38,73
	Insgesamt	1 503	176,94	118,79	291,63	195,57
Paris—Prag	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,74	39,85	119,48	79,70
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	109,00	74,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
	Insgesamt	1 249	165,66	111,13	310,32	208,26
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	15,58	11,16	31,16	22,32
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,50	51,00	124,00	84,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	126	19,06	13,69	28,49	20,35
	Insgesamt	907	110,14	75,85	183,65	126,67
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,45	12,27	33,20	22,14
	Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf.	597	75,50	51,00	124,00	84,00
	Basel bad. Bf.—Chiasso	339	35,71	25,72	53,65	38,48
	Chiasso—Rom	707	70,40	39,04	140,80	78,08
	Insgesamt	1 796	200,06	128,03	351,65	222,70
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	32,02	21,44	48,09	32,25
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	92,00	187,00	126,00
	Kufstein—Innsbruck	73	7,84	5,24	15,68	10,48
	Insgesamt	1 446	176,86	118,68	250,77	168,73
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,73	26,01	58,38	38,73
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	20,31	12,52	40,62	25,04
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
	Insgesamt	2 370	223,34	149,81	337,60	226,33
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	21,69	14,48	43,38	28,96
	Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	747	102,18	80,03	160,06	125,10
	Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf.	945	116,00	78,00	169,00	114,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso	339	35,71	25,72	53,65	38,48
	Chiasso—Mailand	51	5,12	2,88	10,24	5,76
	Insgesamt	2 252	280,70	201,11	436,33	312,30
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	77,93	52,99	124,86	85,31
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	35,66	23,93	53,58	36,01
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	93,50	63,00	145,00	98,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	20,85	13,87	37,53	25,02
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,36	18,91	56,72	37,82
	Insgesamt	2 054	256,30	172,70	417,69	282,16

B. Güterverkehr

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

Gewichtsstufen	Stichtag der Tarifänderung								
	1. 10. 1936*)	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 .....								7,38	8,26
501—1000 kg .....	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87
über 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 Tarifänderung							
	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. 8. 1964
15 t								
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19		
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99		
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,67
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 <sup>6)</sup>	1,46 <sup>6)</sup>
1 B 34 Grubenholz <sup>6)</sup>	1,30 <sup>7)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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- kohlen	Steinkohlen-		Roh- braun- kohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter Calbecht	Meggen (Westf.)	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf		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 21c)	7 B 1c)	6 B 1c)	6 B 11c)		6 B 14 c)
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	32,38	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>	22,10
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	22,10
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	16,93	16,93	21,68
1963 D	52,07	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	21,10
1963 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	21,10
1963 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	21,10
1964 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	21,10
1964 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	21,10
1964 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	21,10
1964 April	49,80r	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,80	16,30	16,30	21,10
1964 Mai	49,80r	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,80	16,30	16,30	21,10
1964 Juni	49,80	28,20r	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,80	16,30	16,30	21,10
1964 Juli	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,80	16,30	16,30	21,10
1964 Aug.	49,80	28,20	16,70	32,90	44,00	33,60	19,30	5,50	8,20	18,80	25,80	16,30	16,30	21,10
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)	Osnab- rück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (510 km)	Back- nang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1c)	14 B 1d)	A/B <sup>21)</sup> d)	C/D <sup>9)</sup> c)	14 B 23d)	F <sup>22)</sup> b)	G c)	12B1 <sup>10)</sup> e)	11 B 1b)			23 S 3 b)	21 S 2 c)	A/B <sup>3)</sup> c)
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	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 D	27,05	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
1963 D	26,40	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 Nov.	26,40	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 Dez.	26,40	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
1964 Jan.	26,40	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
1964 Febr.	26,40	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
1964 März	26,40	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
1964 April	26,40	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
1964 Mai	26,40	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
1964 Juni	26,40	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
1964 Juli	26,40	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
1964 Aug.	26,40	14,60	42,10	7,40	38,30	31,30	22,60	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	20,20
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 Stahlraht	Bleche und Platten <sup>13)</sup>
von	Passau Hbf	Regens- burg		Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund		Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen	
Strecke	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (498 km)	Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)   (62 km)		(342 km)	Braun- schweig (274 km)	Hamburg (387 km)   (365 km)		(254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21c)	1 B 22 c)	1 B 34 c)	E <sup>23)</sup> c)	F <sup>13)</sup> b)	C/D <sup>14)</sup> 15) b)	8 B 8 <sup>14)</sup> c)	F/III <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)	
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	5,66	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 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
1963 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
1963 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
1963 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
1964 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 Febr.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 März	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90r	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,72	30,40	33,80	42,80r	41,30	32,00
1964 Juni	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,70	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,70	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 Aug.	38,00	25,50	24,1											

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>										
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>2)</sup>	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen			Emden				
Strecke	Hamburg			Bremen			Emden				
von	Hamburg			Bremen			Emden				
nach	Düsseldorf	Braunschweig		Köln	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>				Köln	
1954 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D	15,61 <sup>4)</sup>	14,90 <sup>4)</sup>	9,65 <sup>5)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>6)</sup>	15,03 <sup>6)</sup>	9,04	8,44
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1963 Okt.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1963 Nov.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1963 Dez.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Jan.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Febr.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 März	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 April	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Mai	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Juni	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Juli	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Aug.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide und Mehl <sup>1)</sup>		Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>7)</sup>	Ortskohle <sup>7)</sup> a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
		getreide		getreide				I	II	III
Strecke	Emden				Hamburg					
von	Emden				Hamburg					
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>			Berlin			Emden		
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>6)</sup>	14,53 <sup>6)</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	13,88	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
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Okt.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Nov.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Dez.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 Jan.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 Febr.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 März	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 April	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1964 Mai	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1964 Juni	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1964 Juli	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1964 Aug.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware	Küstenkohle <sup>7)</sup> b)			Exportkohle <sup>7)</sup> e)			Bunkerkohle <sup>7)</sup> d)		
Strecke									
von									
nach	I	II	III	I	II	III	I	II	III
	Emden								
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
1963 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Okt.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Nov.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 Dez.	6,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 Jan.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 Febr.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 März	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1964 Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1964 Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1964 Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1964 Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

**A. Binnenschifffahrt**  
**1. Frachtsätze**  
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>2)</sup>							Braunkohlenbriketts	
Strecke von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main <sup>2)</sup> )	Würzburg <sup>2)</sup>	
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,11	8,99
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>3)</sup>	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1963 Okt.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1963 Nov.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1963 Dez.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 März	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1964 Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1964 Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1964 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1964 Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl	Bremen <sup>7)</sup>		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-   Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1954 D	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12	.	.	.
1955 D	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>8)</sup>	.	.	.
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20	13,65	13,65
1957 D	6,34	8,94 <sup>9)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>3)</sup>	2,85	14,20	13,65	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12	14,67	14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85			
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 <sup>1)</sup>	15,20 <sup>11)</sup>	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 Dez.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 März	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 April	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Juni	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>		
Strecke von	Bremen <sup>7)</sup>						Emmerich/Rh.			Ladestellen Valtendar bis Brohl/Rh.		
nach	Heilbronn <sup>8)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.Datt.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.				Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
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	26,20		19,85		20,50		2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D	27,30		19,85		20,50		2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	27,71		21,31		21,83		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D	27,75						3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 <sup>11)</sup>						3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

A. Binnenschifffahrt  
1. Frachtsätze  
in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>2)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn <sup>2)</sup>	Bremen	
		Frankfurt/M. <sup>3)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
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>4)</sup>	3,63	4,03 <sup>4)</sup>	3,65	5,62 <sup>4)</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
1963 D.		4,34	6,34	4,33 <sup>5)</sup>	4,78 <sup>5)</sup>	3,80	6,31	15,19	20,01
1963 Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1963 Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1963 Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Jan.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 März		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
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									
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
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>4)</sup>	10,20 <sup>4)</sup>	10,10	9,10
1958 D.		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	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
1963 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 Okt.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 Nov.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Jan.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 März		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 April		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Normalgüter in Partien von 100 t <sup>6)</sup>									
		I	II	III	IV	V	VI		
Hamburg (Bugsiergebiet A)									
Berlin (unterhalb)									
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
1963 D.		14,33	14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1963 Okt.		14,33	14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1963 Nov.		14,33	14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1963 Dez.		14,33	14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1964 Jan.		14,33	14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1964 Febr.		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1964 März		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1964 April		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1964 Mai		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1964 Juni		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1964 Juli		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1964 Aug.		15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63

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

A. Binnenschifffahrt  
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	12,25
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14
		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		80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
	VI		33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
	Ausnahmesatz		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	25,76
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie .....	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
	Güterklasse I		94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
	II		84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
	III		66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30
	IV		47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
	Güterklasse I	Rhein-Ruhrhafen —Heilbronn	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
	II		78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
	III		67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
	IV		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	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</sup>	Braubach <sup>3)</sup>	Lülsdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)4)</sup>	
	(und umgekehrt)				
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	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D	12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
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	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember	46,45	23,64	20,91	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	76,00	70,67	80,00	80,00
März	19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
November	2,00	5,33	2,00	—	—
Dezember	5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar	50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar	19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
März	6,45	1,29	—	—	—
Juli	14,84	34,84	25,16	—	—
August	31,61	61,29	44,52	—	—

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



# B. Seeschiffahrt

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Ölkuchen <sup>2)</sup>	Salz			Steinkohle		
von	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien <sup>4)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
Route			nördl. Helsingborg/ Goteborg	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. <sup>3)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>5)</sup>		nördl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
Währg./Mengeneinh.	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg	s je 2240 lbs		
1954 D.....	19,75	6,00		13,50 <sup>6)</sup>	10,73	16,46	18,50	12,75	15,10	16,3	18,10
1955 D.....	25,00	7,60		16,63 <sup>6)</sup>	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11	19,8
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
1962 D.....	22,59	6,03		9,47	7,77	8,83	20,84	21,80	13,24	14,7	15,11
1963 D.....	24,00	6,52		10,85 <sup>12)</sup>	8,74	9,83	19,76	11,04	13,21	18,0	20,4
1963 April.....				9,40	7,44	9,09				17,0	16,11
1963 Mai.....		6,00		8,67	6,56	8,08	21,50		12,57	16,6	21,2
1963 Juni.....		5 92		9,29	6,76	8,09	20,67		12,56	16,10	
1963 Juli.....					7,32	8,15			12,60	16,1	20,9
1963 Aug.....					7,33	7,73	18,50	11,25r	12,64	16,4	16,9
1963 Sept.....		6,89			7,30	8,57			12,50	17,1	21,11
1963 Okt.....		7,16		9,75	8,03	9,44			12,60	18,5	23,10
1963 Nov.....	27,00	6,61		12,00	10,28	12,45			13,67	21,8	23,0
1963 Dez.....		6,40		14,90	11,63	13,63				23,7	
1964 Jan.....	24,00	5,33			9,77	11,15				20,1	22,8
1964 Febr. <sup>7)</sup> .....		5 19		8,29	6,89	8,43	23,83			15,10	15,0

Ware	Steinkohle				Koks							
von	Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.		
Route		Schweden nördl.v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup>	Bundesrepublik Elbe-Häfen	Ostseehäfen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup>	Limfjord	Dänemark Ostküste Jütland <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa
Währg./Mengeneinh.	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs			
1954 D.....	15,25					13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	
1955 D.....	16,95	22,24				16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.....	18,17	21,92				16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.....	14,13	17,72				14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.....	13,23	13,86		9,30	8,43	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.....	14,14	15,79		9,14	8,72	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.....	15,25	18,71		10,76	10,15	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3
1961 D.....	15,75	16,70		10,35	9,50	14,90	18,30	13,64	19,5	23,11	20,6	22,4
1962 D.....	13,90	16,07		10,26	8,99	17,25	16,14	14,12	19,1	23,10	18,1	21,4
1963 D.....	16,24	20,74		12,13r	10,90		17,35	15,47	21,7	23,10	21,0	22,3
1963 April.....		19,52		12,01	11,33		17,67	14,88	20,5	24,7	20,2	
1963 Mai.....	14,53	18,98		11,43r	10,17r		15,71	13,63	18,3	21,1		20,6
1963 Juni.....	17,75	22,75		11,53	10,50r			14,45	19,10	22,8		20,8
1963 Juli.....	16,43	20,50		12,21	11,03			15,60	19,6	23,9		19,0
1963 Aug.....	17,00	18,41		11,55r	10,90			14,88	19,10	22,2		21,4
1963 Sept.....	16,50	19,23		11,42r	10,80			14,38	19,6	22,3		21,9
1963 Okt.....	17,50r	22,58		12,80	11,86r			14,41r	21,0	24,8		22,4
1963 Nov.....		21,58		13,00r	12,13				22,8	24,2		23,6
1963 Dez.....		23,62							23,8	26,3	26,10	
1964 Jan.....		22,30		11,80	11,29			19,25	24,11	30,6	26,4	
1964 Febr. <sup>7)</sup> .....		15,10						13,80	17,10	23,2		

