

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-255

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Winter 1965**



Bestellnummer: M 7 — vj 4/65

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, 4. Vierteljahr 1965 .....	4
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter) .....	9
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter) .....	9
Allgemeine Vorbemerkungen .....	10
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	10
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	11
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	12
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	14
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	14
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	14
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	15
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	16
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar .....	19
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	19
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	22
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	24
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien) .....	27
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	28
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	33
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	34
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	34
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	34
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland) .....	35
B. Fernspreverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse .....	35
2. Ortsgesprächsgebühren .....	35
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	35
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr) .....	36
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	36
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	36
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse .....	37
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr .....	37
5. Telexgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf) .....	37
D. Postomnibusverkehr	
Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr .....	38
Quellenverzeichnis .....	38
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	40

Abgeschlossen am 24. Januar 1966

Erschienen im März 1966

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00

## Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1965

### Eisenbahntarife

Für den Berufsverkehr zwischen zwei bedeutenden Industriezentren innerhalb des Ruhrgebiets, Dortmund und Bochum, wurde eine besondere tarifliche Begünstigung eingeführt. Ab 1. November 1965 gibt die Deutsche Bundesbahn (DB) gemeinsam mit der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen-AG. und der Dortmunder Stadtwerke-AG. (VÖV) — zunächst versuchsweise — kombinierte Wochen- und Monatskarten DB/VÖV im durchgehenden Verkehr auf den Linien der kommunalen Verkehrsbetriebe und der Bundesbahnstrecke Bochum Hbf — Langendreer — Lütgendortmund — Dorstfeld — Dortmund Hbf aus. Für die kombinierten Strecken werden Fahrpreise erhoben, die 20% unter den Preisen der Bundesbahn-Zeitkarten bzw. der Sechs-Tage-Wochenkarten und der Monatskarten sowohl der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen als auch der Dortmunder Stadtwerke liegen.

Für den Eisenbahngüterverkehr wurde am 13. Oktober 1965 eine Erhöhung der Wagenstandsgelder für die „G“- und „K“-Wagengruppe wirksam. Damit soll wie in den Vorjahren der Güterwagenumlauf während des vorweihnachtlichen Spitzenverkehrs erheblich beschleunigt werden, um zusätzlichen Transportraum zu gewinnen.

Auf dem Tarifsektor der Frachtbegünstigungen traten in der Berichtszeit folgende Änderungen ein: Am 1. Oktober 1965 wurden zwei neue Ausnahmetarife neu eingeführt, und zwar

für Transporte von Branntkalk (gebr. Dolomit) von Binolen und Gruiten (b. Düsseldorf) nach Bremen-Klökner-Hütte der AT 4 B 17 (nur 20-Tonnen-Sätze mit einer Mindestmengenbindung von 40 000 t in 12 Monaten)

für Transporte von Eisen-Roh- und Halbprodukten von Maxhütte-Haidhof und Sulzbach-Rosenberg (Oberpfalz) nach bestimmten süddeutschen Bahnhöfen der AT 8 B 45 (Mindestmengenbindung 700 000 t in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten).

Ferner wurden die Ausnahmetarife

8 B 22 für Eisendraht-Transporte von verschiedenen Versandbahnhöfen nach Aalen (Württ.), Eberbach (Nordbaden) und Nürnberg-Ost mit Wirkung vom 15. Oktober 1965,

8 B 9 und 8 B 14 für Eisen- und Stahltransporte mit Wirkung vom 1. Dezember 1965 neu herausgegeben.

Dagegen wurden folgende Ausnahmetarife aufgehoben:

4 S 5 Seehafentarif für Zementtransporte mit Wirkung vom 7. November 1965,

7 U 6 Unterstützungstarif für Eisenerztransporte mit Wirkung vom 18. Oktober 1965,

14 B 10 für Benzoltransporte mit Wirkung vom 9. Oktober 1965.

### Indonesien

Im Zusammenhang mit der andauernden Geldentwertung setzte die „P. N. Kureta Api“, die indonesische Staatsverwaltung für das Eisenbahn- und Postwesen, die Personenfahrpreise und Güterfrachtsätze sowie die Posttarife im Laufe des Novembers um einen nicht näher genannten, jedoch bedeutenden Prozentsatz herauf. Die letzte Tarifierhöhung am 1. Juni 1963 hatte die Eisenbahnfahrpreise bzw. -frachtsätze um das Drei- bis Fünffache und die Postgebühren um das Vierfache ansteigen lassen.

### Vereinigte Staaten

Zur Hebung des ausländischen Touristenverkehrs innerhalb der Vereinigten Staaten geben alle amerikanischen Eisenbahnverwaltungen (mit Ausnahme der Eastern Railroads) neuerdings um 30% verbilligte Rundfahrtscheine mit dreimonatiger Gültigkeit aus. Für Gruppen von 15 und mehr Teilnehmern steigt die Ermäßigung auf 41%. Eastern Rail Roads gewährt für diese Gruppen nur 25% Nachlaß.

### Straßenverkehrstarife

In der Gütereinteilung des für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen verbindlichen „Reichskraftwagentarifs“ wurde die Tarifstelle Nr. 1306 „Leimstreckmittel“ neu gefaßt.

Neu eingeführt wurden die Ausnahmetarife

F 21 B 1 für Rohbaumwolltransporte,

F 23 B 2 für Melassetransporte,

F 4 B 1 für Kalksteintransporte (als Ersatz für AT.4 B 1) sämtlich mit Wirkung vom 1. November 1965,

F 14 B 72 für Heizöl (S)-Transporte von Gelsenkirchen und Gladbeck nach Paderborn mit Wirkung vom 25. November 1965.

Demgegenüber wurden die vorläufig noch für die Deutsche Bundesbahn und den Straßengüterfernverkehr gemeinsam geltenden Ausnahmetarife

2 B 2 für Stückschamottetransporte,

4 B 1 für Kalksteintransporte,

Erm 3 für Transporte von Ausstellungsgütern

im Geltungsbereich des Straßengüterfernverkehrs mit Wirkung vom 1. November 1965 aufgehoben.

### Frachtraten der Binnenschifffahrt

Die Vereinbarung des Rheinischen Reederkontors und der Westfälischen Transport-AG. (WTAG) mit der Notgemeinschaft des Deutschen Kohlenbergbaus über Verlagerungstransporte der Ruhrkohle auf dem Wasserweg sicherte der deutschen Rheinschifffahrt auch in den letzten Monaten des Jahres 1965 auskömmliche Beschäftigungsmöglichkeiten. Der Frachtenausschuß für den Rhein beantragte, den Befrachtern für diese Großtransporte einen Rabatt von 10% auf die von ihm festgesetzten Beförderungsentgelte zu gewähren. Dieser Antrag liegt gegenwärtig dem Bundesminister für Verkehr zur Genehmigung vor. Neben der Kohleverlagerung werden vor allem Erze, Getreide, aber auch Eisen- und Stückgutladungen transportiert.

Bereits im Vortext zur letzten Folge dieses Berichts (M 7, vj. 3, Jg. 1965, S. 5) wurde auf die Verschlechterung der Ertrags- und Beschäftigungslage der deutschen Binnentankerflotte hingewiesen. Der Hauptgrund für diese Entwicklung ist in der Verlagerung der Öltransporte vom Langstreckenverkehr Rheinhäfen-Süddeutschland auf den Kurz- und Mittelstreckenverkehr, ausgehend von den Oberrheinraffinerien nach den üblichen Bestimmungshäfen, zu suchen. Die Transportverluste auf den herkömmlichen Verkehrsstrecken konnten zwar mengenmäßig durch die Entwicklung der Neuverkehre ausgeglichen werden, jedoch ließ die Verkürzung der Transportwege die tonnenkilometrische Verkehrsleistung stark absinken. Wegen der damit verbundenen längeren Wartezeiten der Tankschiffe ergab sich eine Überkapazität der Binnentankerflotte. Die Frachtemnahmen gingen stark zurück. Darüber hinaus hat das steigende Tankerangebot einen erheblichen Frachtenverfall im grenzüberschreitenden Verkehr ausgelöst, der durch die Konkurrenz der niederländischen Tankschifffahrt noch verstärkt wurde (Frachtnachlässe bis zu 60%). Der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt empfahl seinen Mitgliedsfirmen daher, im grenzüberschreitenden Tankschiffsverkehr ab 1. Juli 1965 ebenfalls Frachtnachlässe zu gewähren. Diese Rabattsätze stiegen inzwischen bis auf 32%.