Ware	noch. Koks				Briketts			Grubenholz	Gruben-/ Papierholz	Schnitt- holz <sup>8)</sup>	
von	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg	Kotka/ Björneborg	
Route		Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm Mälarsee	Dänemark, Ostk.Jütland <sup>8)</sup> u. Inseln	Kotka/ Björneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>8)</sup>	
Währg./Mengeneinh.	skr je 1000 kg				dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom		DM je Fathom	dkr je Standard	
1954 D.....	18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	23,6	139,2	138,3	88,81	190,00
1955 D.....	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	90,42	171,25
1956 D.....	20,73	19,42	20,22	19,66	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	92,95	182,75
1957 D.....	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	87,41	174,17
1958 D.....	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	57,50	144,72
1959 D.....	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,5 <sup>10)</sup>	125,0	146,6	62,00	150,94
1960 D.....	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	76,64	185,76 <sup>11)</sup>
1961 D.....	17,25	15,06	15,41	15,61	16,42	17,30	20,11	162,1	158,9	73,48	186,40
1962 D.....	17,88	14,91	16,15	15,73	16,97	16,72	17,2	157,6	156,4	70,23	172,11
1963 D.....	20,58	17,56	17,39	17,54	18,17	20,42	23,6	171,1	180,1	82,44	195,32
1963 April.....	18,80r	17,25				20,36		161,3	175,0		
1963 Mai.....	18,25	15,26	14,63r	14,93r				180,0			178,33
1963 Juni.....		16,57r	16,29	17,40r				180,0	185,0		199,38
1963 Juli.....	20,22	16,75	16,75	17,46r					185,0		192,19
1963 Aug.....	19,71	16,33	17,47	16,93		18,17			185,0		202,50
1963 Sept.....	19,71r	16,41	16,95r	17,85r	18,17						191,07
1963 Okt.....	22,17	17,25	17,25r	18,30		19,83		170,0	180,0		198,00
1963 Nov.....	22,67r	18,71r	20,40	18,00r		21,60		195,0	196,8	85,00	220,00
1963 Dez.....	23,67	20,13		22,50		22,38			191,3		206,67
1964 Jan.....		23,25	19,60			20,57		185,0	175,4	76,00	
1964 Febr. <sup>7)</sup> .....		15,69						156,8			193,75

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

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

Ware	noch: Schnittholz										
von	Obere Zone Finnland <sup>1)</sup>	Untere	Obere Zone Schweden <sup>1)</sup>	Untere	nörtl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>	Kotka/ Björneborg	Venersee. Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nörtl. Öxelsund/ Härnösand <sup>2)</sup>	
Route	ECUK				Antwerpen <sup>3)</sup>		Weser	Flensburg <sup>4)</sup>	Jade/Ems	Hambrg./Brem.	Lübeck
nach											
Währg./Mengeneinheit	s je Standard						DM je Standard				
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>5)</sup>	91.52	62.70	84.15	99.20	89.90
1961 D .....	240.8	222.6	240.7	223.2	204.9	211.7	86.97	63.73	79.08	105.19	86.50
1962 D .....	225.5	210.6	225.9	202.11	200.3	200.6	84.12	63.58	75.97	81.30	90.50
1963 D .....	253.9	246.9r	264.6	243.0r	217.0r	227.6r	91.81	64.30r	85.05	86.28	.
1963 April .....	257.6	234.3	.	235.4	218.11r	219.10	.	.	82.10	82.50	.
Mai .....	258.8	252.7	275.0	248.10	224.2	226.11	94.17	65.50	84.00	81.00	.
Juni .....	268.4	254.8	.	242.6	230.0	245.0	91.71	.	90.75	88.44	.
Juli .....	263.7	251.6	.	247.6	228.2	235.6	.	.	83.63	79.38	.
Aug. ....	249.9	245.2	250.0	240.3	.	229.2	.	.	82.00	94.67	.
Sept. ....	253.2	244.10	.	240.11	.	225.0r	91.50	63.43	.	95.33	.
Okt. ....	265.9	259.5	250.0	254.2	.	237.6	.	62.50	87.13r	.	.
Nov. ....	293.1	289.0	335.0	283.2r	.	258.0	.	66.67	91.00	88.67	.
Dez. ....	.	265.11	.	281.5	.	251.3	.	.	.	.	.
1964 Jan. ....	250.4	240.4	.	236.1	.	217.4	.	64.00	.	.	.
Febr. <sup>7)</sup> .....	250.5	233.2	.	230.0	.	217.3	.	65.00	.	.	.

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl			
von	nörtl. Öxelsund/Härnösand <sup>2)</sup>			Kotka/Björneborg			Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
Route	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Nieder- rhein <sup>8)</sup>	Lübeck	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Dänemark Ostküste Jütland <sup>9)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>10)</sup>	
nach										
Währg./Mengeneinheit	DM je Standard						s je 2240 lbs	skr je 1000 kg		
1954 D .....	85.73	88.28	145.00 <sup>5)</sup>	86.63	87.42	85.67	26.8	17.90	9.16	
1955 D .....	94.81	103.91	139.00	97.76	108.76	130.50	29.10	18.70	10.50	
1956 D .....	91.88	111.17	126.21	97.63	104.38	114.06	26.2	20.40	11.17	
1957 D .....	90.59	94.71	124.92	91.50	94.67	98.69	23.8	15.94	8.00	
1958 D .....	78.05	77.63	98.25	72.80	80.83	80.96	17.9	12.35	7.67	
1959 D .....	79.81	86.32	94.67	77.36	82.43	80.00	19.9	13.23	8.68	
1960 D .....	94.10	101.65	134.08	87.63	98.50	100.82	21.1	16.17	9.31	
1961 D .....	93.53	94.07	126.86	84.74	95.71	98.83	19.9	14.42	8.85	
1962 D .....	91.10	91.50	117.74	89.60	90.00	93.81	19.10	14.44	10.38	
1963 D .....	97.12	111.19r	122.10	93.16	99.81	105.73r	23.4	18.03	13.14	
1963 April .....	91.50	.	.	.	95.83	103.88r	22.11	19.17	16.15	.
Mai .....	88.75	105.67	.	93.83	94.63	104.18r	21.11	14.78	15.60	.
Juni .....	.	121.50	.	.	103.46	114.75	21.0	15.63	15.50	.
Juli .....	100.00	.	.	.	102.08	112.10	20.5	15.54	15.42	.
Aug. ....	100.67	.	.	92.00	103.68	106.00	19.10	14.75	14.86	.
Sept. ....	104.67	.	.	94.50	105.29	103.13r	21.4	15.25	.	.
Okt. ....	103.50	.	.	90.25	101.56	112.67	25.8	20.17r	18.64	.
Nov. ....	.	119.67	.	.	105.14	121.17r	27.10	21.20	22.45	.
Dez. ....	.	.	.	.	.	.	29.7	24.80	23.21	.
1964 Jan. ....	.	.	.	.	104.63	99.00	24.4	21.90	18.71	.
Febr. <sup>7)</sup> .....	86.67	.	.	.	92.45	95.00	20.7	.	16.11	.

Ware	Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Kaolin (China-Clay)
von	Niederrh./Ruhr <sup>9)</sup>	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland <sup>11)</sup>	Bornholm	Südküste Großbrit.
Route	Strömstad/ Malmö <sup>10)</sup>	Dänemark Ostküste Jütland <sup>9)</sup>	nörtl. Aarhus/ Aalborg <sup>12)</sup>	Haf. i Limfjord u. a. Skagerrak <sup>13)</sup>	Varberg/ Karlskhamn	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Deutsche Nordseeh.
nach										
Währg./Mengeneinheit	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				
1954 D .....	18.15	20.38	20.08	23.40	19.53	9.50	8.10	9.90	7.27	.
1955 D .....	20.50	24.33	23.11	.	18.90	8.50	9.19	8.33	8.39	.
1956 D .....	20.94	23.87	25.74	29.85	21.60	9.35	10.19	9.38	9.22	20.91
1957 D .....	16.50	17.84	20.66	27.75	17.86	9.00	9.92	9.73	9.00	15.19
1958 D .....	15.61	17.50	18.81	23.00	16.55	8.41	9.04	8.97	7.67	13.45
1959 D .....	16.21	18.93	20.98	23.53	16.67	8.42	8.65	7.72	7.68	14.69
1960 D .....	17.00	20.39	21.92	23.75	19.23	9.49	9.10	7.52	8.47	16.26
1961 D .....	18.18	19.30	21.46	23.75	17.33	7.32	9.42	7.96	9.02	15.31
1962 D .....	17.68	19.37	21.85	.	18.12	8.23	8.93	7.89	8.60	14.25
1963 D .....	18.48	22.50	24.88	.	22.67	7.99	9.26	6.26	9.68	16.10
1963 April .....	.	22.63	23.00	.	.	7.19	8.56	6.33	8.00	14.75
Mai .....	.	19.42	22.25	.	19.33	7.13	8.65	.	8.62	15.88
Juni .....	.	21.00	.	.	.	.	9.59	6.25	9.23	16.29
Juli .....	.	.	.	.	22.00	9.75	10.13	.	10.42	16.40
Aug. ....	.	.	.	.	19.67	.	10.72	6.25	10.29	15.67
Sept. ....	.	.	.	.	.	8.00r	9.81	.	10.61	14.96
Okt. ....	.	.	.	.	.	8.83r	9.88	.	10.00	14.63
Nov. ....	.	.	.	.	.	8.77r	9.69r	6.25	10.06	17.77
Dez. ....	.	26.50	.	.	.	.	9.92	.	10.57	18.17
1964 Jan. ....	.	23.37	24.63	.	.	7.83	8.90	6.38	.	16.50
Febr. <sup>7)</sup> .....	.	19.42	20.38	.	.	.	.	6.25	8.75	13.90

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

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

Ware von Route nach Währung Mengeneinheit	Getreide											Nord-Pazifik <sup>3)</sup>	
	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf					
	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./Rttd./ Amst.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	UK	Antw./ Hbg.	
	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$	
je 2240 lbs													
1954 D	.	.	50.5	6.00	6.92	54.8	7.11	60.11	7.59	12.21	76.7	12.58	
1956 D	.	.	89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17	
1957 D	.	.	60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	73.11	9.50	16.43	97.5	10.53	
1958 D	92.10	.	40.11	4.15	4.85	42.0	4.40	45.9	4.95	8.37	56.9	7.06	
1959 D	79.1	9.57	40.2	3.99	4.42	46.8	4.92	49.5	4.86	8.41	59.10	7.09	
1960 D	82.4	8.16	42.6	3.85	4.04	43.2	4.95	53.1	4.75	9.38	59.2	7.37	
1961 D	83.0	9.42	45.10	3.89	4.44	46.7	5.41	56.5	5.36	10.86	6.81 <sup>4)</sup>	6.97	
1962 D	65.11	7.75	35.8	3.03	3.48	35.1	4.06	40.5	4.39	7.88	6.17	6.88	
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.59	9.69	7.44	7.69	
1963 Okt.	.	.	55.9	7.41	7.50	54.1	.	64.1	7.26	14.05	10.66	9.07	
Nov.	.	.	.	8.00	8.25	49.1	.	66.11	6.33	13.63	9.50	8.94	
Dez.	.	.	.	6.00	.	50.5	.	54.7	6.47	12.04	.	8.00	
1964 Jan.	.	.	.	.	.	49.7	6.50	72.0	7.00	11.82	9.25	8.70	
Febr.	.	.	.	.	4.78	41.9	4.93	43.5	4.49	10.75	8.25	8.00	
März	.	9.75	40.6	3.90	4.13	35.2	.	47.6	4.24	9.31	.	.	
April	71.8	8.93	38.7	3.78	3.95	37.6	.	43.2	4.68	9.76	.	6.90	
Mai	73.5	8.75	41.2	3.77	4.63	40.0	.	55.8	4.68	9.60	.	.	
Juni	61.2	.	40.11	3.98	4.33	.	.	53.2	4.39	9.58	.	.	
Juli	72.8	7.60	34.8	3.67	3.92	.	.	.	4.48	9.43	.	.	
Aug.	55.8	8.83	35.8	3.96	4.06	37.8	.	43.2	5.09	9.99	.	.	

Ware von Route nach Währ./Mengeneinh.	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
	La Plata <sup>5)</sup>			West-	Ost-	Full Range	Südafrika	Schwarz-	Philippinen	Algerien	Kuba <sup>6)</sup>	
	UK	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/Kont.			UK	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	Antw./ Hbg.	UK	
	s je 2240 lbs											\$ je cbf
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	70.7	68.9	44.10	0.19	87.4	67.6
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	126.7	124.4	81.5	0.41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	93.7	87.8	59.2	0.26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	54.0	48.8	30.2	0.15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	60.4	49.3	38.3	0.17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	62.5	61.3	38.4	0.18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	62.8	56.8	40.4	0.16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	52.5	45.11	33.5	0.15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	61.11	56.10	36.11	0.19	85.2	68.5
1963 Okt.	96.1	91.6	87.11	98.4	107.3	106.3	78.0	72.11	38.0	0.22	91.11	.
Nov.	93.9	91.8	100.0	97.6	107.6	106.3	70.6	.	.	.	105.0	.
Dez.	98.2	91.10	101.2	87.6	85.10	86.3	69.10	70.0	.	0.22	.	.
1964 Jan.	100.0	90.8	102.1	82.6	94.2	92.10	66.11	.	.	0.22	97.6	70.0
Febr.	.	74.8	84.3	82.6	90.0	88.6	69.10	52.6	.	0.21	95.0	.
März	73.5	72.0	83.3r	71.3	78.9	76.3	56.3	32.6	36.5	0.20	93.9	.
April	79.8	74.11	83.5	.	.	.	60.0	.	36.0	0.20	90.10	.
Mai	83.10	77.8	82.9	71.3	78.4	77.4	61.0	53.9	.	0.18	.	65.0
Juni	80.8	74.0	81.2	.	77.6	.	52.6	.	.	.	.	70.0
Juli	79.8	69.5	78.8	.	77.11	.	57.3	.	.	0.18	92.6	.
Aug.	.	.	.	.	.	.	59.2	.	.	0.20	90.0	.

Ware von Route nach Währ./Mengeneinh.	Zucker			Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze		
	Kuba <sup>6)</sup>	Queensland <sup>5)</sup>	Mauritius	Morphou- Bay	Huelva		US-Golf	Murmansk	Vitoria	Marmagoa <sup>9)</sup>		
	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	UK	Antw./Rttd./ Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rttd.	UK	Lübeck- Stettin	Antw./ Hbg. <sup>7)</sup>	
	s je 2240 lbs											
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	39.11	29.3	27.10	51.0	.	54.3	60.6
1956 D	112.0	214.8 <sup>10)</sup>	223.6 <sup>10)</sup>	135.1	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8	122.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	35.7	24.11	23.9	49.11	21.11	44.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.7	.	22.5	21.10	54.9	21.2	43.11	42.10
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	23.3	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2	32.9
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	27.1	23.0	25.5	25.0	52.7	22.9	36.8	37.7
1963 Okt.	.	113.4	110.10	87.6	.	.	.	.	.	.	.	46.2
Nov.	.	115.0	112.6	82.6	.	.	.	.	58.2	.	.	42.7
Dez.	65.0	.	.	.	32.6	.	26.0	.	.	30.3	.	40.0
1964 Jan.	70.0	.	.	83.9	30.6	.	.	.	54.5	.	.	40.5
Febr.	68.11	91.11	89.5	70.0	.	.	.	.	55.6	.	31.9	40.0
März	72.6	.	.	.	26.6	.	27.6	26.0	56.3	21.6	34.1	43.6
April	73.0	90.0	87.6	.	35.0	.	.	.	59.0	22.6	31.0	41.11
Mai	.	90.0	87.6	.	.	.	26.0	.	59.0	22.6	31.0	38.11
Juni	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	65.9	25.0	32.11	38.10
Juli	.	.	.	70.0	.	.	.	.	60.10	23.0	31.0	38.7
Aug.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	.	31.11	40.3

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

# B. Seeschifffahrt

## 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Luanda <sup>2)</sup>	Conakry	Melilla	Potl	Bilbao	Port Pirie	Hampton Roads				
Route	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>		Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>			Brist. Kan/ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			
1954 D	55.5	.	.	25.4	.	18.8	.	38.3	36.0	5,67	10,28	6,00
1956 D	115.6	.	72.6	40.1	66.9	29.11	186.0	78.0	77.2	11,52	19,90	11,35
1957 D	69.2	.	62.9	36.9	.	24.8	147.11	53.1	51.11	7,90	15,71	8,02
1958 D	45.2	.	.	18.9	29.9	17.4	74.0	25.8	24.2	3,97	7,60	4,95
1959 D	44.9	.	30.2	18.5	30.1	17.5	91.10	24.10	23.0	3,80	7,76	5,25
1960 D	45.4	.	29.2	17.11	31.2	19.6	100.0	27.5	26.2	4,14	8,35	5,30
1961 D	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	19.0	86.9	30.1	27.4	4,25	9,02	6,32
1962 D	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	17.0	75.8	22.11	20.3	3,61	6,55	5,06
1963 D	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	.	95.1	28.11	27.3	4,83	7,18	7,44
1963 Okt.	50.0	.	.	.	.	.	98.9	39.4	35.3	6,63	10,68	11,29
Nov.	.	.	.	19.0	34.0	.	111.8	.	34.8	6,94	9,50	10,50
Dez.	41.6	.	.	.	.	.	.	33.2	30.0	5,94	8,95	9,00
1964 Jan.	41.6	45.0	34.10	.	.	.	.	33.0	30.5	5,40	8,19	8,70
Febr.	.	34.0	.	18.9	.	.	90.0	27.10	22.9	4,88	7,08	7,00
März	.	32.8	.	.	26.0	.	83.9	.	20.8	4,21	6,78	.
April	.	.	28.0	.	.	.	83.9	.	24.6	4,01	6.85	10,18
Mai	.	.	28.0	.	26.3r	19.3	83.9	26.10	25.0	3,95	6,86	8,60
Juni	48.6	.	28.9	19.9	26.3	.	83.9	.	24.0	4,12	6,93	8,50
Juli	.	32.3	.	.	25.3	.	.	24.0	22.6	4,17	7,25	7,43
Aug.	40.0	.	27.2	.	25.0	.	.	25.4	24.1	4,15	7,17	7,46

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh				Düngemittel (Phosphat)					
von	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf	US-Golf	Casablanca	Sfax			
Route			UK-Kontinent									
nach	Portugal	Westitalien		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen				
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1954 D	.	27.2	23.5	25.10 <sup>4)</sup>		31.1 <sup>4)</sup>		44.3 <sup>4)</sup>		.	27.2	29.5
1956 D	.	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	.	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D	28.10	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	30.9	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	.	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	35.11	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	30.2	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5		30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	31.0	35.5	39.2	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1963 Okt.	.	45.0	43.6	23.6	24.11	.	.	46.11	49.0	.	.	.
Nov.	.	44.8	.	27.1	28.11	.	.	48.1	49.11	.	.	.
Dez.	.	44.2	45.0	31.3	33.1	.	.	55.9	57.11	.	.	.
1964 Jan.	.	.	37.0	35.5	37.7	.	.	60.3	62.7	.	25.3	.
Febr.	.	37.6	.	23.7	24.0	.	.	40.3	41.10	49.6	22.6	27.0
März	32.10	31.0	.	13.7	14.2	.	.	25.11	26.10	49.6	.	.
April	34.5	.	.	18.8	19.0	.	.	25.1	25.9	.	21.0	.
Mai	36.3	.	.	14.11	15.11	.	.	24.1	24.11	.	24.1	.
Juni	.	33.8	.	14.2	14.9	.	.	24.4	25.2	60.6	25.0	.
Juli	34.3	32.6	.	13.3	12.9	.	.	26.8	27.5	62.6	21.3	.
Aug.	33.0	.	.	14.4	15.2	.	.	30.4	30.9	.	20.6	.

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Ost- Kanada <sup>6)</sup>	Archang- gelsk <sup>6)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- gelsk <sup>6)</sup>	Große Seen		Northern Range		
Route												
nach	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>7)</sup>	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien <sup>7)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>7)</sup>	West- italien <sup>7)</sup>	Japan <sup>7)</sup>
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$je 2240 lbs			
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	.	.	.	6,47	.
1959 D	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12.06	220.7	.	.	6,07	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	35.5	65.1	.	228.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7.32	7,56	13,72
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12.00	238.0	.	7,78	5,26	6,08	10,44
1963 D	40.0	62.4	.	216.8	94.0	12,88	264.10	7,50	9,67	.	7,52	12,28
1963 Okt.	.	.	.	.	117.6	15,42	.	.	.	.	.	16,55
Nov.	49.0	92.6	.	.	102.6	15,06	.	.	.	.	11,05	15,99
Dez.	.	.	.	.	117.6	.	.	.	.	.	9,47	15,30
1964 Jan.	.	.	.	.	117.6	16,48	240.0	.	.	9.44	9,96	15,00r
Febr.	38,0	63.0	.	.	99.5	15,20	269.0	.	.	7,21	9,05	13,31
März	.	.	.	.	96.1	14,45	255.0	9,63	10,35	7.37	7,75	12,65
April	34,6	62.6	.	.	96.6	13,16	.	9,76	.	7.72	7,86	11.75
Mai	.	.	.	.	97.6	.	.	8,88	.	7,55	.	11,47r
Juni	.	.	.	.	.	.	.	10,04	10,74	7,37	7,87	11,17
Juli	39,0	63.0	.	225.0	98.5	.	.	9,14	.	8,05	7,74	12,10
Aug.	.	.	.	.	.	.	255.0	.	.	.	7,63	12,74

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh						Düngemittel (Phosphat)			
von	Danzig/Stettin      Wales		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
Route			UK-Kontinent									
nach	Portugal	Westitalien		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.		
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs											
1954 D	.	27.2	23.5	25.10 <sup>4)</sup>		31.1 <sup>4)</sup>		44.3 <sup>4)</sup>		.	27.2	29.5
1956 D	.	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	.	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D	28.10	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	30.9	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	.	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	35.11	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	30.2	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5		30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	31.0	35.5	39.2	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1963 Okt.	.	45.0	43.6	23.6	24.11	.	.	46.11	49.0	.	.	.
Nov.	.	44.8		27.1	28.11	.	.	48.1	49.11	.	.	.
Dez.	.	44.2	45.0	31.3		.	.	55.9	57.11	.	.	.
1964 Jan.	.		37.0	35.5	37.7	.	.	60.3		.	25.3	.
Febr.		37.6	.	23.7	24.0	.	.	40.3	41.10	49.6	22.6	27.0
März	32.10	31.0	.	13.7	14.2	.	.	25.11	26.10	49.6		.
April	34.5	.	.	18.8	19.0	.	.	25.1	25.9		21.0	.
Mai	36.3	.	.	14.11	15.11	.	.	24.1	24.11		24.1	.
Juni	.	33.8	.	14.2		.	.	24.4	25.2	60.6	25.0	.
Juli	34.3	32.6	.	13.3	12.9	.	.	26.8	27.5	62.6	21.3	.
Aug.	33.0	.	.	14.4	15.2	.	.	30.4	30.9	.	20.6	.

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Ost- Kanada <sup>6)</sup>	Archang- gelsk <sup>6)</sup>	Nord-Pazifik		Archang- gelsk <sup>6)</sup>	Große Seen		Northern Range		
Route	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika <sup>7)</sup>	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien <sup>7)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>7)</sup>	West- italien <sup>7)</sup>	Japan <sup>7)</sup>
Währ./Mengeneinh.	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$ je 2240 lbs				
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	8,61	7,08	11,08
1961 D	35.5	65.1	.	223.9	90.6	13.29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12.00	238.0	.	7,78	5,26	6,08	10,44
1963 D	40.0	62.4	.	216.8	94.0	12.88	264.10	7,50	9,67	.	7,52	12,28
1963 Okt.	.	.	.	.	117.6	15,42	.	.	.	.	.	16,55
Nov.	49.0	92.6	.	.	102.6	15,06	.	.	.	.	11,05	15,99
Dez.	.	.	.	.	117.6	.	.	.	.	.	9,47	15,30
1964 Jan.	.	.	.	.	117.6	16,48	240.0	.	.	9,44	9,96	15,00r
Febr.	38.0	63.0	.	.	99.5	15,20	267.0	.	.	7,21	9,05	13,31
März	.	.	.	.	96.1	14,45	255.0	9,63	10,35	7,37	7,75	12,55
April	34.6	62.6	.	.	96.6	13,16	.	9,56	.	7,72	7,86	11,75
Mai	.	.	.	.	97.6	.	.	8,88	.	7,55	.	11,47r
Juni	.	.	.	.	.	.	.	10,04	10,74	7,87	7,87	11,17
Juli	39.0	63.0	.	225.0	98.5	.	.	9,14	.	8,05	7,74	12,10
Aug.	.	.	.	.	.	.	255.0	.	.	.	7,63	12,74