Im sonstigen grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr entwickelte sich der Frachtenmarkt von Anfang Oktober bis Ende November zunehmend lebhafter. Steigende Frachtraten für frei vereinbarte Transporte und ein mit zunehmendem Ladungsangebot wachsender Geschäftsumfang kennzeichneten die Marktsituation am Jahresende. Im niederländischen Binnenschiffsverkehrsverkehr erhöhten sich die Frachtraten um 5 bis 6%. Auch das Frachtengeschäft zu Zeitcharterbedingungen (Tagesmietsätze je Tonne Binnenschiffs-Frachtraum), das seit Januar 1965 geruht hatte, setzte im Oktober wieder ein. In der zweiten Novemberhälfte bröckelten die Frachtraten infolge der Schlechtwetterperiode geringfügig ab. Um die Monatswende November/Dezember befestigte sich die Ratentendenz erneut. Im weiteren Verlauf des Dezember ging jedoch die Zahl der Befrachtungen wegen des wechselnden Wasserstandes stark zurück. Diese Verminderung der Marktaktivität hat sich jedoch auf den Ratenverlauf nicht ausgewirkt.

Großbritannien

Die britische Binnenschiffahrts-Kammer (British Waterways Board) setzte die Durchfahrtsgebühren für die Benutzung des „Caledonian Canal“, der Binnenwasserstraßenverbindung zwischen dem Moray Firth (Nordostschottland) und dem Firth of Lorn (Nordwestschottland), am 8. November 1965 um ein Drittel herab.

Sowjetunion

Die auf dem Ostsee-Wolga-Wasserweg zwischen Nordseehäfen des Kontinents und nordiranischen Häfen am Kaspischen Meer verkehrende sowjetrussische Caspian-Volgo-Balt-Line setzte am 1. Oktober ihren Wintertarif in Kraft. Darin wird der in beiden Fahrtrichtungen geltende 9,5%ige Sommerabatt aufgehoben und für den Transport einiger Eisen- und Stahlprodukte ein 10%iger Sonderzuschlag angewendet. Während der Winterperiode werden die Seetransporte in Veutspils in Waggonen umgeladen und auf dem Schienenwege zu kanalgleichen Bedingungen nach Nordpersien weiterbefördert. Ende Oktober wurde auch die Güterbeförderung bis zum sowjet-russisch/iranischen Eisenbahn-Grenzübergang Dschulfa aufgenommen. Der lebhafteste Anspruch, den die neue Strom-See-Verbindung in interessierten Verladereisen findet, veranlaßt die Caspian-Volgo-Balt-Line, ihren Fahrplan auf Abfahrten in 14-tägigem Abstand (bisher in monatlichem Abstand) zu verdichten.

Fährpreise

Mit Wirkung vom 1. November erhöhten sich die Personenfährpreise des Nordseefahrtstafels der Deutschen Bundesbahn für die Schiffsverbindung zwischen Emden Außenhafen und der Insel Borkum um rund 20%.

Zu Beginn der Wintersaison 1965 setzte ein lebhafter Wettbewerb der Fährdienste zwischen den Nordseehäfen des Kontinents bzw. Skandinaviens und den britischen Häfen ein. Die schwedischen Wallenius Lines, die seit längerer Zeit einen Roll-on-roll-off-Dienst zwischen Bremerhaven und Harwich mit modernen Spezialschiffen betreiben, glichen die Frachtraten ihrer Container denen der Trailer (genormte Anhänger für Sattelschlepper) an.

Die Fährpreise für Anhänger, Behälter und Flachpaletten im Verkehr von Harwich nach Drammen und Wallhamn (Südostnorwegen) sowie nach Kopenhagen wurden am 1. Oktober auf 10 s je sq. ft für beladene Frachtbehälter und auf 2 s je sq. ft für Leerbehälter ermäßigt. In der Gegenrichtung lauten die entsprechenden Sätze 8,4 s bzw. 2 s.

Mitte Dezember 1965 nahmen die neugegründeten Gesellschaften North Sea Ferries Ltd., London und die Noordzee Veerdiensten (North Sea Ferries) N. V. Rotterdam mit speziell entwickelten Doppel-Deck-Schiffen (Roll-on-roll-off-Schiffstyp) einen neuen Fährdienst zwischen Rotterdam und dem britischen Hafen Hull auf. Die Schiffe verkehren gegenwärtig dreimal wöchentlich; später soll der Fährdienst auf tägliche Abfahrten verdichtet werden. Partner der von führenden in- und ausländischen Reedereien gegründeten Firma sind Phs. von Ommeren N. V., Rotterdam; Holländische Stoomboot Mij., Amsterdam; Reederei A. Kirsten, Hamburg; Argo-Reederei, Richard Adler & Söhne, Bremen; General Steam Navigation Company Ltd., London, und Tyne-Tees Steam Shipping Company Ltd., Newcastle-upon-Tyne. Die 4000 BRT großen Fährschiffe können etwa 235 Passagiere, 60 Personenwagen, 60 Sattelschlepper und 8 Lastwagen befördern. Folgende Fährpreise werden für die 14stündige Überfahrt berechnet (Preise in DM):

Beförderungsklasse bzw. Transportgut:	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt
Überfahrt einschl. Schlafplatz, Diner und Frühstück <sup>1)</sup>	75,00	135,00
Überfahrt ohne Schlafplatz, einschl. Diner und Frühstück <sup>1)</sup>	65,00	115,00
Überfahrt in Luxus-Kajüten (Toilette, Dusche) einschl. Diner und Frühstück <sup>1)</sup>	90,00	165,00
Personenkraftwagen bis 3,35 m Länge	45,00	85,00
Personenkraftwagen über 3,35 bis 4,25 m Länge	85,00	155,00
Moped, Motorroller	25,00	40,00
Fahrräder mit Hilfsmotor	20,00	30,00
Anhänger (auch Wohnwagen, Zeltwagen bis 2,74 m Länge)	85,00	145,00
Längere Camping-Wagen		entsprechend mehr

<sup>1)</sup> Für Kinder bis zu 11 Jahren gilt der halbe Fahrpreis. Kleinkinder bis zu 2 Jahren werden frei befördert.

Ähnlich vorteilhafte Beförderungspreise führten auch die „British Railways (Southern Region)“ für ihre Fährverbindung zwischen Großbritannien und Nordfrankreich ein. Die seit Oktober geltenden neuen Tarifsätze für beladene Lastkraftwagen und Anhänger werden nach der Fahrzeuglänge und nicht mehr wie bisher nach dem tatsächlichen Gesamtgewicht berechnet. Dabei werden die Fahrer der beladenen Fahrzeuge frei befördert. Nach dieser Berechnungsweise kann der Benutzer der Fährdienste bis zu 45% der Beförderungskosten einsparen. Bisher konnte dieses Berechnungsprinzip nur auf Personenwagen angewendet werden. Die neuen Sätze gelten für die Fährdienste zwischen Dover und Dünkirchen bzw. Boulogne sowie zwischen Newhaven und Dieppe.

Seefrachtraten und Schiffscharterraten

Die Reisecharterraten entwickelten sich in den letzten Monaten des Jahres 1965 anders, als man nach dem Geschäftsverlauf des Trampfrachtenmarktes erwarten konnte. Obwohl der Umfang der Befrachtungen seit Oktober laufend zurückging, hat sich das Ratenniveau im ganzen kaum verändert. Gelegentliche Rateneinbrüche bei einzelnen Frachtrelationen wurden durch Ratenzuschläge in anderen Fahrtgebieten nahezu wettgemacht. Im Laufe des November haben die Raten trotz der anhaltend rückläufigen Abschlußtätigkeit erneut angezogen. Diese Divergenz läßt sich zum Teil mit dem Überwechseln umfangreicher Tankerkontingente von der Getreidefahrt in die Ölfahrt erklären, da die erste Kältewelle im November und der wieder zunehmende Energiebedarf der Ölimportländer die bisher wenig profitablen Öltankerraten überraschend schnell ansteigen ließ. Von Mitte September bis Ende Dezember ging die in der Getreidefahrt beschäftigte Tankertonnage um rund 1,5 Mill. tdw auf reichlich 4 Mill. tdw zurück. Die dadurch verursachte Verknappung des Tonnageangebots am Trampfrachtenmarkt entsprach in etwa dem gleichzeitigen Rückgang des Ladungsangebots, was eine Stabilität des Ratenniveaus bis zum Jahresende zur Folge hatte. Im Laufe des Dezember wirkten zahlreiche Vorausbuchungen (teilweise für Ladepositionen bis einschl. März 1966) zusätzlich marktstützend. Daran waren vor allem US-Getreide-Vers Schiffungen im Rahmen des indischen Versorgungsprogramms beteiligt. Auch trug die anhaltend lebhafteste Abschlußtätigkeit und die ununterbrochen steigende Ratentendenz des Zeitchartersektors zur Befestigung des Gesamtfrachtenmarktes bei.

Reisecharterindices	Veränderung in % Dezember 1965 gegenüber	
	September 1965	Dezember 1964
Bundesrepublik Deutschland .....	+ 5	+ 9
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	—	+ 17
davon Getreide .....	+ 1	+ 21
Kohlen .....	— 2	— 3
Holz .....	— 10	+ 9
Norwegen .....	— 1	+ 3
Italien .....	— 1	+ 16
Vereinigte Staaten .....	—	+ 5

Die im November zwischen China und Kanada abgeschlossenen Großkontrakte über die Lieferung von 3 Mill. t Weizen innerhalb der nächsten drei Jahre regten die Abschlußtätigkeit zu langfristigen Charterbedingungen stark an. Die Zeitcharterraten (Schiffscharterraten) fielen nach einem steilen Anstieg bis zum Juli/August trotz der sich ausweitenden Nachfrage in den Monaten Oktober/November etwas zurück und konnten bis Jahresende den vorherigen Höchststand noch nicht wieder erreichen. China zog zum Antransport der kontrahierten Getreidemengen wiederum — wie üblich — ältere Tramptonnage heran, die auch Japan zur Deckung seines umfangreichen Erz- und Kohlebedarf in Indien, Australien und in den Vereinigten Staaten bevorzugte. Größere, modern und gut ausgestattete Tonnage (Motorschiffe von 12000 und mehr tdw) fand in steigendem Maße lohnende Beschäftigung in der Linienfahrt. Die Befrachter legten gegen Jahresende fast ausnahmslos höhere Raten für Zeitchartern an als im September.

Die Küstenfrachtraten entwickelten sich bei kleinen Umsätzen im Abschlußgeschäft sehr uneinheitlich. Für prompte Holzladungen blieben die Raten trotz der eingeschränkten Geschäftsmöglichkeiten zunächst gut behauptet. Unter dem Ein-

Zeitcharterindices	Veränderung in % Dezember 1965 gegenüber	
	September 1965	Dezember 1964
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	— 7	+ 11
Norwegen .....	+ 3	+ 12
Vereinigte Staaten <sup>1)</sup> .....	+ 2	+ 33

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

druck der kalten Novembertemperaturen stiegen sie später stark an (um 15 bis 20%). Die Eisgefährdung vieler skandinavischer Holzladeplätze, besonders innerhalb der mittleren Zone Ostschwedens und der unteren Zone Finnlands, zwang die Befrachter, ihre Ladetermine vorzuverlegen. Daraufhin steigerte sich die Nachfrage nach schnell verfügbarer Küstentonnage sprunghaft. Da die Küstenreeder jedoch größtenteils noch durch laufende Kontrakte gebunden waren, kamen Abschlüsse nur in beschränktem Umfang zustande. Zudem beeinträchtigten häufige Schlechtwetterperioden und die langsame Abfertigung skandinavischer Holstransporte in den britischen Löschhäfen die Position der Küstentonnage, indem sie die Reeder daran hinderten, das Ladungsangebot zu den derzeitigen günstigen Bedingungen aufzunehmen. Andererseits kam der gewöhnlich im November einsetzende Terminmarkt in Vorausbuchungen für die im April 1966 beginnende neue Holzfahrtsaison (erstes offenes Wasser) bis Jahresende kaum in Gang. Die Raten für die in geringem Umfang abgeschlossenen Rundholzbefrachtungen lagen nur etwa 5% über dem Jahresniveau von 1965, für Schnittholzkontrakte sowjetrussischer Befrachter sogar bis zu 2% darunter. Diese Raten erschienen den Küstenreedern angesichts der für das Jahr 1966 zu erwartenden Betriebsbelastung durch steigende Hafen- und Personalkosten — auf dem Heuersektor ist nach Kündigung der Tarifverträge durch die ÖTV und die DAG zum 30. September 1965 mit Lohnmehrforderungen bis zu 20% zu rechnen — für größere Engagements kaum annehmbar. Verschärft wird die allgemeine Marktlage nach wie vor durch die kreditpolitischen Restriktionen für die britische Wirtschaft, die zu einer Drosselung des Wohnungsbaus und damit zu einem Rückgang des britischen Holzimports geführt haben. Langfristige Planungen waren weder den Exporteuren noch den Importeuren möglich. Die Abschlußtätigkeit für britische Rechnung hielt sich daher bislang in engeren Grenzen. Beeinflußt durch die Kältewelle im November tendierten die Frachtraten für Brennstofftransporte bei uneinheitlichem Ratenverlauf innerhalb einzelner Verkehrsrelationen überwiegend nach oben.

Der saisonbedingte Tankerratenanstieg setzte im Jahre 1965 später ein als sonst üblich. Der von den Tankerreedern längst erwarteten Verbesserung des Ratenniveaus stand vor allem die Ungewißheit über Beginn, Dauer und Ausdehnung des Streiks der japanischen Seeleute entgegen. Dieser Streik ließ eine Drosselung der japanischen Rohölanfuhrn vom Persischen Golf und einen verstärkten Wettbewerb japanischer Tankertonnage innerhalb der Verkehrsrelation Persischer Golf-UK/Kont. befürchten. Als dann der 22. November, ein unerwartet spätes Datum, als endgültiger Termin des Streikbeginns genannt wurde, beruhigte sich die Stimmung am Tankermarkt wieder. Daraufhin deckten die großen Ölgesellschaften, z. B. BP, Esso, AGIP, Petrofina und Antar ihren zusätzlichen Winterbedarf in Tankerraum durch umfangreiche Tonnagebuchungen am Tagesmarkt.

Die Tagesraten für Verschiffungen vom Persischen Golf stiegen Ende Oktober sprunghaft an, fielen aber in der zweiten Novemberwoche wegen eines Rückgangs der Tonnagenachfrage wieder auf den Stand von Anfang Oktober zurück. Ab Mitte November entwickelte sich dann ein neuer Ratenanstieg, der bis Jahresende anhielt und Spitzenwerte aufwies, die weit über den Richtsätzen des Intascale-Tankerratentarifs lagen (Intascale + 15%). In der transatlantischen Fahrt Karibische Sec-UK/Kont. begann die Ratenhausse bereits Mitte Oktober und erreichte in ununterbrochener Aufwärtsentwicklung den vollen Intascale-Tarifstand.

Die feste Markttendenz am Jahresende wurde von den Ratenzuschlägen in der amerikanischen Küstenfahrt sowie von den erhöhten Raten für Transporte von Raffinerieerzeugnissen des karibischen Raums zusätzlich gestützt.

Der Markt für langfristige Tankerchartern verlief im großen und ganzen ruhig. In der Liste der Tankerkontrakte fielen für

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Dezember 1965 gegenüber	
	September 1965	Dezember 1964
Reisecharterindices		
Bundesrepublik .....	+ 131	+ 24
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland) .....	+ 109	+ 21
Norwegen .....	+ 65	+ 14

den Transport von Raffinerieerzeugnissen Ratenrückgänge bei einjährigen und fünfjährigen Laufzeiten besonders auf. Die aus der Getreidefahrt zurückkehrende Tankertonnage profitierte vor allem vom umfangreichen Angebot des Tagesmarktes.

AFRA-Durchschnittsraten <sup>1)</sup> auf Basis Intascale	Veränderung in % 1. Januar 1966 gegenüber	
	1. Juli 1965	1. Januar 1965
für Tanker		
von 15000 bis 24999 tdw (General Purpose) ..	— 3	+ 1
von 25000 bis 44999 tdw (Medium Range) ...	— 4	—
von 45000 bis 69999 tdw (Large Range) ...	— 3	— 4

<sup>1)</sup> Nach London Tanker Broker's Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv- und Mengencharterraten sowie Selbstkosten der Werfkotten und zu rd. 10% Reisecharterraten.

In der Linienfahrt setzte sich der seit längerer Zeit beobachtete langsame Ratenanstieg auch in den Monaten Oktober bis Dezember fort. Wie der BVM-Linienfrachtenindex anzeigt, zogen vor allem die offenen Raten für Massengut-Teilladungen im Linienverkehr unter dem Einfluß des gegenwärtig äußerst festen Trampfrachtenmarktes an.

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % Dezember 1965 gegenüber	
	September 1965	Dezember 1964
Insgesamt .....	+ 1,5	+ 4,7
davon Stückgut .....	+ 1,4	+ 4,2
Massengut .....	+ 1,6	+ 6,2

Im übrigen blieben die Tarifraten der meisten Verkehrsrelationen der Linienfahrt unverändert. Diese Ratenkontinuität wirkte sich ebenso wie die Rücknahme des Erschwerniszuschlags in der Colombofahrt nivellierend auf den Gesamtverlauf des Linienfrachtenindex aus. Die wenigen Grundraten- und Zuschlagserhöhungen konzentrierten sich, wie aus den Übersichten hervorgeht, nur auf bestimmte Fahrgebiete.