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

C. Schiffsfrachtraten  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland						Niederlande																		
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					„Die Welt“ <sup>(1)</sup> Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag																		
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt Reisecharter	Tanker-fahrt Reisecharter	Tramp-fahrt Reise-charter	Trampfahrt Reisecharter																		
Indexgruppe	Gesamt-index	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	Mineral-öl f-Raten	ins-gesamt	Überseeschifffahrt					Küstenschifffahrt													
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>2)</sup> = 100	1960 = 100	Gesamt-index	Getreide	Schwe-felkies	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Gesamt-index	Holz	Kohle										
1954 D.	100,0 <sup>3)</sup>	—	—	100,0 <sup>3)</sup>	79,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
1955 D.	107,9	—	—	131,8	115,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
1956 D.	119,1	—	—	166,2	227,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
1957 D.	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
1958 D.	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
1959 D.	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
1960 D.	121,7 <sup>4)</sup>	101,5	90,7	74,6	50,2	100,0	100	100	100	100	100	100	100	100	100										
1961 D.	126,6	106,5	101,6	75,4 <sup>5)</sup>	43,6	106,9	91	91	97	89	104	89	99	99	93										
1962 D.	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	75	73	85	73	79	83	93	93	93										
1963 D.	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	88	90	95	78	92	91	101	100	123										
1962 Okt.	128,7	109,8	99,4	64,1	49,8	81,3	71	72	74	65	69	79	95	94	113										
Nov.	128,6	109,7	99,5	66,9	48,5	84,3																			
Dez.	128,6	109,5	99,9	69,5	56,5	89,2																			
1963 Jan.	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	89,9	78	78	81	76	83	77	92	92	103										
Febr.	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	92,2																			
März.	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	93,4																			
April.	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	98,5	85	85	102	75	95	97	95	94	111										
Mai.	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	108,3																			
Juni.	132,3	111,4	105,7	73,4	43,0	103,1																			
Juli.	132,3	111,5	105,5	73,1	34,3	98,8	86	87	91	84	89	86	105	104	125										
Aug.	132,9	112,1	105,8	74,9	36,9	101,0																			
Sept.	133,9	112,4	108,1	79,3	45,8	109,3																			
Okt.	135,3	112,8	110,6	93,0	80,2	136,5	101	109	107	78	102	103	113	111	151										
Nov.	135,7	113,0	111,4	91,1	85,3	129,3																			
Dez.	135,8	113,1	111,4	87,8	97,3	123,1																			
1964 Jan.	136,8	113,9	111,9	88,6	110,1	127,7	115	130	109	88	100	96	109	109	107										
Febr.	136,0	114,5	108,6	79,5	73,0	113,3																			
März.	137,1	115,9	108,6	72,6	43,7	103,1																			
April.	137,7	116,3	109,2	76,3	49,4	107,2	97	103	115	79	93	103	104	104	94										
Mai.	137,3	116,0	108,9	76,1	46,0	109,3																			
Juni.	137,6	116,2	109,2	76,0	44,5	109,8																			
Juli.	137,8	116,4	109,3	75,4	39,8	106,4	107,0																		
Aug.	137,6	116,4	108,7	77,1	51,3	107,0																			
Land	Niederlande															Großbritannien									
Berechnende Stelle	Joh. Den Braber, Rotterdam															Chamber of Shipping, London									
Einsatzart	Trampfahrt Reisecharter				Zeit-charter											Trampfahrt <sup>6)</sup> Reisecharter									
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Erz	Kohle aus britischen und amerikanischen Häfen eingeführt		Sonstige Güter	ins-gesamt	Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwe-fel	Erz	Kohle	Dünge-mittel										
Basis	1924/38 = 100								1960 = 100																
1954 D.	322,6	353,1	354,1	284,3	354,3	343,9	403,0	116,0 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—										
1955 D.	504,9	474,7	570,8	357,2	508,0	464,1	587,5	172,1 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—										
1956 D.	649,5	634,6	716,7	397,1	650,5	635,6	798,6	211,6 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—										
1957 D.	536,0	353,4	551,8	315,1	552,7	451,4	722,7	151,9 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—										
1958 D.	243,7	233,2	293,2	—	229,0	236,8	406,4	90,4 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—										
1959 D.	246,0	229,3	283,4	223,6	226,8	296,0	384,1	96,9 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—										
1960 D.	254,4	228,9	292,0	—	250,9	334,6	445,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0										
1961 D.	244,0	231,1	283,9	—	270,3	352,1	457,2	106,8	106,2	112,1	103,2	107,3	100,2	110,4	108,4										
1962 D.	211,5	208,8	217,4	282,1	182,0	303,7	349,0	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2										
1963 D.	253,9	258,7	238,4	—	239,4	334,0	420,5	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5										
1962 Okt.	181,8	173,3	252,6	—	171,5	268,3	287,7	84,3	80,8	96,8	90,0	79,9	72,8	77,6	90,0										
Nov.	189,8	190,0	191,4	—	180,3	—	335,3	87,5	85,6	96,3	101,9	74,9	76,8	78,8	—										
Dez.	204,2	210,6	—	—	178,5	—	331,2	87,8	89,6	98,4	101,4	74,9	69,4	75,7	—										
1963 Jan.	216,3	219,5	210,3	—	213,5	—	372,9	93,1	95,4	97,0	102,0	—	78,0	86,4	—										
Febr.	215,1	204,8	—	—	222,7	—	370,8	94,1	97,1	105,5	99,5	—	81,7	85,1	87,7										
März.	227,9	220,8	214,4	—	237,9	—	317,7	97,5	102,3	104,2	103,5	101,3	86,7	89,4	88,4										
April.	229,1	243,7	248,1	—	217,9	—	324,8	379,2	100,7	102,5	108,0	103,0	101,3	95,4	89,3										
Mai.	251,9	260,7	187,0	—	237,4	—	407,2	431,0	109,9	115,7	118,9	102,5	—	99,9	97,3										
Juni.	236,1	218,2	259,3	—	230,8	—	336,9	371,2	105,9	103,8	120,7	106,6	97,8	96,8	112,1										
Juli.	212,3	214,6	198,5	—	207,5	—	293,1	364,6	101,1	103,6	118,1	100,6	100,8	84,6	89,0										
Aug.	213,7	214,8	196,5	—	244,6	—	294,7	398,3	104,8	108,9	116,9	107,1	109,5	93,6	97,0										
Sept.	274,8	277,8	253,0	—	234,2	—	318,4	439,4	110,4	124,3	120,2	109,0	107,8	90,3	98,7										
Okt.	329,6	331,7	252,2	—	327,6	—	555,6	485,3	134,8	141,6	131,8	130,7	—	120,7	138,4										
Nov.	323,3	343,8	286,7	—	319,3	—	—	521,6	128,0	133,6	128,2	126,4	116,1	117,8	127,5										
Dez.	294,5	310,0	282,3	—	275,0	—	—	500,9	127,8	134,7	131,5	126,9	—	110,7	122,2										
1964 Jan.	306,4	316,2	275,3	—	290,5	—	324,4	514,4	128,6	139,0	140,9	127,4	108,6	107,9	116,3										
Febr.	226,6	225,4	253,8	—	211,9	—	—	491,0	110,7	110,7	130,6	116,8	110,8	99,3	89,6										
März.	216,5	215,8	228,5	—	195,3	—	—	481,7	107,0	105,0	126,8	111,5	112,3	104,8	84,1										
April.	231,7	236,3	217,7	—	233,7	—	350,8	468,5	109,5	109,2	128,0	113,1	—	101,6	94,0										
Mai.	244,4	238,3	247,4	—	242,1	—	328,3	406,0	110,3	114,7	121,6	112,3	117,8	91,5	95,0										
Juni.	236,8	235,7	246,7	—	219,4	—	—	453,7	107,4	108,2	124,4	108,4	131,3	86,9	90,7										
Juli.	246,0	243,1	241,8	—	—	—	300,3	434,9	108,4	105,1	127,1	113,9	122,3	96,0	91,1										
Aug.	254,8	245,2	247,9	—	225,7	—	357,5	450,7	105,3	109,6	109,1	110,2	—	95,4	94,0										

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 9; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	Chamber of Shipping London	Harley, Mullion, London	W. G. Weston, London												
Einsatzart	Tramp- fahrt Zeit- <sup>1)</sup> charter	Tanker- fahrt Reise- charter	Trampfahrt										Reise- u. Zeit- charter	Tanker- fahrt Reise- charter	
Indexgruppe	Motor- schiffe	Mineralöl £-Raten	Gesamt- index	Ge- treide <sup>2)</sup>	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemikalien Dungem.	Gesamt- index	Ölbren- ner <sup>4)</sup>	Motor- schiffe <sup>5)</sup>	Under- ton <sup>6)</sup>	Ge- treide <sup>7)</sup> insges.
Basis	1960 = 100	Intascale = 100	1960 = 100												
1954 D. ....	109,6 <sup>8)</sup>	79,1	133,8 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1955 D. ....	198,5 <sup>8)</sup>	116,1	182,0 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1956 D. ....	264,4 <sup>8)</sup>	229,5	238,2 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	250,4 <sup>9)</sup>	—	—	106,3 <sup>9)</sup>	—
1957 D. ....	183,8 <sup>8)</sup>	143,4	164,4 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	183,0 <sup>9)</sup>	—	—	107,0 <sup>9)</sup>	—
1958 D. ....	84,9 <sup>8)</sup>	46,9	84,9 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	86,5 <sup>9)</sup>	—	—	101,7 <sup>9)</sup>	—
1959 D. ....	85,0 <sup>8)</sup>	42,8	89,9 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>9)</sup>	—	—	95,3 <sup>9)</sup>	—
1960 D. ....	100,0	46,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D. ....	111,6	42,5	111,1	109,2	104,6	104,8	101,3	121,8	108,6	109,2	107,7	105,4	109,4	96,9	106,9
1962 D. ....	89,1	49,8	87,3	87,2	87,3	92,8	81,8	90,9	85,1	94,3	86,7	85,3	87,5	98,6	95,0
1963 D. ....	104,8	63,9	108,1	108,2	110,1	112,3	91,2	109,3	100,0	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1962 Okt. ....	77,5	47,3	79,2	77,9	85,5	91,6	77,4	77,6	78,5	91,2	74,6	78,1	73,4	95,9	88,1
1962 Nov. ....	83,4	48,1	84,5	85,7	91,6	107,2	78,2	81,0	74,7	92,0	80,6	92,8	77,0	97,8	96,3
1962 Dez. ....	80,0	55,7	87,5	89,8	82,5	107,1	87,0	89,2	77,5	96,8	89,3	97,5	87,1	102,0	95,1
1963 Jan. ....	80,4	73,0	88,4	88,4	88,0	98,7	80,8	87,3	86,5	84,7	91,0	100,4	87,6	105,9	101,6
1963 Febr. ....	85,9	100,6	89,3	88,7	96,1	104,0	82,9	87,5	90,4	88,5	92,9	105,5	89,0	102,8	112,9
1963 März. ....	93,1	73,7	92,7	92,3	97,7	102,8	81,1	90,4	94,4	94,2	92,5	100,3	90,8	101,6	109,3
1963 April. ....	94,3	53,2	96,4	97,1	105,7	95,7	89,5	97,3	93,6	99,5	99,8	107,4	97,7	105,6	116,2
1963 Mai. ....	104,8	53,1	105,8	107,3	103,3	101,5	88,0	108,2	112,0	106,6	101,7	106,9	99,7	99,1	126,9
1963 Juni. ....	93,5	41,3	97,1	95,1	115,4	107,8	88,4	105,1	96,0	99,5	100,9	110,0	98,7	98,7	102,1
1963 Juli. ....	93,5	31,4	94,7	94,2	99,6	101,7	88,9	101,6	90,7	105,7	96,3	102,7	94,5	103,4	100,8
1963 Aug. ....	96,8	36,5	103,2	102,0	107,0	110,7	84,8	108,9	103,3	105,3	96,2	100,4	95,5	95,0	110,9
1963 Sept. ....	114,5	43,8	113,6	115,4	114,8	115,8	86,9	112,6	113,5	112,6	102,0	100,6	102,7	94,7	140,1
1963 Okt. ....	130,3	78,5	144,9	145,6	142,4	141,6	105,7	142,6	151,6	150,8	119,3	123,1	117,9	90,0	173,6
1963 Nov. ....	138,9	84,5	142,4	142,2	129,5	132,0	116,3	144,3	150,9	152,0	131,1	143,5	126,3	87,6	150,1
1963 Dez. ....	131,4	97,5	128,4	129,5	122,2	135,8	101,4	126,3	136,9	134,1	128,9	135,8	125,7	99,3	160,7
1964 Jan. ....	138,1	107,6	127,5	130,0	128,3	136,4	114,7	131,0	117,7	129,3	131,9	131,9	131,9	101,4	155,2
1964 Febr. ....	119,2	69,8	110,8	114,7	115,4	123,6	105,1	123,4	97,4	104,4	128,4	128,4	127,2	109,6	118,9
1964 März. ....	121,3	41,4	103,6	103,3	113,8	116,4	99,2	114,1	92,8	104,3	119,8	121,5	118,9	116,3	101,6
1964 April. ....	114,5	44,8	105,2	105,3	114,9	117,3	95,9	110,1	108,6	110,3	116,9	118,5	116,1	110,1	109,1
1964 Mai. ....	112,8	42,3	103,3	106,0	109,3	115,5	86,8	105,2	98,7	118,0	111,8	118,6	109,2	107,8	110,4
1964 Juni. ....	109,0	38,6	103,4	103,8	104,3	113,3	92,4	107,1	105,9	109,8	112,0	115,4	110,7	108,0	113,7
1964 Juli. ....	106,9	39,8	103,6	101,9	117,1	114,9	89,2	109,0	118,0	103,9	107,6	110,3	106,8	105,1	110,3
1964 Aug. ....	114,1	47,8	104,7	106,5	103,5	124,3	88,6	115,3	99,1	105,4	110,4	103,5	112,4	105,4	135,9