#### Veränderung der Linienfrachtraten (Grundraten)

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neufest- setzung	Durch- schnittliche Ver- änderung in % gegenüber bisherigen Tarifstand
von	nach		
UK/Kont	Nord- u. Südvietnam	1. 12. 65	+ 5,0
	Kambodscha ....	1. 12. 65	+ 5,0
UK/Kont	Ostasien <sup>1)</sup> .....	1. 12. 65	+ 5,0
UK/Kont	UK/Kont .....	1. 12. 65	+ 5,0
UK/Kont	Australien .....	1. 10. 65	+ 6,8 <sup>2)</sup>
Australien	UK/Kont .....	1. 10. 65	+ 10,0 <sup>3)</sup>
Neuseeland	UK/Kont .....	1. 10. 65	+ 10,0 <sup>3)</sup>
Kontinent	Südamerika,		
	Westküste .....	13. 12. 65	+ ... <sup>4)</sup>
La Plata	UK und Irland ...	1. 12. 65	+ ... <sup>4)</sup>
Buenos Aires	Asunción (Parag.) ..	1. 10. 65	+ ... <sup>5)</sup>
Kontinent	US-Golf .....	1.—10. 11. 65	+ 8,0 <sup>6)</sup>
US-Golf	Kontinent .....	1. 12. 65	+ ... <sup>7)</sup>
Kontinent	US-Südatlantik ...	1.— 8. 11. 65	+ 8,0 <sup>8)</sup>
Kontinent	US-Nordatlantik ...	4.—15. 10. 65	+ 8,0 )
US-Nordatlantik	Kontinent .....	1.—10. 11. 65	+ 8,0
UK	US-Große-Seen .....	1. 10. 65	+ ... <sup>4)</sup>
Westpakistan	Vereinigte Staaten .	11. 10. 65	+ 10,0 )
Indien, Westküste	Vereinigte Staaten .	11. 10. 65	+ 10,0
Ostpakistan	Vereinigte Staaten .	11. 10. 65	+ 7,5
Indien, Ostküste	Vereinigte Staaten .	11. 10. 65	+ 7,5
Hongkong	US-Pazifik .....	1. 12. 65	+ 10,0
US-Pazifik	Hongkong .....	1. 12. 65	+ 10,0

<sup>1)</sup> Einschl. Japan, Indonesien u. Philippinen. — <sup>2)</sup> Kühlgüter u. Allgem. Gesetzl. Ladung (Stückgüter). — <sup>3)</sup> Wolle. — <sup>4)</sup> Ohne nähere Angaben über das Ausmaß des Ratenanstiegs (bei offener Ratenbildung für Massengüter in Teilpartien). —

<sup>5)</sup> Einheitsl. Ratenerhöhung für Anschlußtransporte auf dem Rio Paraná um 16,50 \$ je t. — <sup>6)</sup> Einheitsl. Ratenerhöhung für Eisenpartien um 1 \$ je t. — <sup>7)</sup> Mit Ausnahme der Frachtpositionen, die bereits im Laufe der letzten Monate revidiert worden sind.

Veränderung der festen Zuschläge zu den Linienfrachtraten (für den Ausgleich der Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren in den Löschhäfen)

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neufestsetzung	Währung Mengeneinheit	Bisheriger Zuschlag zur Grundrate	Neuer
von	nach				
UK/Kont./Skand.	Bathurst (Gambia)	1. 11. 65	s/t	6.0	—
UK	Paramaribo (Niederl. Guayana)	1. 10. 65	s/t	24.3	30.6
Kont./Skand.	Paramaribo (Niederl. Guayana)	1. 10. 65	\$/t	3.40	4.25
UK	Curacao (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	s/t	41.0	48.0
Kont./Skand.	Curacao (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	\$/t	5.75	6.75
UK	Aruba (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	s/t	17.3	24.6
Kont./Skand.	Aruba (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	\$/t	2.42	3.42
UK	St. Martin (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	s/t	47.6	50.0
Kont./Skand.	St. Martin (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	\$/t	6.65	7.00
UK	St. Martin (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	s/t	—	9.0 <sup>1)</sup>
Kont./Skand.	St. Martin (Niederl. Antillen)	1. 10. 65	\$/t	—	1.26 <sup>1)</sup>
UK	Amapala (Honduras) <sup>2)</sup>	22. 11. 65	s/t	5.0	7.3
Kont./Skand.	Puerto Cortes (Honduras) <sup>3)</sup>	22. 11. 65	\$/t	0.70	1.00

<sup>1)</sup> Einführung eines festen Hafen-Sonderzuschlags. — <sup>2)</sup> Am Pazifik. — <sup>3)</sup> Am Karibischen Meer.

Veränderung der zeitbedingten Erschwerniszuschläge zu den Linienfrachtraten (wegen Hafenverstopfung u. a.)

Verkehrsrelation		Stichtag der Neufestsetzung	Bisheriger Ratenzuschlag in % der Grundraten	Neuer
von	nach			
UK/Kont.	Dammam (Saud. Arab.)	1. 11. 65	—	+ 15.0
UK/Kont.	Finland	1. 11. 65	—	+ 25.0 <sup>1)</sup>
UK/Kont.	Colombo	25. 10. 65	+ 12.5	—
Antw./Hbg.	St. Lorenz (Ost-Kanada)	1. 12. 65	—	+ .. <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Winterzuschlag. — <sup>2)</sup> Winterzuschläge der Reederei J. Lauritzen Lines (unabhängig). Ohne nähere Angaben.

Nach Beendigung der Feindseligkeiten im Kaschmirkonflikt konnten die am 8. September 1965 eingeführten Spezial-Zusatzversicherungssätze der Londoner Seetransportversicherer für die Risiken bei Streiks, Aufruhr und Bürgerkrieg innerhalb der Indien- und Pakistanfahrt am 22. Oktober von 2.6 s auf 1.3 s je 100 £ Frachtwert der Transportgüter herabgesetzt und am 6. Dezember ganz gestrichen werden. Aus Sicherheitsgründen hielten die beteiligten Linienreedereien jedoch die im Laufe des Oktobers erfolgte Trennung ihrer Liniendienste nach indischen und pakistanischen Häfen vorläufig weiter aufrecht. Damit war eine Verringerung der Abfahrten verbunden, so daß sich die zeitlichen Abstände im Linienfahrplan vergrößerten.

Hafengebühren und Umschlagskostensätze

Von verschiedenen Hafenplätzen in Europa und Übersee wurden für das IV. Quartal 1965 neue Gebührenänderungen gemeldet:

Häfen	Gebühren- bzw. Kostenart	Stichtag der Neufestsetzung	Veränderung in % gegenüber dem bisherigen Gebührenstand
Liverpool	Umschlagskostensätze	2. 12. 65	+ 10
Liverpool	Städt. Gebühren <sup>1)</sup>	2. 12. 65	+ 10
Belg. und niederl. Häfen an der Scheldemündung	Flußlotsgelder	15. 10. 65	+ 15 <sup>2)</sup>
Rotterdam	Flußlotsgelder	1. 10. 65	+ 15 <sup>2)</sup>
Aden	Agenturgebühren	1. 12. 65	+ .. <sup>3)</sup>
	Dockmiete	1. 12. 65	+ .. <sup>3)</sup>
Argentinische Häfen	Lotsenbeförderung	12. —	—
		18. 12. 65	+ 100 <sup>4)</sup>
Baltimore	Schiffsliègegebühr <sup>5)</sup>	1. 11. 65	+ .. <sup>6)</sup>

<sup>1)</sup> Für den Seeguterumschlag. — <sup>2)</sup> 1. Stufe einer gestaffelten Erhöhung von insgesamt 30% (die 2. Anhebung erfolgt am 1. 4. 1966 in gleicher Höhe). — <sup>3)</sup> Das Ausmaß der Gebührenänderung wurde nicht bekanntgegeben. — <sup>4)</sup> Mit Ausnahme von Bahia Blanca (+ 167%). — <sup>5)</sup> Für Getreidefrachter an den Docks der Pennsylvania Railroad Company. — <sup>6)</sup> Einführung einer einheitlichen Gebühr von 0,02 \$ je BRT und Tag.

Im Dienstleistungsbereich der Rheinendhäfen ergaben sich durch die Erhöhung der Flußlotsgelder erhebliche Kostensteigerungen. Dadurch werden die im Rheintransit und auf dem Landwege an- bzw. abtransportierten deutschen Ein- und Ausfuhr-güter, die in niederländischen oder belgischen Seehäfen umgeschlagen werden, zumindest mittelbar belastet.

Personenflugpreise

Zu den in der letzten Folge dieses Berichts (M 7, vj. 3/1965, Vortext S. 9) dargestellten Tarifänderungsvorschlägen der IATA-Konferenz auf den Bermudas wird ergänzend mitgeteilt, daß sich die Vertreter der 37 führenden Mitglieds-Gesellschaften auf der 21. Jahresversammlung der IATA vom 25. bis 29. Oktober in Wien über den noch strittigen Verhandlungspunkt, die Zulassung und Vergütung von Film- und Fernsehvorführungen an Bord, geeinigt haben. Danach wird dem Fluggast mit Beginn der neuen Flugsaison (am 1. April 1966) auf Wunsch ein Kopfhörer zum Abhören kostenfrei dargebotener Fernseh- oder Filmsendungen gegen eine Leihgebühr von 2,50 \$ zur Verfügung gestellt. Sämtliche von der Bermudaskonferenz verhandelten und von der Wiener Vollkonferenz endgültig gefaßten Tarifänderungsbeschlüsse müssen noch im Umlaufverfahren von allen 84 IATA-Mitgliedern bestätigt und von den zuständigen Regierungen genehmigt werden.

Norwegen

Am 1. Dezember wurde die vor dem Abflug von norwegischen Flughäfen nach ausländischen Zielflughäfen erhobene Fluggastgebühr von 15 auf 20 nkr erhöht.

Ungarn

Anfang November führte die ungarische Regierung für den Abflug von ungarischen Flughäfen eine zusätzliche Fluggastgebühr in Höhe von 30 Forint ein. Diese Gebühr wird von Beamten der nationalen Luftverkehrsgesellschaft „Malev“ eingezogen.

Ostblock

Vertreter der Luftverkehrs-Unternehmen der Mitgliedsländer des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (Comecon) unterzeichneten in Ostberlin am 27. Oktober ein Abkommen über die betriebliche, geschäftliche und finanzielle Zusammenarbeit. An dieser Vereinbarung sind die Fluggesellschaften der Sowjetunion, Polens, Rumäniens, Ungarns, Bulgariens, der Tschechoslowakei, der Sowjetischen Besatzungszone und der Mongolei beteiligt. Sie soll dazu beitragen, die wirtschaftlichen Ergebnisse des Luftverkehrs weiter zu verbessern und dem Bedarf an Passagier- und Frachtbeförderung besser gerecht zu werden.

Australien

Für den Flugverkehr innerhalb Australiens führten die australischen Binnenfluglinien im Laufe des November billigere Flugpreise ein. In der I. Klasse ermäßigten sich die Tarifsätze um rund 14,5% und in der Sparklasse um rund 7,5%.

Luftfrachtraten

Zur Begünstigung des Lufttransports von Exportkraftwagen von Frankfurt nach Dharan (Saud. Arab.) und nach Doha (Befried. Katar) wurden gegen Ende Dezember neue Spezialfrachten eingeführt. Danach verbilligen sich die Luftfrachtkosten bei Anlieferung von mindestens 500 kg der entsprechenden Warenposition nach Dharan und Doha um 76 bzw. 69% gegenüber den bisher allein gültigen Allgemeinen Luftfrachtraten. In ähnlicher Weise wurden die Luftfrachtkosten für Import-Schnittblumen aus Jerusalem (Jordanien) bis 250 kg Mindestauflieferung um 53% und bei 500 kg Mindestauflieferung um 59% herabgesetzt.

Post- und Fernmeldegebühren

Die Deutsche Bundespost nahm am 1. November 1965 mit der Datenübertragung innerhalb ihres Fernsprechnetzes einen neuen Fernmeldedienst in Betrieb und veröffentlichte in der Änderungsverordnung vom 25. Oktober 1965 zur Fernsprechor-dnung die hierzu notwendigen Vorschriften und Gebührensätze. Danach ist die Übertragung von Daten für das Sammeln und Hieranführen von Daten an zentrale Rechner, für die Rückübertragung der gefundenen Ergebnisse und für den gegenseitigen Nachrichtenaustausch zwischen verschiedenen Rechanlagen in

den öffentlichen Fernsprechnetzen zugelassen. Das Telexnetz eignet sich für niedere, das Fernsprechnet für höhere Übertragungsgeschwindigkeiten. Die hierzu notwendigen Übertragungsgeräte (Modems) werden von der DBP als posteigene Zusatzeinrichtungen zu Fernsprechanschlüssen gegen eine monatliche Gebühr von 195,— DM bereitgestellt. Damit wird gleichzeitig die laufende Unterhaltung und Entstörung durch Kräfte der DBP abgegolten. Für weitere private Zusatzeinrichtungen zu diesem Übertragungsdienst, z. B. für die Unterhaltung eines Faksimile-Schreibers, sind monatlich 3,— DM, für die Einrichtung der Fernansage oder Fernanzeige monatlich 3,— DM und für die Einrichtung anderer privater Zusatzeinrichtungen monatlich 0.50 DM zu entrichten.

Im Zuge des weiteren Ausbaus des Auslandstelexnetzes wurden im Laufe der letzten Monate einige Telexverbindungen neu eingeführt:

Bestimmungsland	Stichtag der Neufestsetzung	Telexgebühren in DM für die 3 Minuten- verbindung
Neuguinea . . . . .	28. 11. 1965	48,00
Bolivien . . . . .	1. 12. 1965	48,00
Kanada . . . . .	1. 11. 1965	36,00 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Aufnahme des Selbstwählferndienstes.

Darüber hinaus konnten für einige bereits bestehende Auslands-telexverbindungen die Gebühren gesenkt werden:

Bestimmungs- land	Stichtag der Neufestsetzung	Telexgebühren in DM für die 3 Minuten- verbindung		Ermäßigung in %
		alt	neu	
Norwegen . . . . .	1. 12. 1965	3,30	2,70	— 18
Tunesien . . . . .	1. 12. 1965	9,30	8,40	— 10

Am 1. Oktober wurde — zunächst im Versuchsbetrieb — der Telexogrammdienst mit Österreich aufgenommen. Bei dieser Art der Nachrichtenübermittlung handelt es sich um Auslandstelegramme, die jedermann bei einer deutschen Telexogramm-Annahmestelle am Schalter, fernmündlich oder schriftlich aufgeben kann. Die Telegramme werden von der deutschen Telegraphenstelle dem Telexanschluß des Telexogrammempfängers unmittelbar zugeschrieben. Für Telexogramme wird die Hälfte der Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms gleicher Länge (mindestens 22 Gebührenwörter) erhoben. Zur Zeit kön-

nen Telexogramme außer nach Österreich auch an Teilnehmer in Belgien, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz versandt werden.

Innerhalb des vollautomatischen Auslandsfernsprechdienstes wurde am 17. Dezember die Selbstwählverbindung zwischen Fernsprechteilnehmern in den Bereichen der Hauptvermittlungsstelle Stuttgart und dem belgischen Fernsprechnet aufgenommen. Die Verbindungsdauer je Ortsgebühreneinheit von 0,18 DM beträgt 8,0 Sekunden.

Schweiz

Der schweizerische Bundesrat in Bern beschloß Anfang Oktober, die Radiogebühr um rund 27% zu erhöhen (von 26 auf 33 sfrs). Als Gründe wurden Programmverbesserungen, Erhöhungen der Honorare und Gehälter sowie technische Erneuerungen genannt. Bereits im September 1964 waren von der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen worden, die über den genannten Zuschlag um fast 50% hinausgingen (+ 10 sfrs); sie sind damals jedoch nicht genehmigt worden. In der Zwischenzeit wurde das bereits entstandene Defizit in der Radiorechnung aus den Einnahmeüberschüssen des Fernsehbudgets gedeckt. Dem Vorschlag, Reklamesendungen zuzulassen (die nach den Radiokonzessionsbestimmungen vom 27. Oktober 1924 verboten sind), hat der Bundesrat nicht entsprochen. Das Datum der Inkraftsetzung der Gebührenerhöhung ist bisher noch nicht bekannt geworden.