Land	Norwegen				Däne- mark	Vereinigte Staaten										
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo				Stat. Dep. Kopenhag.	Maritime Research Inc., New York										
Einsatzart	Trampfahrt Reise- charter		Tankerfahrt Reisecharter		Tramp- fahrt Reise- charter	Reise- u. Zeit- charter	Trampfahrt					Reisecharter				
Indexgruppe	insgesamt		Mineralöl £ — \$ — Raten		insge- samt	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate	
Basis	II. Hj. 1947 = 100		Intascale = 100		1955 = 100	1951 = 100										
1954 D. ....	93,5	80,0	80,4	62,5	78 <sup>14)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1955 D. ....	129,8	140,1	118,7	93,2	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1956 D. ....	152,7	196,8	223,5	162,5	113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1957 D. ....	124,8	139,1	149,7	102,8	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1958 D. ....	78,0	63,6	54,2	47,0 <sup>15)</sup>	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1959 D. ....	79,2	64,9	54,6	44,3	76	38,7	40,3	43,5	50,4	46,5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8	
1960 D. ....	82,1	73,9	52,2	45,4	82	40,5	41,7	43,7	49,9	49,0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9	
1961 D. ....	84,2	80,9	48,0	41,3	82	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7	
1962 D. ....	77,5	64,8	54,7 <sup>15)</sup>	46,1	80	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	35,4	29,5	34,5	36,7	
1963 D. ....	85,2	78,8	73,3	54,6	84	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8	
1962 Okt. ....	74,5	60,7	51,1	40,2	79	34,7	35,7	43,3	47,9	45,0	28,8	26,7	28,1	30,6	32,0	
1962 Nov. ....	75,1	66,0	54,3	43,8	79	35,7	37,9	43,4	50,6	45,1	29,0	35,2	30,5	34,1	33,5	
1962 Dez. ....	75,7	64,9	62,5	48,9	79	36,2	36,7	43,4	51,1	45,1	28,4	35,7	28,1	36,3	38,5	
1963 Jan. ....	76,4	65,2	85,9	63,5	80	36,4	37,4	43,4	51,1	44,9	30,5	35,0	32,9	35,3	37,5	
1963 Febr. ....	79,6	65,4	108,6	85,3	82	37,7	38,0	43,5	51,3	44,9	31,5	35,5	31,0	35,1	34,2	
1963 März. ....	80,0	72,1	82,8	59,1	82	38,1	38,4	43,7	51,3	44,9	32,3	39,9	34,6	37,5	38,2	
1963 April. ....	80,7	72,4	62,9	48,8	81	38,7	39,1	43,8	51,6	44,9	32,9	38,3	34,5	39,3	35,8	
1963 Mai. ....	82,8	79,7	57,9	46,8	81	40,3	41,3	43,9	51,5	45,5	34,7	45,7	37,2	41,9	42,9	
1963 Juni. ....	81,2	76,8	50,3	36,1	83	38,8	39,1	43,4	50,4	45,4	33,6	49,1	33,8	39,9	38,8	
1963 Juli. ....	80,0	79,6	43,9	33,4	83	37,7	38,3	43,1	50,1	44,8	31,8	43,9	37,5	36,5	35,9	
1963 Aug. ....	84,1	74,2	53,5	35,3	83	39,4	39,5	43,2	52,6	44,8	34,2	45,1	36,8	39,7	41,4	
1963 Sept. ....	88,4	76,6	56,3	40,8	84	41,7	43,4	43,8	53,5	45,2	35,3	50,1	41,0	43,8	43,3	
1963 Okt. ....	98,3	90,9	89,3	68,8	86	49,5	53,0	45,4	58,6	46,5	44,1	60,9	49,6	52,6	53,9	
1963 Nov. ....	98,1	97,3	89,2	66,9	88	49,9	53,5	46,0	59,4	47,3	44,7	65,3	50,0	53,2	56,5	
1963 Dez. ....	93,0	95,3	99,5	70,5	89	47,6	50,4	45,8	58,7	46,5	42,5	60,9	41,7	53,2	54,3	
1964 Jan. ....	91,6	100,2	113,3	86,7	88	47,8	51,1	46,1	60,2	46,8	41,3	57,3	46,8	54,5	56,6	
1964 Febr. ....	85,7	98,4	75,2	49,9	88	44,7	47,5	46,2	57,3	46,2	37,5	50,9	45,2	51,0	47,4	
1964 März. ....	82,4	92,9	48,4	36,6	86	42,0	44,6	45,1	55,8	45,7	33,6	56,7	42,3	47,9	50,5	
1964 April. ....	83,0	91,8	57,1	48,5	86	42,4	44,3	45,7	55,9	45,7	34,8	56,0	39,7	46,8	48,2	
1964 Mai. ....	84,7	84,6	52,6	42,9	85	42,7	44,1	45,9	55,7	45,4	36,1	57,9	39,3	46,2	50,9	
1964 Juni. ....	85,4	85,0	46,1	34,6	86	42,6	43,7	46,2	55,0	45,5	36,3	57,4	41,7	45,3	50,5	
1964 Juli. ....	83,5	83,6	52,7	38,1	86	41,9	42,6	45,9	54,7	45,4	35,6	49,1	38,8	45,9	43,0	
1964 Aug. ....	84,0	79,4	54,1	43,5	86	42,4	43,3	45,9	56,1	45,3	35,5	50,9	39,9	47,5	45,0	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 9; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle	
von Fahrtroute nach			Nord- Ame- rika <sup>2)</sup>	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ame- rika <sup>3)</sup>	Süd- Ame- rika <sup>4)</sup>	Südost- afrika <sup>5)</sup>	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer <sup>6)</sup>	Indien Ägypt- ten <sup>7)</sup>	westl. Mittel- meer <sup>8)</sup>	Northern Range	
			Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent		
Basis	1954 = 100														
1958 D.	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	70	64
1959 D.	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68	60
1960 D.	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75	69
1961 D.	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76	73
1962 D.	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64	57
1963 D.	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73
1962 Okt.	65	64	48	53	70	—	55	63	64	80	74	69	—	54	50
Nov.	66	66	56	53	77	79	57	65	67	79	67	69	49	58	54
Dez.	71	68	59	55	78	86	64	66	70	73	—	74	49	65	54
1963 Jan.	71	72	64	61	81	82	69	65	71	84	71	62	—	73	65
Febr.	72	77	63	64	81	86	53	76	70	87	78	81	—	71	68
März.	73	71	61	60	79	—	74	74	65	74	69	81	54	72	71
April	77	78	69	58	81	88	82	76	69	85	81	72	—	74	71
Mai	82	84	71	65	80	90	92	83	76	103	74	59	—	90	70
Juni	80	83	63	64	78	88	84	79	62	78	77	78	—	81	68
Juli	72	72	54	—	77	—	54	74	83	89	67	63	57	75	60
Aug.	76	74	68	53	79	—	60	76	75	90	66	55	56	82	72
Sept.	85	86	78	65	88	92	89	91	99	101	77	58	57	89	70
Okt.	101	99	93	88	107	—	100	107	107	109	67	73	—	114	83
Nov.	106	105	97	79	105	—	110	105	100	112	84	69	79	128	96
Dez.	98	99	89	75	88	—	89	110	107	93	91	63	83	96	77
1964 Jan.	93	93	88	83	96	—	99	98	94	109	81	89	72	97	78
Febr.	85	85	72	75	88	—	72	76	98	96	96	61	81	82	61
März.	78	77	67	60	82	—	87	75	62	82	83	68	66	76	57
April	82	76	67	60	79	—	85	73	81	72	—	66	76	79	63
Mai	81	75	74	—	88	—	68	82	83	73	—	62	75	79	65
Juni	81	78	70	58	86	—	82	82	75	73	101	55	72	68	64
Juli	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74	61
Aug.	75	74	58	—	—	—	68	74	73	83	—	63	72	74	64

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide/ Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz
von Fahrtroute nach	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britannien Kontinent	Nord- Afrika <sup>2)</sup>	Casa- blanca		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer <sup>11)</sup>	Indien	Nor- thern Range		Nord- Pazifik	Nord- Atlan- tik <sup>12)</sup>	Mittelmeer/ Rotes Meer <sup>13)</sup>	Indien/ Ma- laya <sup>14)</sup>
	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./ Kontinent	Süd- afrika <sup>10)</sup>			Northern Range			Süd- amerika		Japan			
Basis	1954 = 100														
1958 D.	95	80	91	66	92	77	71	85	71	82	71	62	68	68	83
1959 D.	96	88	88	65	86	80	77	89	74	86	71	61	68	70	84
1960 D.	98	88	84	68	86	85	84	88	80	87	74	65	77	73	82
1961 D.	100	99	96	69	92	93	84	119	83	102	83	73	88	—	88
1962 D.	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D.	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1962 Okt.	—	78	85	59	—	78	—	81	74	80	55	52	57	—	56
Nov.	—	74	86	59	70	86	—	—	—	86	60	67	59	—	55
Dez.	90	79	—	59	71	99	—	126	88	82	60	68	52	—	60
1963 Jan.	—	81	86	59	77	78	—	59	89	87	61	70	52	—	61
Febr.	—	—	—	82	74	68	—	48	—	89	67	74	61	—	65
März.	—	81	92	59	—	93	—	90	83	105	64	75	56	—	64
April	—	102	93	66	—	87	62	—	84	115	65	65	60	—	69
Mai	136	—	—	91	—	90	68	—	—	113	70	65	68	71	76
Juni	141	114	92	79	—	77	51	71	86	99	66	64	62	—	73
Juli	—	113	—	65	—	90	—	—	—	90	68	64	70	—	70
Aug.	—	136	—	62	—	132	—	—	—	132	69	66	70	—	72
Sept.	—	130	108	73	—	91	—	52	87	134	77	77	82	—	73
Okt.	—	153	—	92	102	121	—	70	—	173	92	92	102	—	81
Nov.	176	166	103	79	—	115	—	65	94	185	96	104	104	—	81
Dez.	182	—	—	143	—	110	—	73	—	148	83	81	90	—	79
1964 Jan.	—	128	103	80	—	99	—	62	92	144	89	90	91	—	85
Febr.	—	138	98	74	—	90	—	60	94	115	83	84	87	—	78
März.	—	114	99	70	—	104	—	—	104	—	79	81	80	—	77
April	—	107	—	74	85	121	—	61	—	181	80	79	82	87	74
Mai	—	—	—	76	—	116	—	—	90	142	78	76	81	—	78
Juni	—	114	93	74	—	106	74	—	101	142	73	72	72	—	76
Juli	—	114	—	70	—	121	—	—	—	121	78	69	90	—	76
Aug.	—	113	—	74	—	80	—	68	—	93	72	72	74	—	71

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

## C. Schifffahrtsindizes

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London										Fairplay, London			
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>										Preisindex für Neubautonnage			
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs								Meßzahlen			
Indexgruppe von Fahrtroute nach	Insgesamt		Karibische See				Persischer Golf				Standard/Motorschiff 11000/13000 tdw.		Bulk-Carrier 24000 tdw.	
Großbritannien			deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen							
Basis	Tanker-Größenklassen										Bau- preis	Über- gabe- preis	Bau- preis	Über- gabe- preis
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV				
	{ 100,0		{ 32,6		{ 34,9		{ 49,2 <sup>3)</sup> 80,10 <sup>4)</sup>		{ 51,5 <sup>3)</sup> 83,2 <sup>4)</sup>					
	{ 100,0		{ 32,6		{ 34,6		{ 49,5 <sup>3)</sup>		{ 51 7 <sup>3)</sup>		(1022500 £)	(875000 £)	(1325000 £)	(1200000 £)
1954 D.....	110,0		35,9		38,3		60,3		62,9		—	—	—	—
1955 D.....	114,5		37,2		39,9		62,6		65,1		—	—	—	—
1956 D.....	142,6		46,4		49,7		76,5 <sup>5)</sup>		87,9 <sup>5)</sup>		100,7	147,1	—	—
1957 D.....	139,2		45,3		48,5		92,4 <sup>6)</sup>		95,6 <sup>6)</sup>		106,8	135,6	—	—
1958 D.....	121,0		39,4		42,1		65,9		68,6		108,6	102,9	—	—
1959 I.....	111,6		36,3		38,6		61,5		63,10				—	—
1959 II/IV D....	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	59,8	53,4	62,1	55,4	103,2	100,0	—	—
1960 D.....	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	55,0	49,8	57,1	51,7				
1961 D.....	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	51,11	47,10	53,11	49,8				
1962 D.....	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	50,3	46,1	52,4	47,10				
1963 D.....	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	49,6	45,1	51,4	46,9				
1961 I.....	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	51,4	47,6	53,4	49,3	99,3	105,9	—	—
II.....	92,5	84,1	30,1	27,4	31,11	29,0	52,0	47,10	54,0	49,8				
III.....	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	52,8	48,4	54,8	50,2				
IV.....	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	51,10	47,10	53,10	49,8				
1962 I.....	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	52,3	48,1	54,3	49,11	99,8	102,9	99,6	100,0
II.....	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	51,0	45,9	52,11	47,6				
III.....	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	49,4	45,6	51,2	47,2				
IV.....	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	48,6	45,1	51,4	46,9				
1963 I.....	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	53,10	48,8	55,11	50,7	100,2	100,0	100,4	104,2
II.....	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	46,2	42,9	47,11	44,4				
III.....	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	46,9	42,4	48,7	43,11				
IV.....	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	51,1	46,6	53,1	48,3				
1964 I.....	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	44,11	40,4	46,8	41,10	101,2	114,7	101,1	116,7
II.....	78,0	64,3 <sup>13)</sup>	25,4	20,11 <sup>13)</sup>	26,11	22,2 <sup>13)</sup>	44,10	38,0 <sup>13)</sup>	46,6	39,5 <sup>13)</sup>				