Dänemark

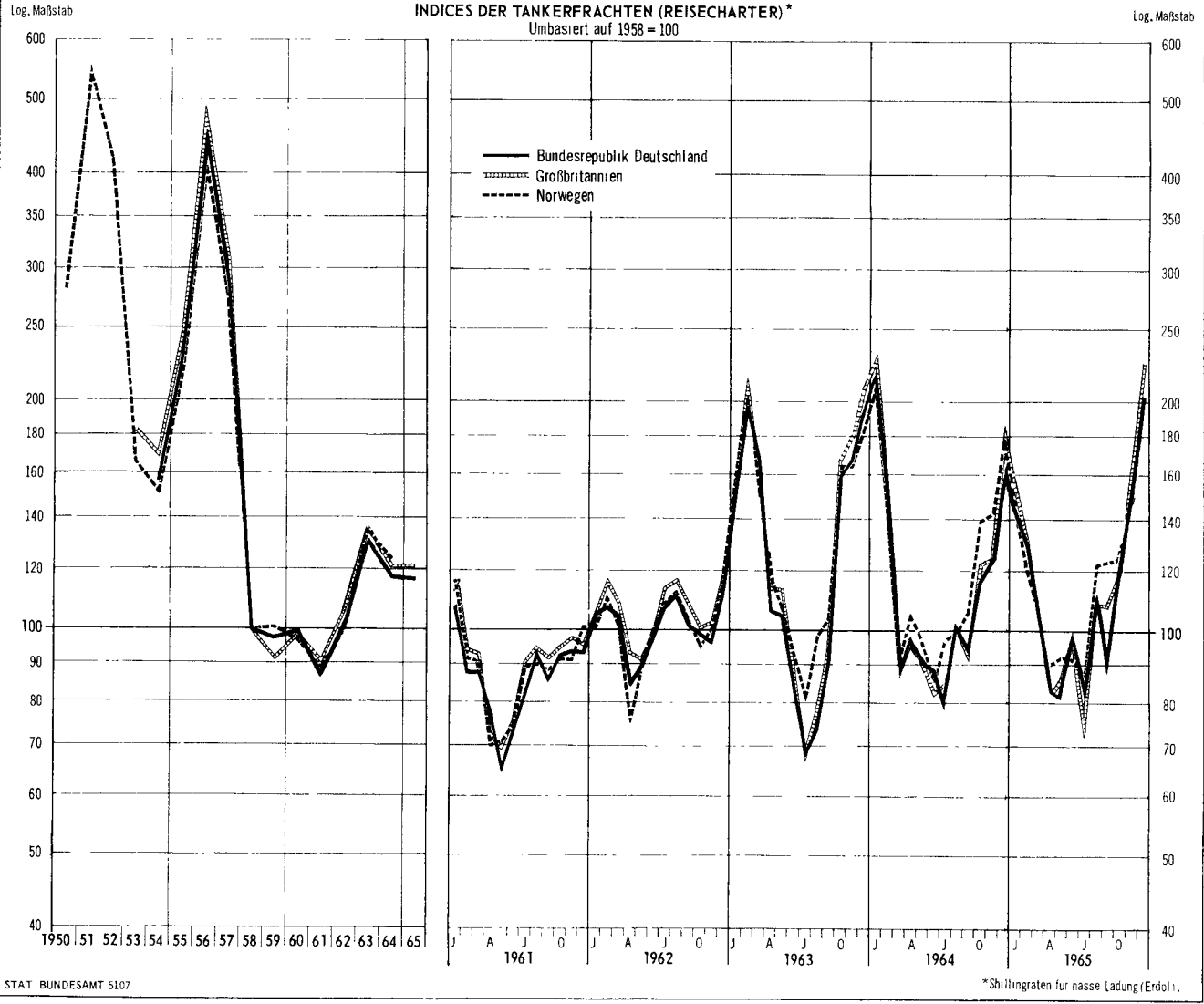
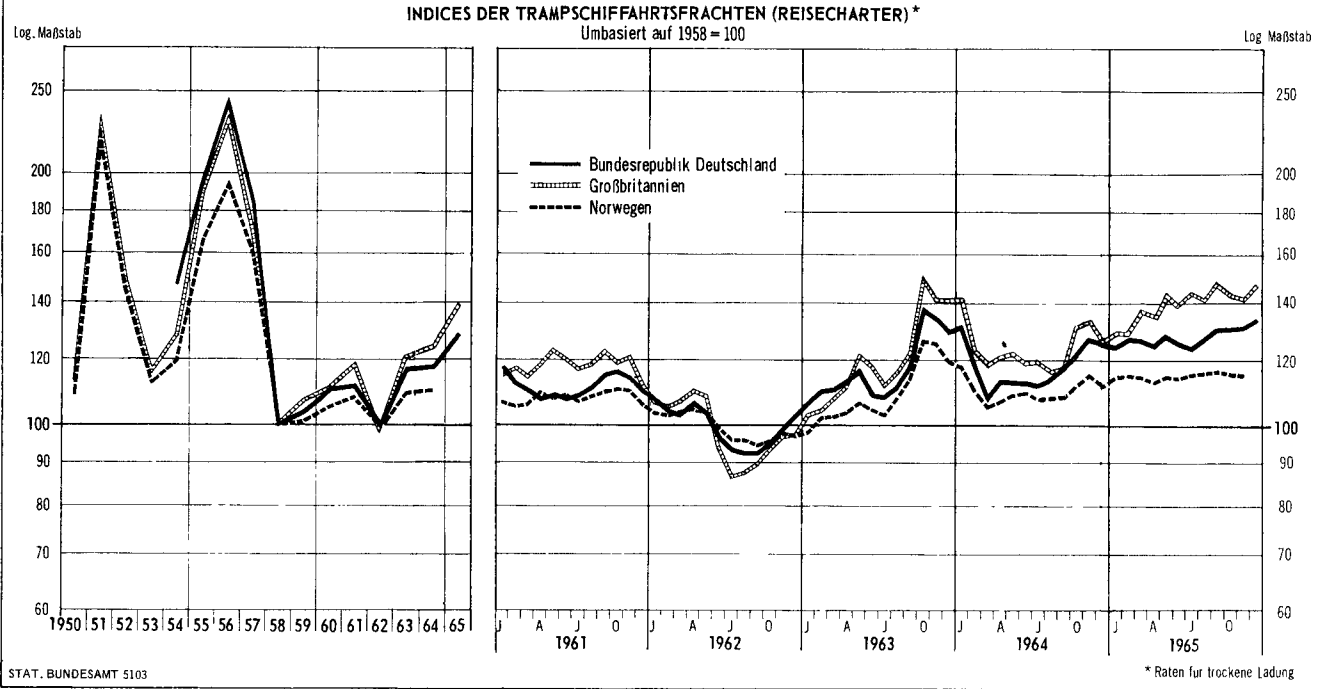
Die dänischen Telephongesellschaften setzten im Laufe des Oktober ihre monatlichen Grundgebühren um 20% und ihre Gesprächsgebühren um 10% herauf. Die aus den Gebührenerhöhungen zu erwartenden Mehreinnahmen sind zur Teilfinanzierung umfangreicher Investitionen bestimmt. Der Rest soll wie bisher auf dem Kreditwege aufgebracht werden.

Indonesien

Wie bereits weiter oben (unter „Eisenbahntarife“) erwähnt, wurden aus Indonesien neue erhebliche Preiserhöhungen im Laufe des Oktober/November für Benzin und für öffentliche Dienstleistungen, darunter auch für die Post- und Fernmeldeleistungen gemeldet. Über das Ausmaß der Verteuerung wurde nichts Näheres bekannt. Bereits im Jahre 1963 waren die indonesischen Postgebühren um das Vierfache erhöht worden.

Zur Beachtung

Zur Erklärung der Preisänderungen werden zum Teil nicht nachprüfbare Marktberichte und Zeitungsmeldungen verwendet.





## 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 S. 38/39).

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 den einzelnen Abschnitten bzw. Titeln der „Erläuterungen bzw. Anmerkungen“ besonders vermerkt. Die Jahrespreise stellen das einfache arithmetische Mittel der Monatspreise dar.

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Nordd. = Norddeutsche
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Wk. = Westküste
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Ok. = Ostküste
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	n = Nominell
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	DM = Deutsche Mark
E = Eilzug	bfrs = Belgische Francs
D = Schnellzug	dkr = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vbf = Verschiebebahn	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Pr. = Privat	lfers = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	sfr = Schweizer Franken
UK = United Kingdom	£ = Pfund Sterling
Hbg. = Hamburg	s = Shilling
Emd. = Emden	\$ = US-Dollar
Rttd. = Rotterdam	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Antw. = Antwerpen	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)

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.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km		
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	
a) Sätze in allen Zügen <sup>2)</sup> )													
Einfache Fahrt													
1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00	
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00	
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00	
1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00	
1. 1. 1963 .....	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00	
Hin- und Rückfahrt													
1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00	
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00	
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	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	—	
30. 5. 1965 .....	5,00	—	5,00	—	5,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—	
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				
1. 1. 1965 .....	9,00		7,00		9,00		9,00		9,00				
30. 5. 1965 .....	9,00		9,00		11,50		11,50		11,50				
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.		Einbettabteil		2. Kl.		Zweibettabteil		3. Kl.				
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
1. 3. 1955 .....	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	
	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> .....	38,00	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	
1. 11. 1964 .....	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

## 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	—	—
1. 5. 1965 .....	12,00	8,00	48,00	32,00	84,00	56,00	—	—
<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 .....	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	—	—
1. 5. 1965 .....	19,20 <sup>3)</sup>	12,80 <sup>3)</sup>	76,80 <sup>3)</sup>	51,20 <sup>3)</sup>	135,00 <sup>3)</sup>	90,00 <sup>3)</sup>	—	—
<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	350	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 .....	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
1. 8. 1952 .....	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953 .....	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956 .....	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961 .....	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
1. 1. 1963 .....	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
1. 2. 1964 .....	800	450	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952 .....	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953 .....	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956 .....	1 000	560	3 940	2 200	11 690	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
1. 2. 1964 .....	1 600	900	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
1. 4. 1965 .....	480	320	1 670	1 110	3 600	2 400	7 200	4 800
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	79,00	60,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	141,00	108,00	—	—	—	—	—	—
<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	—	—	—	—
3. 1. 1965 .....	4,00r	2,80	14,50r	9,70r	—	—	—	—
<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	12,30	—	—	—	—
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>	—	—	—	—
3. 1. 1965 .....	6,40 <sup>6)</sup>	4,30 <sup>6)</sup>	23,80 <sup>6)</sup>	15,90 <sup>6)</sup>	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>				
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1950	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
1. 9. 1960	9,90	6,60	39,80	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00				
1. 7. 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				
1. 10. 1964	10,50	7,00	40,50	27,00	87,00	58,00	126,00	84,00				
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				
1. 10. 1964	16,80	11,20	63,00	42,00	138,00	92,00	201,00	134,00				
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	—	—				
1. 11. 1964	9,40	6,60	30,40	21,00	53,40	36,80	—	—				
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. 11. 1964	14,20	9,80	45,40	31,40	79,80	55,20	—	—				
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal, <sup>1)</sup> Sätze in Escudos Einfache Fahrt												
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	—
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—	—
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>4)</sup>												
1. Klasse						2. Klasse <sup>4)</sup>						
1. 1. 1950	4,07					2,44						
1. 5. 1952	2,63					1,75						
15. 9. 1957	3,00					2,00						
	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300
Meilen						Meilen						
1. 11. 1959	3,373			3,15		3,00	2,25		2,10			2,00
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
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 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>1)</sup>

Fahrtstrecke <sup>2)</sup> von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke <sup>2)</sup> von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	
<b>London—Wien (West)</b> (1560 km) über Harwich—Hoek van Holland—Venlo (Grenze) —Passau	1. 12. 1957	186,49	132,12	335,04	238,93	<b>Brüssel—Rom (1796 km)</b> über Aachen Süd (Grenze) —Basel Bad. Bf.—Chiasso	1. 12. 1957	176,56	112,69	304,29	194,15	
	1. 11. 1958	191,74	135,59	341,49	243,17		1. 11. 1958	178,78	114,42	306,44	195,97	
	1. 12. 1959	193,28	136,69	344,56	245,38		1. 12. 1959	183,84	118,17	315,06	202,30	
	1. 11. 1960	195,55	138,08	349,10	248,16		1. 11. 1960	184,09	118,36	315,44	202,58	
	1. 11. 1961	193,99	138,59	345,98	249,18		1. 11. 1961	186,97	119,84	322,25	206,22	
	1. 11. 1962	197,24	140,93	352,48	253,90		1. 11. 1962	187,09	119,93	322,45	206,35	
	1. 11. 1963	204,25	145,62	366,50	263,24		1. 11. 1963	201,76	128,68	352,65	224,13	
	1. 11. 1964	208,29	149,31	374,58	270,62		1. 11. 1964	204,24	129,95	357,95	225,41	
1. 12. 1965	210,95	151,22	379,90	274,44	1. 12. 1965	205,68	130,80	360,72	227,02			
<b>London—Wien (West)</b> (1571 km) über Dover—Ostende— Aachen Süd (Grenze)— Passau	1. 12. 1957	183,93	120,40	319,95	212,56	<b>Kopenhagen—Innsbruck</b> (1446 km) über Puttgarden Mitte See—Kufstein	1. 12. 1957	151,88	100,98	217,91	144,84	
	1. 11. 1958	189,16	124,15	326,49	217,47		1. 11. 1958	160,75	107,00	229,07	152,41	
	1. 12. 1959	190,88	125,78	329,93	219,95		1. 12. 1959	164,61	109,49	229,17	152,23	
	1. 11. 1960	192,24	126,94	332,65	222,27		1. 11. 1960	164,62	109,50	229,16	152,24	
	1. 11. 1961	190,26	127,51	329,08	223,55		1. 11. 1961	163,75	109,40	228,03	152,45	
	1. 11. 1962	190,37	127,59	329,28	223,69		1. 11. 1962	166,44	111,20	232,14	155,27	
	1. 11. 1963	197,96	133,06	343,74	234,67		1. 11. 1963	175,37	117,17	247,75	165,69	
	1. 11. 1964	199,63	135,72	350,66	239,10		1. 11. 1964	176,81	118,65	250,69	168,68	
1. 12. 1965	202,13	137,78	355,61	243,18	1. 12. 1965	179,11	120,10	256,86	172,75			
<b>Paris—Salzburg (1073 km)</b> über Kehl (Grenze)	1. 12. 1957	114,86	79,92	208,51	145,66	<b>Kopenhagen—Belgrad</b> (2370 km) über Flensburg (Grenze)— Salzburg—Jesenice (Grenze)	1. 12. 1957	218,15	145,47	346,27	231,07	
	1. 11. 1958	119,02	79,00	212,54	141,00		1. 11. 1958	214,68	142,73	332,66	221,04	
	1. 12. 1959	118,06	79,43	210,62	141,86		1. 12. 1959	224,54	148,93	343,54	227,90	
	1. 11. 1960	117,75	79,23	210,00	141,46		1. 11. 1960	224,48	148,91	343,38	227,84	
	1. 11. 1961	118,66	79,75	211,82	142,49		1. 11. 1961	208,38	138,93	311,92	208,34	
	1. 11. 1962	118,92	79,92	212,34	142,84		1. 11. 1962	211,18	141,18	316,40	211,14	
	1. 11. 1963	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1963	221,85	148,31	354,60	223,29	
	1. 11. 1964	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1964	223,27	149,77	337,50	226,26	
1. 12. 1965	128,18	86,15	232,36	156,30	1. 12. 1965	227,80	153,42	348,08	235,16			
<b>Paris—Kopenhagen</b> (1503 km) über Jeumont (Grenze)— Aachen Süd (Grenze)— Flensburg (Grenze)	1. 12. 1957	155,54	104,79	261,58	179,06	<b>Oslo—Mailand (2252 km)</b> über Kornsjø (Grenze)— Lubeck-Travemünde— Basel Bad. Bf.—Chiasso	1. 12. 1957	249,53	179,21	391,19	280,28	
	1. 11. 1958	160,95	106,59	268,35	179,93		1. 11. 1958	256,43	183,54	400,64	286,21	
	1. 12. 1959	165,72	110,33	269,19	181,94		1. 12. 1959	265,12	189,76	408,67	292,05	
	1. 11. 1960	165,66	110,29	269,02	181,84		1. 11. 1960	268,03	191,75	414,32	295,91	
	1. 11. 1961	163,78	109,01	266,25	179,82		1. 11. 1961	261,79	187,01	404,23	288,32	
	1. 11. 1962	166,76	111,39	271,08	182,86		1. 11. 1962	270,64	194,79	418,55	298,78	
	1. 11. 1963	177,10	118,29	290,16	195,56		1. 11. 1963	279,93	200,49	435,17	311,35	
	1. 11. 1964	176,99	118,83	291,75	195,64		1. 11. 1964	288,13	205,18	448,04	318,59	
1. 12. 1965	182,46	122,28	304,17	204,11	1. 12. 1965	291,15	207,92	453,10	323,14			
<b>Paris—Prag (1249 km)</b> über Kehl (Grenze)— Cheb (Grenze)	1. 12. 1957	154,19	106,14	288,72	199,11	<b>Stockholm—Paris (2041 km)</b> über Hålsingborg/Malmö (Grenze)—Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	1. 12. 1957	231,07	155,59	389,31	264,81	
	1. 11. 1958	158,53	105,34	293,05	194,68		1. 11. 1958	232,40	154,33	388,77	260,33	
	1. 12. 1959	158,03	106,08	292,06	196,16		1. 12. 1959	242,50	161,88	390,97	263,36	
	1. 11. 1960	157,72	105,88	291,44	195,76		1. 11. 1960	242,53	161,90	390,95	263,35	
	1. 11. 1961	156,58	105,03	289,16	194,06		1. 11. 1961	237,56	158,56	383,21	258,01	
	1. 11. 1962	156,84	105,20	289,68	194,40		1. 11. 1962	246,57	165,52	397,11	269,33	
	1. 11. 1963	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1963	255,76	171,71	415,09	281,39	
	1. 11. 1964	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1964	259,75	175,00	423,48	286,01	
1. 12. 1965	166,10	111,43	311,20	208,86	1. 12. 1965	263,16	177,27	431,16	291,10			
<b>Amsterdam—Bern (907 km)</b> über Venlo (Grenze)— Basel Bad. Bf.	1. 12. 1957	95,48	65,94	156,55	108,50							
	1. 11. 1958	100,21	69,05	163,44	113,00							
	1. 12. 1959	103,71	71,54	168,86	116,73							
	1. 11. 1960	103,83	71,63	169,05	116,87							
	1. 11. 1961	102,97	71,01	167,76	115,96							
	1. 11. 1962	103,05	71,06	167,91	116,04							
	1. 11. 1963	109,14	75,21	181,63	125,37							
	1. 11. 1964	112,81	77,20	187,69	128,62							
1. 12. 1965	114,38	78,26	190,77	130,70								