Berechnende Stelle	W. G. Weston, London											Fairplay, London								
Indexart	Activity-Index <sup>6)</sup>											Zeitcharter Volume Index <sup>7)</sup>	Index der Bunkerölpreise <sup>8)</sup>							
Darstellungsform	Meßzahlen																			
Indexgruppe	Gesamt- index	Reisecharter									Konsen- skativ- charter	insge- samt	Gesamtindex		Heiz- öl <sup>11)</sup>	Diesel- Kraft- stoff/ Gasöl <sup>12)</sup>				
		Getreide	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemika- lien, Dünge- mittel	sonstige Güter	I <sup>9)</sup>			II <sup>10)</sup>							
Basis	1960 = 100																1959 = 100			
1960 D.....	100,0	46,1	8,3	3,7	6,4	8,0	7,7	5,0	5,4	9,4	100,0	91	89	90	92					
1961 D.....	111,2	51,1	10,5	3,3	5,1	12,5	8,8	4,8	7,8	7,4	122,9	91	88	90	92					
1962 D.....	100,9	56,0	7,4	3,1	5,7	4,6	6,4	4,1	7,5	6,1	95,2	90	88	89r	90r					
1963 D.....	148,1	79,2	7,5	2,9	6,7	9,1	10,8	5,4	8,4	18,2	125,4	84p	81p	82p	86p					
1962 Juli.....	88,3	37,1	7,0	2,5	2,9	3,7	5,2	2,6	5,0	22,3	86,4	90	.	89	90r					
Aug.....	85,1	48,2	3,7	3,8	5,2	4,8	3,4	2,2	7,8	6,0	98,7									
Sept.....	81,3	43,5	7,4	2,2	3,5	5,5	4,5	2,3	11,6	0,8	103,2									
Okt.....	89,2	50,6	5,5	3,3	7,7	4,3	5,1	2,7	8,7	1,2	87,3									
Nov.....	109,2	63,9	4,0	3,8	5,3	4,0	8,5	2,6	10,9	6,2	99,4									
Dez.....	119,7	60,1	3,4	6,3	8,1	4,0	6,6	6,8	6,5	17,9	122,7									
1963 Jan.....	101,3	59,5	4,4	2,3	6,6	5,6	7,3	3,3	6,8	5,5	100,9	83p	81p	81p	85p					
Febr.....	133,6	73,9	5,3	1,7	7,0	7,3	11,1	6,1	11,5	9,7	120,8									
März.....	132,6	76,3	9,5	4,9	7,7	6,3	10,9	3,3	7,9	5,8	139,1									
April.....	93,7	47,8	9,1	1,4	5,7	6,4	10,6	2,6	4,0	6,0	126,4									
Mai.....	127,9	62,5	7,6	2,1	8,3	11,4	10,3	5,1	8,3	12,4	159,1									
Juni.....	130,8	63,5	9,7	4,7	6,3	12,4	11,9	8,3	7,2	6,8	120,9									
Juli.....	102,1	53,3	6,6	1,5	6,9	6,9	7,3	5,1	5,3	9,1	117,2	84p	81p	81p	86p					
Aug.....	156,9	80,7	5,0	2,6	5,9	8,5	11,3	7,7	7,5	27,8	92,5									
Sept.....	215,7	128,2	12,3	1,8	3,9	6,0	11,6	3,7	8,3	40,2	155,1									
Okt.....	265,8	141,2	9,6	3,1	6,2	17,9	14,0	8,0	15,5	50,3	200,7									
Nov.....	151,3	66,8	5,5	4,1	6,6	12,6	12,7	7,4	9,3	26,3	89,4									
Dez.....	165,9	96,8	5,1	4,9	9,2	7,8	10,3	3,7	9,5	18,6	82,3									
1964 Jan.....	184,1	111,6	6,3	4,4	9,8	10,0	13,6	10,2	11,8	6,3	139,2	84p	81p	81p	86p					
Febr.....	185,3	81,9	6,9	5,3	12,8	16,3	11,1	6,6	10,2	34,1	150,0									
März.....	132,8	83,4	5,8	2,8	9,4	9,6	5,3	4,1	9,5	2,9	155,9									
April.....	121,9	72,5	11,7	2,2	5,4	7,2	9,2	5,0	3,1	5,6	143,8									
Mai.....	117,7	62,2	9,7	3,4	7,6	4,5	13,2	6,2	5,3	5,6	119,8									
Juni <sup>14)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130,1									
Juli <sup>14)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,2	...	...	...	...					
Aug. <sup>14)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123,4									

Berechnende Stelle	W. G. Weston, London											Fairplay, London				
Indexart	Activity-Index <sup>6)</sup>										Zeitcharter Volume Index <sup>7)</sup>	Index der Bunkerölpreise <sup>8)</sup>				
Darstellungsform	Meßzahlen															
Indexgruppe	Gesamt- index	Reisecharter									Konsen- kutiv- charter	insge- sam	Gesamtindex		Heiz- öl <sup>11)</sup>	Diesel- Kraft- stoff/ Gasöl <sup>12)</sup>
		Getreide	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemika- lien, Dünge- mittel	sonstige Güter	I <sup>9)</sup>			II <sup>10)</sup>			
Basis	1960 = 100											1959 = 100				
1960 D. ....	100,0	46,1	8,3	3,7	6,4	8,0	7,7	5,0	5,4	9,4	100,0	91	89	90	92	
1961 D. ....	111,2	51,1	10,5	3,3	5,1	12,5	8,8	4,8	7,8	7,4	122,9	91	88	90	92	
1962 D. ....	100,9	56,0	7,4	3,1	5,7	4,6	6,4	4,1	7,5	6,1	95,2	90	88	89r	90r	
1963 D. ....	148,1	79,2	7,5	2,9	6,7	9,1	10,8	5,4	8,4	18,2	125,4	84p	81p	82p	86p	
1962 Juli. ....	88,3	37,1	7,0	2,5	2,9	3,7	5,2	2,6	5,0	22,3	86,4	90	.	89	90r	
Aug. ....	85,1	48,2	3,7	3,8	5,2	4,8	3,4	2,2	7,8	6,0	98,7					
Sept. ....	81,3	43,5	7,4	2,2	3,5	5,5	4,5	2,3	11,6	0,8	103,2					
Okt. ....	89,2	50,6	5,5	3,3	7,7	4,3	5,1	2,7	8,7	1,2	87,3					
Nov. ....	109,2	63,9	4,0	3,8	5,3	4,0	8,5	2,6	10,9	6,2	99,4					
Dez. ....	119,7	60,1	3,4	6,3	8,1	4,0	6,6	6,8	6,5	17,9	122,7	90	.	89	90r	
1963 Jan. ....	101,3	59,5	4,4	2,3	6,6	5,6	7,3	3,3	6,8	5,5	100,9	83p	81p	81p	85p	
Febr. ....	133,6	73,9	5,3	1,7	7,0	7,3	11,1	6,1	11,5	9,7	120,8					
März. ....	132,6	76,3	9,5	4,9	7,7	6,3	10,9	3,3	7,9	5,8	139,1					
April. ....	93,7	47,8	9,1	1,4	5,7	6,4	10,6	2,6	4,0	6,0	126,4					
Mai. ....	127,9	62,5	7,6	2,1	8,3	11,4	10,3	5,1	8,3	12,4	159,1					
Juni. ....	130,8	63,5	9,7	4,7	6,3	12,4	11,9	8,3	7,2	6,8	120,9	84p	81p	81p	86p	
Juli. ....	102,1	53,3	6,6	1,5	6,9	6,9	7,3	5,1	5,3	9,1	117,2	84p	81p	81p	86p	
Aug. ....	156,9	80,7	5,0	2,6	5,9	8,5	11,3	7,7	7,5	27,8	92,5					
Sept. ....	215,7	128,2	12,3	1,8	3,9	6,0	11,6	3,7	8,3	40,2	155,1					
Okt. ....	265,8	141,2	9,6	3,1	6,2	17,9	14,0	8,0	15,5	50,3	200,7					
Nov. ....	151,3	66,8	5,5	4,1	6,6	12,6	12,7	7,4	9,3	26,3	89,4					
Dez. ....	165,9	96,8	5,1	4,9	9,2	7,8	10,3	3,7	9,5	18,6	82,3	84p	81p	81p	86p	
1964 Jan. ....	184,1	111,6	6,3	4,4	9,8	10,0	13,6	10,2	11,8	6,3	139,2	84p	81p	81p	86p	
Febr. ....	185,3	81,9	6,9	5,3	12,8	16,3	11,1	6,6	10,2	34,1	150,0					
März. ....	132,8	83,4	5,8	2,8	9,4	9,6	5,3	4,1	9,5	2,9	155,9					
April. ....	121,9	72,5	11,7	2,2	5,4	7,2	9,2	5,0	3,1	5,6	143,8					
Mai. ....	117,7	62,2	9,7	3,4	7,6	4,5	13,2	6,2	5,3	5,6	119,8					
Juni <sup>14)</sup> ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130,1					
Juli <sup>14)</sup> ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,2					
Aug. <sup>14)</sup> ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123,4	...	...	...	...	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe 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			1959		1960		1961		1962		1963		1964	
			Durchschnitt										August	
			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	107	77	112	80	116	82	117	83
		HR	197	144	197	144	194	139	202	144	218	155	223	158
		HR a)	—	115	—	115	—	111	—	115	—	123	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	93	111	93	111	86	111	84
		HR	200	168	200	168	200	168	200	131	217	133	222	136
		HR b)	—	136	—	136	—	136	—	125	—	123	—	—
	Bremen	HF	128	102	128	102	127	97	120	74	120	79	120	79
		HR	231	184	231	184	233	177	240	148	240	158	240	158
		HR c)	—	132	—	132	—	132	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	62	50	62	50	62	48	62	39	62	42	62	42
		HR	112	90	112	90	114	88	124	78	124	84	124	84
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HR c)	—	70	—	70	—	70	—	—	—	—	—	—
	Hamburg	HF	128	102	128	102	131	102	132	86	128	87	128	87
		HR	231	184	231	184	241	187	264	173	256	174	256	174
		HF e)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	e) 75	—	e) 72
		HR c)e)	—	c) 144	—	c) 144	—	c) 144	—	—	—	e) 135	—	e) 135
	Hannover	HF	86	69	86	69	86	66	85	53	85	57	85	57
		HR	155	125	155	125	158	122	170	107	170	114	170	114
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—	—	—
	München	HF	88	70	88	70	88	68	85	62	85	66	85	66
		HR	159	126	159	126	161	125	170	123	170	132	170	132
		HR c)	—	98	—	98	—	98	—	—	—	—	—	—
	Nürnberg	HF	50	40	50	40	50	39	50	36	50	38	50	38
		HR	90	72	90	72	92	72	100	72	100	76	100	76
		HR c)	—	60	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—
	Stuttgart	HF	50	40	50	40	50	39	50	33	50	35	50	35
		HR	90	72	90	72	92	71	100	66	100	70	100	70
		HR c)	—	56	—	56	—	56	—	—	—	—	—	—
Frankreich	Paris	HF	143	110	143	110	144	108	162	121	173	129	175	130
		HR	258	198	258	198	261	195	292	219	325	241	333	247
Griechenland	Athen	HF	708	536	708	536	680	516	674	511	674	511	674	511
		HR	1275	965	1275	965	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	817	—	846	—	817
Groß- britannien	London	HF	245	189	245	189	237	183	245	189	249	189	250	189
		HR	441	341	441	341	427	380	441	341	467	355	475	360
		HR ab)	—	260 <sup>b)</sup>	—	260 <sup>b)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	Mailand	HF	225	164	225	164	218	159	226	164	226	164	226	164
		HR	405	296	405	296	393	286	407	296	424	308	430	312
		HR a)	—	252	—	247 <sup>b)</sup>	—	236 <sup>b)</sup>	—	247 <sup>b)</sup>	—	252	—	254
	Rom	HF	330	240	330	240	320	232	330	240	330	240	330	240
		HR	594	432	594	432	576	418	594	432	619	450	627	456
		HR a)	—	360 <sup>b)</sup>	—	360 <sup>b)</sup>	—	343 <sup>b)</sup>	—	360 <sup>b)</sup>	—	369	—	372
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	393	283	403	289	399	281	397	278
		HR	746	542	746	542	707	509	726	521	748	527	755	529
		HR a)	—	434	—	422	—	405	—	418	—	418	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	116	85	114	82	119	85	123	87	124	87
		HR	209	153	209	153	206	148	215	153	231	163	236	166
		HR a)	—	120 <sup>b)</sup>	—	120	—	117	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130
Norwegen	Oslo	HF	392	327	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345
		HR	707	589	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	204	148	210	153	210	153	210	153
		HR	378	276	378	276	366	268	378	276	394	287	399	291
Portugal	Lissabon	HF	543	402	543	402	522	386	517	382	531	385	535	386
		HR	978	724	978	724	940	695	931	688	996	723	1017	734
		HR a)	—	—	—	636	—	611	—	605	—	605	—	605
Spanien	Barcelona	HF	346	252	346	252	336	245	334	244	334	244	334	244
		HR	623	454	623	454	605	442	602	440	627	458	635	464
		HR a)	—	377 <sup>b)</sup>	—	377	—	—	—	359	—	373	—	378
	Madrid	HF	417	309	417	309	401	297	398	294	409	302	412	305
		HR	751	557	751	557	723	535	717	530	767	568	783	580
		HR a)	—	464 <sup>b)</sup>	—	464	—	446	—	442	—	465	—	473
Schweden	Stockholm	HF	392	327	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345
		HR	707	589	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Schweiz	Genf	HF	174	131	174	131	169	127	174	132	174	132	174	132
		HR	314	236	314	236	304	229	314	238	331	247	331	251
		HR ab)	—	199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zürich	HF	126	92	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92
		HR	227	166	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175
		HR ab)	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	830	608	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579
		HR	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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			1959		1960		1961		1962		1963		1964	
			Durchschnitt										August	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2635	1788	2711	1744 <sup>2)</sup>	2825	1549 <sup>2)</sup>	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	4743	3219	4880	3140 <sup>2)</sup>	5085	2788 <sup>2)</sup>	5040	2763	5250	2879	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322
		HR	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 <sup>1)</sup>	3760	2479 <sup>1)</sup>	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3205	2262	3284	2232 <sup>2)</sup>	3300	2001 <sup>2)</sup>	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5769	4071	5912	4018 <sup>2)</sup>	5941	3602 <sup>2)</sup>	5888	3570	6133	3719	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2570	1791	2637	1806 <sup>2)</sup>	2645	1718 <sup>2)</sup>	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4626	3225	4748	3251 <sup>2)</sup>	4761	3094 <sup>2)</sup>	4718	3066	4915	3194	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2312	1591	2379	1606 <sup>2)</sup>	2396	1526 <sup>2)</sup>	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4161	2865	4283	2891 <sup>2)</sup>	4314	2747 <sup>2)</sup>	4275	2722	4454	2835	4513	2873
	Kalkutta	HF	2559	1791	2623	1806 <sup>2)</sup>	2622	1718 <sup>2)</sup>	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4606	3225	4723	3251 <sup>2)</sup>	4721	3094 <sup>2)</sup>	4679	3066	4874	3194	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975
		HR	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 <sup>1)</sup>	2669	1829 <sup>1)</sup>	2704	1853
Iran	Abadan	HF	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087
		HR	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066
	Teheran	HF	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087
		HR	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4421	2997	4526	2979 <sup>2)</sup>	4544	2735 <sup>2)</sup>	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	7956	5394	8147	5362 <sup>2)</sup>	8179	4924 <sup>2)</sup>	8106	4880	8444	5083	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469
Philippinen	Manila	HF	4061	2765	4149	2744 <sup>2)</sup>	4148	2509 <sup>2)</sup>	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7310	4977	7468	4939 <sup>2)</sup>	7467	4517 <sup>2)</sup>	7400	4477	7708	4664	7811	4726
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3426	2332	3508	2293 <sup>2)</sup>	3515	2034 <sup>2)</sup>	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6167	4197	6315	4128 <sup>2)</sup>	6328	3662 <sup>2)</sup>	6272	3629	6533	3781	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469
Thailand	Bangkok	HF	3370	2297	3452	2258 <sup>2)</sup>	3470	2001 <sup>2)</sup>	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6066	4134	6214	4065 <sup>2)</sup>	6247	3602 <sup>2)</sup>	6191	3570	6449	3719	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4264	3055	4396	3046 <sup>2)</sup>	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7675	5499	7913	5483 <sup>2)</sup>	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258
Amerika <sup>3)</sup>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	3001	1752	2976	1752
		HR	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5626	3285	5655	3329
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3222	2302	3222	2302	2996	1678 <sup>2)</sup>	2948	1552	2873	1552	2848	1552
		HR	5800	4144	5800	4144	5393	3021 <sup>2)</sup>	5307	2794	5386	2910	5412	2949
Chile	Santiago	HF	3612	2625	3612	2625	3344	2032 <sup>2)</sup>	3288	1912	3213	1912	3188	1912
		HR	6502	4725	6502	4725	6019	3658 <sup>2)</sup>	5919	3442	6023	3585	6058	3633
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1882	2415	1834 <sup>2)</sup> 4)	2321	1626 <sup>2)</sup> 4)	2300	1608	2300	1608	2300	1608
		HR	4347	3388	4347	3301 <sup>2)</sup> 4)	4177	2927 <sup>2)</sup> 4)	4140	2895	4313	3016	4370	3056
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3369	2428	3369	2428	3127	1866 <sup>2)</sup>	3076	1752	3001	1752	2976	1752
		HR	6065	4371	6065	4371	5629	3359 <sup>2)</sup>	5537	3154	5626	3285	5655	3329
Venezuela	Caracas	HF	2373	1853	2373	1812 <sup>2)</sup> 4)	2280	1626 <sup>2)</sup> 4)	2260	1608	2260	1608	2260	1608
		HR	4272	3336	4272	3262 <sup>2)</sup> 4)	4105	2927 <sup>2)</sup> 4)	4068	2895	4238	3016	4294	3056
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	2016 <sup>5)</sup>	1512 <sup>5)</sup>	2025	1364 <sup>2)</sup> 4)	1946	1158 <sup>2)</sup> 4)	1928	1148 <sup>4)</sup>	1853	1145 <sup>4)</sup>	1828	1140
		HR	3629 <sup>5)</sup>	2722 <sup>5)</sup>	3645	2455 <sup>2)</sup> 4)	3502	2085 <sup>2)</sup> 4)	3470	2066 <sup>4)</sup>	3473	2148 <sup>4)</sup>	3474	2166
		HR b)	—	—	—	1662 <sup>2)</sup>	—	1612 <sup>2)</sup>	—	1583	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			Durchschnitt						Apr.-Dez.	August
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,84	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,63	0,63	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12
		über 45	1,59	1,65	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08
		46 bis 500	0,79	0,80	0,80	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72
	501 bis 1000	ab 500						0,60	0,60	
	über 1000	ab 1000	0,40	0,40						
	Bremen	1 bis 45	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36
		über 45	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60
		über 45	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36
		über 45	0,98	1,00	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04
München	1 bis 45	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	
	über 45	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	
Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	
	über 45	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92
		über 45	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04
		über 45	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80
Großbritannien	London	1 bis 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60
		über 45	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20
Italien	Rom	1 bis 45	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12
		über 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16
		über 45	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36
Österreich	Wien	1 bis 45	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40
		über 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,92	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36
		über 45	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64
		über 45	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16
		über 45	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,00	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36
		über 45	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76
		über 45	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04
		über 45	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,29	3,32	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52
		46 bis 500	2,46	2,48	2,48	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64
über 500	ab 500	2,35						2,40		
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80
		über 45	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36
		über 45	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60
		über 45	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04
		46 bis 250	17,33	17,74	17,81	15,90	11,84	ab 45	17,28	17,28
		251 bis 500						ab 300	15,72	15,72
		501 bis 1000						ab 400	14,64	14,64
		1001 bis 2500						ab 500	13,84	13,84
		2501 bis 7500						—	—	—
über 7500	—	—						—		
Indien	Bombay	1 bis 45	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16
		über 45	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36
		über 45	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36
		46 bis 2500	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28
2501 bis 7500	—	—						—		
über 7500	—	—	—							
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04
		46 bis 100	20,29	20,73	19,39	16,48	10,80	ab 45	20,28	20,28
		101 bis 250						ab 100	19,08	19,08
		251 bis 500						ab 200	17,08	17,08
		501 bis 1000						ab 300	15,28	15,28
		1001 bis 2500						ab 400	14,20	14,20
		2501 bis 7500						ab 500	13,48	13,48
über 7500	—	—						—		
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00
		über 45	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24
		über 45	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			Durchschnitt						April-Dez.	August
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	1 bis 45 über 45	24,11 18,07	25,30 18,97	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	1 bis 45 über 45	27,76 20,84	28,95 21,71	29,36 22,01	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	22,65 17,01	22,76 17,09	22,76 17,09 15,77	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,74 14,83	20,27 15,22	20,54 15,41 15,38	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,86 16,42	22,67 17,02	22,93 17,22 16,56	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,20 9,16	12,75 9,58	12,98 9,74 8,77	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	16,44 12,35	16,55 12,43	16,55 12,43 11,80	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,40 10,90	14,92 11,23	15,12 11,34 10,46	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,71 12,11	16,28 12,55	16,51 12,73 11,72	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,48 11,16 8,04 7,16 6,76 6,44 6,12
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	20,80 15,62	20,92 15,71	20,92 15,71 14,57	19,89 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56
Uruguay	Montevideo <sup>2)</sup>	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80 16,71	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,67 11,75	15,79 11,84	15,79 11,84 11,43	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,58 9,46	13,13 9,87	13,36 10,04 9,03	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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	1959	1960	1961	1962	Mindestge- wicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			November					November	August
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad .....	100	4,70	4,70	4,48	4,48	100	4,48	4,48
	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,44	0,48	100	0,48	0,48
	a) Damaskus .....	100	3,53	3,53	3,36	3,36	100	3,36	3,36
	Mexiko City .....	45	7,69	7,69	6,24	—	45	—	—
	500	—	—	6,20	—	500	—	—	
	a) New York .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
	500	—	—	—	—	500	3,00	3,00	
a) Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung .....	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,52	1,52	45	1,60	1,60
	a) New York .....	45	5,09	3,36	3,20	3,20	45	3,20	3,20
Holz, Kunstwaren .....	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,60	1,60	100	1,72	—
Gewebe, ohne Textilfertigwaren ....	c) Göteborg .....	100	—	—	1,36	1,36	100	1,36	1,36
	a) New York .....	45	4,62	3,02	2,88	2,88	45	3,00	3,00
	500	—	—	2,72	2,72	500	2,48	2,40	
	c) Stockholm .....	100	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68
	c) Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel .....	45	0,46	0,46	0,44	0,48	45	0,48	0,48
	100	—	—	—	0,40	100	0,40	0,40	
	c) Göteborg .....	100	—	—	1,40	1,40	45	1,40	1,40
	c) Stockholm .....	100	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68
	c) Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
Bijouteriewaren .....	b) London .....	45	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen- Ersatzteile .....	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44
	500	—	—	—	0,40	500	0,40	0,40	
Teile von Automobilen und von land- wirtsch. Masch. ....	New York .....	45	5,08	5,08	2,80	2,80	45	3,00	3,00
	1000	—	—	2,64	2,64	200	—	1,80	
						500	2,40	—	
Geschäfts-, Büromaschinen .....	Kairo .....	100	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>	3,72 <sup>4)</sup>
	New York .....	45	5,33	5,33	4,40	4,40	45	4,40	4,40
	250	—	—	2,80	2,80	200	3,20	3,20	
	3000	—	—	2,64	2,64	500	2,40	2,40	
Kugellager .....	London .....	100	0,88	0,88	0,84	0,84	100	0,84	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier .....	100	1,51	1,51	1,44	1,44	100	1,56	1,56
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44
	250	—	—	—	0,40	250	0,40	0,40	
	c) Bagdad .....	45	4,87	4,87	4,64	4,64	45	4,64	4,64
	Bogotá .....	45	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	6,84	—	45	—	—
	250	—	—	6,68	—	250	—	—	
	500	—	—	5,84	—	500	—	—	
	1000	—	—	5,36	—	1000	—	—	
	Mexiko City .....	45	7,69	7,69	6,12	—	45	—	—
	250	—	—	5,96	—	250	—	—	
	500	—	—	5,92	—	500	—	—	
	1000	—	—	5,44	—	1000	—	—	
	New York .....	45	5,08	5,08	3,52	3,52	45	3,60	3,60
250	—	—	3,36	3,36	200	3,44	3,44		
1000	—	—	2,88	2,88	1000	2,96	2,96		
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,52	1,52	1,44	1,44	45	1,56	2,04 <sup>4)</sup>
	b) Mexiko City .....	45	7,85	7,85	5,84	—	45	—	—
	500	—	—	5,80	—	500	—	—	
	a) New York .....	45	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32
							300	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	c) London .....	45	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88
	100	0,76	0,76	0,72	0,80	100	0,80	0,80	
						250	0,64	0,64	
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör	Athen .....	45	2,44	2,44	2,32	2,32	45	2,32	—
	Beirut .....	45	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28
	Houston .....	45	6,89	6,89	4,80	—	45	—	—
	Kairo .....	45	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28
	d) New York .....	45	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32
							300	2,88	2,88
Uhren aller Art a. n. g. ....	Montreal .....	45	6,38	6,38	6,00	6,00	45	6,00	6,00
	100	—	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36	
	250	—	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48	
	500	—	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08	
	1000	—	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76	
						500	3,48	3,48	
	New York .....	45	6,01	6,01	6,00	6,00	45	6,00	6,00
100	—	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36		
250	—	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48		
500	—	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08		
1000	—	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76		
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut .....	100	3,40	3,40	3,24	3,24	100	3,24	3,24
	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,44	—	100	—	—
	250	0,42	0,42	0,40	—	250	—	—	
	c) Casablanca .....	100	1,93	1,93	1,84	1,84	100	1,84	—
	c) Tunis .....	100	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52	—
							500	3,48	3,48

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			November					November	August
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,47	1,40	1,40	100	1,40	1,40
	Lissabon	100	—	—	—	—	100	1,84	1,84
		250	2,06 <sup>4)</sup>	2,06 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	1,92 <sup>4)</sup>	250	1,68	1,68
		500	—	—	—	—	500	1,52	1,52
	Tanger	45	1,72	1,72	1,64	1,64	45	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme	Damaskus	45	2,26	2,06	1,96	1,96	45	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,32	3,32	100	3,32	3,32
	Istanbul	250	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,24	2,24
	Kairo	45	2,27	2,27	2,16	2,16	45	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,04	4,04	100	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,28	3,28	100	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28
Opium roh	Istanbul	250	2,52	2,52	2,40	2,40	250	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45	3,64	3,64
		250 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	4,17 <sup>6)</sup>	—	—	500	3,00	3,00
	b) New York	45	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45	3,64	3,64
		250 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	—	—	500	3,00	3,00
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme a. n. g.	b) New York	45	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	3,62 <sup>5)</sup>	3,64	45	3,64	3,64
							500	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,69	2,68	2,56	45	2,56	2,56
		100	2,44	2,44	2,32	2,32	100	2,32	—
		250	2,18	1,81	1,72	1,72	250	1,72	—
	Bangkok <sup>7)</sup>	45 <sup>7)</sup>	5,12	5,12	4,88	4,88	45	4,88	4,88
	Johannesburg	250	4,96	4,96	4,72	4,72	100	2,96	2,96
	Karachi <sup>8)</sup>	100	3,15	3,15	3,00	3,00	100	3,00	3,00
	b) London	100	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80
							250	0,72	0,72
	d) Mailand <sup>9)</sup>	100	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80
	b) Montreal	45	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	3,44 <sup>5)</sup>	3,40	45	3,60	3,60
							100	3,40	3,40
	New York <sup>10)</sup>	45	4,17 <sup>5)</sup>	4,17 <sup>5)</sup>	—	—	45	—	—
	a) Paris <sup>11)</sup>	45	0,59 <sup>2)</sup>	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52
							100	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100	0,97	0,97	0,92	0,92	45	1,00	1,00
		500	0,84	0,84	0,80	0,76	100	0,92	0,92
							500	0,76	—
	New York	45	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45	3,00	3,00
							500	2,40	2,40
	Tokio	100	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00	100	8,56	8,56
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	9,07 <sup>12)</sup>	9,07 <sup>12)</sup>	6,68	6,68	100	6,68	6,68
	Caracas	100	6,72 <sup>12)</sup>	6,72 <sup>12)</sup>	5,68	5,68	100	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,18	1,12	1,12	45	1,12	1,12
	c) London	45	—	—	—	0,84 <sup>13)</sup>	45	0,84 <sup>13)</sup>	0,84 <sup>13)</sup>
		100	0,76	0,76	0,72	0,80 <sup>13)</sup>	100	0,80 <sup>13)</sup>	0,80 <sup>13)</sup>
		250	—	—	—	0,72 <sup>13)</sup>	250	0,72 <sup>13)</sup>	0,72 <sup>13)</sup>
		500	—	—	—	0,64 <sup>13)</sup>	500	0,64 <sup>13)</sup>	0,64 <sup>13)</sup>
	c) Manchester	45	—	—	—	—	45	1,00	1,00
		100	0,97	0,97	0,92	0,92 <sup>13)</sup>	100	0,92 <sup>13)</sup>	0,92 <sup>13)</sup>
							250	0,84	0,84
		500	—	—	—	0,76 <sup>13)</sup>	500	0,76 <sup>13)</sup>	0,76 <sup>13)</sup>
	Mexiko City	45	7,22	7,22	5,28 <sup>2)</sup>	5,28 <sup>2)</sup>	45	5,28 <sup>2)</sup>	5,28 <sup>2)</sup>
	New York	45	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	2,91 <sup>5)</sup>	2,88	45	3,00	3,00
							500	2,40	2,40
	Paris	45	0,50	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48
	Tokio	100	9,41 <sup>4)</sup>	8,74 <sup>4)</sup>	8,00	8,00 <sup>13)</sup>	100	8,56 <sup>13)</sup>	8,56 <sup>13)</sup>
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	—	—	—	1,28	45	1,28	1,28
		100	1,34	1,34	1,28	1,16	100	1,16	1,16
		250	—	—	—	1,04	250	1,04	1,04
	d) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,48 <sup>12)</sup>	45	0,48	0,48
		250	—	—	—	0,40	250	0,40	0,40
	c) Malmö	100	1,26	1,26	1,20	1,20	100	1,20	1,20
	c) Manchester	45	—	—	—	1,00	45	1,00	1,00
		100	—	—	—	0,92	100	0,92	0,92
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	250	0,84	0,84
		500	—	—	—	0,76	500	0,76	0,76
	Paris <sup>3)</sup>	45	0,55	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48
	c) New York	45	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	45	4,40	4,40
							300	3,04	3,04
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,23	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	100	3,08 <sup>4)</sup>	3,08
	c) Zürich	45	0,59	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52
Gold, verfeinert oder unverfeinert	e) Johannesburg	1000	9,41	9,41	8,96	8,96	1000	8,96	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	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	1,20
		250	1,18	1,18	1,12	1,00	250	1,00	1,00
	b) Houston	45	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	5,38 <sup>5)</sup>	—	45	—	—
	b) New York	45	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	4,41 <sup>5)</sup>	4,40	45	4,40	4,40
		250	—	—	2,82 <sup>4)</sup>	2,80	200	3,20	3,20
		3000	—	—	2,65	2,64	500	2,52	2,40
	Stockholm	100	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>	1,84 <sup>4)</sup>
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,80	0,76	0,72	100	0,72	0,72
		250	0,71	0,71	0,68	0,64	250	0,64	0,64

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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>2)</sup>	20	8	10	20 <sup>2)</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>2)</sup>	20	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>2)</sup>
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands-				Auslands-			Inlands-			Auslands-		
	verkehr												
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	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 <sup>10)</sup>	20 <sup>1)4)</sup>	40 <sup>1)4)</sup>	40 <sup>4)</sup>	70 <sup>4)</sup>	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben								Päckchen				
	Inlands-				Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr			
	verkehr												
Stand. s dgn 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			fur je 50 g		mindestens	
1. 12. 1933 . . . .	8	15	30	60	5	5	10	40	10	50			
1. 3. 1946 . . . .	16	30	60	120	10	10	20	80	20	100			
1. 9. 1948 . . . .	10	20	40	80	10	5	10	60	10	60			
1. 7. 1954 . . . .	15	25	50	100	10	10	20	70	20	80			
1. 3. 1963 . . . .	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	10	20	80	20	80			

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

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück<sup>9)</sup>

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr <sup>9)</sup> bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				
1. 12. 1933 .....	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72
1. 3. 1946 .....	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1. 9. 1948 .....	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
	Vertriebsgebühr								
	bei wöchentlich einmaigem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,9				

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen  
Sätze in Pf

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut <sup>1)</sup>			Zeitungsdrucksachen <sup>2)</sup>					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenläng.	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	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1. 12. 1933 .....	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
ab 1939 .....	2,5	5,0	20,0	3	8	4	8	15	30
1. 3. 1946 .....	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1. 9. 1948 .....	3,5	7,5	30,0	4	7	6	10	20	40
1. 7. 1954 .....	3,5	7,5	30,0	4	7	10	15	25	50
1. 1. 1964 .....	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnell- gut je kg	Streifbandzeitungen					
	10,0		12,0	10		15	20	25	50

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)  
Sätze in Pf

Stichtag der Neufestsetzung	Postanweisungen															
	bis 10		über 10 bis 25		über 25 bis 50		über 50 bis 100		über 100 bis 250		über 250 bis 500		über 500 bis 750		über 750 bis 1000	
	RM/DM															
1. 8. 1927 .....	20		30		40		60		80		100		120			
1. 7. 1954 .....	30		40		50		70		90		110		130			
1. 3. 1963 .....	30		50		50		80		100		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	15,00	18,00	21,00
1. 8. 1964 .....	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00	27,00
für Zweieranschlüsse:							
1. 5. 1934 .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946 .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 6. 1950 .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1. 7. 1954 .....	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00	10,00
1. 8. 1964 .....	6,00	8,25	10,50	12,75	15,00	17,25	19,50

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
1. 8. 1964 .....	0,20		0,20	0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>4)</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>5)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946 .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	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	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	4,80
1. 8. 1964 .....	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41	4,41
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 <sup>3)</sup> / <sub>s</sub>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>6)</sup>
1. 1. 1940 .....	0,20	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 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	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	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	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	4,80
1. 8. 1964 .....	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41	4,41

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



4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (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>3)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>4)</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
1. 8. 1964	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
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
1. 8. 1964	0,40		0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 21 bis 7 Uhr <sup>3)</sup>												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>4)</sup>											
11. 8. 1953	0,30		0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 7. 1954	0,32		0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24
1. 3. 1956	0,32		0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1. 7. 1963	0,32		0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1. 8. 1964	0,40		0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60

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 weit. 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	1. 8. 1964
<b>Europa</b>										
Dänemark	Kopenhagen	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
		b)	0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25
Großbritannien <sup>12)</sup>	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15
<b>Afrika</b>										
Südafrika	Kapstadt	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
		b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60
<b>Asien</b>										
Indien	Bombay	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50
Singapur	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50
<b>Australien und Ozeanien</b>										
Australien	Sydney	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
		b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
<b>Amerika</b>										
Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 11, 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	—	—	—
1. 8. 1964 .....	30,00	—	—	—

### 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	
1. 8. 1964 .....						
	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	0,90	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	
1. 8. 1964 .....						

### 5. Telexgebühren im Auslandsverkehr

(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf<sup>4)</sup>)

in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer<sup>5)</sup>

Von Düsseldorf nach Land                    Ort		Jahr <sup>6)</sup>													
		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
<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>	(2,70) <sup>8)</sup>
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	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>	(3,30) <sup>8)</sup>
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	6,30	(4,80) <sup>8)</sup>	(4,80) <sup>8)</sup>
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30	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>	(1,80) <sup>8)</sup>
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60	3,30	3,30
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>	(3,00) <sup>8)</sup>	(3,00) <sup>8)</sup>
Schweiz	Bern	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(2,40) <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>	(1,80) <sup>8)</sup>
<b>Afrika</b>															
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
<b>Asien</b>															
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	45,90	45,90
<b>Amerika</b>															
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	37,80	36,00	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	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	36,00

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

# D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

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

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebührenentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein <sup>2)</sup> (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 <sup>3)</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	(0,70) <sup>4)</sup>	(1,40) <sup>4)</sup>	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963 .....	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) <sup>4)</sup>	(1,40) <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>3)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943 .....	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944 .....	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 <sup>6)</sup>	5,50 <sup>6)</sup>	8,50 <sup>6)</sup>	10,00 <sup>6)</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>3)</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 11, 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)

#### B. Güterverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

### II. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

##### 1. Frachtsätze

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

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

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

##### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

#### B. Seeschifffahrt

##### 1. Frachtraten der nordeuropäischen 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, Verladener- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Frachten-Kurzberichte 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; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Verladener- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

## Qellenverzeichnis

### II. Schiffsverkehr

#### C. Schiffsverkehrsindices

##### 1. Indices der Seefrachtraten

###### Deutscher Seefrachtenindex

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

###### „Welt“-Trampfrachtenindex

„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA 1, Tangstedter Landstraße 98

###### Trampfrachtenindices Niederlande

Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962<sup>1)</sup>

###### Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

###### 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),

###### Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

###### Trampfrachtenindices Großbritannien

Westinform Service of Shipping Information W. G. Weston Ltd., 163 Queen Victoria Street, London E. C. 4, Westinform Shipping Report Nr. 25 v. November 1954<sup>1)</sup>

###### Index der Getreide-Tankerfrachten, Großbritannien

desgl.

###### 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 Trampfrachtraten, Dänemark

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

###### Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

Weekly Newsletter of charter fixtures reported in New York and London des Maritime Research Inc. Instituts, New York (berechnende Stelle); Statistik der Schifffahrt, Monatszahlen der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Häfen und des Seehandels, herausgegeben vom Institut für Schiffsverkehrsforschung, Bremen

###### 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 (Großbritannien)

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>

###### Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)

###### Preisindex für Neubautonnage

Fairplay, Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2

###### Activity Index

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

###### Zeitcharter-Volume-Index

desgl. — Westinform Shipping Report Nr. 25 v. Nov. 1954<sup>1)</sup>

###### Index der Bunkerölpreise

Fairplay Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2, Fairplay Nr. 4167 v. 4. 7. 1963<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.