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

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

in RM/DM je 100 kg

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der 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. 11. 1960	1. 2. 1963
15 t									
Regelklasse A .....	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24	1,89
B .....	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24	2,13	1,79
C .....	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,07	1,97	1,61
D .....	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	1,75	1,67	1,56
E .....	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,46	1,39	1,45
F .....	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,46 <sup>6)</sup>	1,46 <sup>6)</sup>	1,29 <sup>6)</sup>
G .....	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	2,49	2,37	2,49
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen .....	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	2,49	2,37	2,49
1 B 34 Grubenholz <sup>6)</sup> .....	1,30 <sup>7)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13			

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

### 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	Weizen	Kartoffeln	Fische <sup>1)</sup>	Kaffee	Tabak	Öle und Fette		Grubenholz	Faser-, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff		Wolle	
						best. tier. Öle u. Fette	pflz. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)								
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
nach	Augsburg (739 km)	Essen Hbf. (229 km)	Frankf. (Main) Hbf. (493 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Mannheim (588 km)	Dissen-Bad Rothenf. (254 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr. (254 km)	Herford (217 km)	Essen Hbf. (710 km)	Albbruck (318 km)	Kelheim (395 km)	Backnang (619 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A/B <sup>3)</sup> b)	24 S 5 b)	A/B <sup>3)</sup> d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	F c)	E <sup>4)</sup> c)	F <sup>6)</sup> b)	C/D <sup>6)</sup> b)	21 S 2 b)
1957 D	37,00	14,00	50,40	33,68	24,80	32,88	23,40	21,90	17,50	14,90	20,90	45,20	28,20	42,10	39,75
1958 Feb.-Dez. D <sup>7)</sup>	37,60	14,30	58,12 <sup>8)</sup>	33,93	24,10	32,23	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	40,25
1959 D	37,60	14,30	46,90	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1961 D	37,60	16,70	50,30	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1962 D	33,68 <sup>9)</sup>	16,70	50,60	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1964 D	28,20	16,70	52,20	33,60	22,10	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80
1965 D	28,20	16,70	52,20	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 April	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Mai	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Juni	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Juli	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Sept.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Okt.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Nov.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1965 Dez.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schweifekiesabbrände	Eisen- u. Manganz	Stahlschrott	Steinkohlen-, briquets und -koks		Rohbraunkohle	Braunkohlenbriquets		Rohes Erdöl	Benzin (VK)
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.		Niederaußen	Frechen		Meppen	Hamburg Süd
nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgrstr.) (569 km)	Oberhausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk (122 km)	Hamburg (209 km)	Hagen-Harkorten (69 km)	Salzgitter Hütte Süd (33 km)	Oberhausen Hbf. (77 km)	Siegen (139 km)	Hamburg (346 km)	Düsseld.-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Gelsenk.-Horst Nord (157 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	G c)	7 B 21 c)	F b)	7 B 2 c) <sup>24)</sup>	7 B 24 c) <sup>25)</sup>	IV c) <sup>26)</sup>	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d) <sup>27)</sup>	A/B d) <sup>28)</sup>
1957 D	16,74	35,00	15,00	7,20	21,30	7,27	2,90	9,30	12,63	17,40	6,03	12,97	20,20	15,10	28,70
1958 Feb.-Dez. D <sup>7)</sup>	17,83	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1959 D	16,18	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1960 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30 <sup>13)</sup>	18,40 <sup>13)</sup>	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1961 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1962 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	16,20	30,40
1963 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
1964 D	15,70	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	16,08	27,57
1965 D	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 April	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Mai	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Juni	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Juli	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Aug.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Sept.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Okt.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Nov.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1965 Dez.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Ware	Dieselskraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensäurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug <sup>14)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl <sup>15)</sup>	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling	Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebl.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseld.-Gräfenberg	Herford
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)	Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bamberg (267 km)	München Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duisburg (26 km)	Iserlohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnabrück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (180 km)	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	F d) <sup>16)</sup>	F d)	14 B 4 d)	C/D d) <sup>17)</sup>	E e) <sup>18)</sup>	11 B 1 b)			F b) <sup>19)</sup>	8 B 8 c) <sup>21)</sup>		22)		I c) <sup>20)</sup>	C/D e) <sup>23)</sup>
1957 D	20,60	23,50	23,50	6,00	8,30	14,60	15,90	5,40	9,00	4,80	6,00	12,60	17,90	23,10	23,10
1958 Feb.-Dez. D <sup>7)</sup>	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,80	6,90	13,70	19,50	25,10	24,50
1959 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,24	6,45	13,33	19,50	25,10	24,50
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1965 D	19,20	21,80	25,30	6,30	7,75	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 April	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Mai	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Juni	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Juli	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Aug.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Sept.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Okt.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Nov.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Dez.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>										
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Uehr. Getreide d. Gutekl. IV <sup>3)</sup>	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
	Hamburg			Bremen			Emden				
Strecke von	Hamburg			Bremen			Emden				
nach	Düsseldorf	Braunschweig		Köln	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>				Köln	
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	10,23	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
1964 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1965 Jan.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Febr.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
März	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
April	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Mai	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juni	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juli	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
Aug.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
Sept.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
Okt.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
Nov.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
Dez.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide und Mehl <sup>1)</sup>		Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>2)</sup>	Ortskohle <sup>2)</sup> a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
Strecke von	Emden				Hamburg			Emden		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>			Berlin					
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	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	11,04	10,82	9,54	5,98	6,60	7,30
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1965 Jan.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Febr.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
März	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
April	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Mai	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juli	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Aug.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Sept.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Okt.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Nov.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Dez.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware	Küstenkohle <sup>2)</sup> b)			Exportkohle <sup>2)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>2)</sup> d)		
Strecke von									
nach	I	II	III	I	II	III	I	II	III
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	4,12	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,03	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
1964 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Jan.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Febr.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
März	4,41	4,88	5,43	3,52r	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Dez.	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 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

A. Binnenschifffahrt  
1. Frachtsätze  
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>3)</sup>
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
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
März	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Dez.	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	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl	Bremen <sup>7)</sup>		
	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20		13,65
1957 D	6,34	8,94 <sup>3)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>3)</sup>	2,85	14,20		13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12		14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		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
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 D	6,52	9,16	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
März	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	6,61	9,16	8,13	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	Bremen <sup>7)</sup>					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	Heilbronn <sup>8)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	
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		21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 <sup>11)</sup>		21,95 <sup>11)</sup>			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 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
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1965 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.



A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware von nach	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz		
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>2)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn <sup>3)</sup>	Bremen	
	Frankfurt/M. <sup>3)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
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>	3,83 <sup>4)</sup>	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
1964 D. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 D. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 Jan. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
März ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
April ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Aug. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Sept. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Okt. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Nov. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Dez. ....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien							
Strecke	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	
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
1964 D. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 D. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 Jan. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez. ....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>6)</sup>							
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI		
Strecke	Hamburg (Bugsiergebiet A)							
	Berlin (unterhalb)							
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
1964 D. ....	15,19	15,04	14,88	14,73		14,63		14,55
1965 D. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1965 Jan. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Febr. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
März ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
April ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Mai ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Juni ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Juli ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Aug. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Sept. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Okt. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Nov. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Dez. ....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

A. Binnenschifffahrt
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar
Sätze in DPf 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
Steinkohle u. Braunkohlen-	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
briketts . . . . .	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 eisen-schaffenden 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	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
			Braubach <sup>3)</sup>	Lülsdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)4)</sup>	
	von nach	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</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
1964 D		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
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	—	—
September		20,67	50,67	35,33	—	—
Oktober		13,55	26,45	20,65	—	—
November		14,67	18,00	12,67	—	—
Dezember		1,94	—	—	—	—
1965 Januar		0,65	—	—	—	—
Februar		—	—	—	—	—
März		1,29	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe				Rotter- dam <sup>4)</sup>	Elbe			
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>6)</sup>	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nordl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>7)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>8)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>9)</sup>	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28.0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8	.	7,10	7,88	7,53	8,07r	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.5r	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18.5r	.	6,17	7,06	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21.4	22.2	5,72	7,70r	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1962 III. Vj.	17.7	.	7,08	7,42	7,96	8,42	8,42	11,56	8,24	8,65	10,34	10,37
IV. Vj.	19.0	19.0	6,40	6,83	7,64	7,80	9,54	11,72	7,97	8,55	10,77	11.91
1963 I. Vj.	18.5	21.7	6,75	7,35	11,77	8,19	.	13,05	10,50	11,46	13,14	11,75
II. Vj.	19.3	.	5,81	6,55	6,92	7,70	8,45	12,60	7,54	8,42	9,94	9,88
III. Vj.	18.7	18.9	6,88	6,31	7,32	8,21	8,31	11,09	7,24	8,15	9,43	10,25
IV. Vj.	22.11	26.8	6,72	9,31	9,98	11,38	11,40	13,24	10,39	11,84	13,53	13,89
1964 I. Vj.	21.7	23.6	5,17	8,06	7,66	8,00	9,83	11,38	8,26	9,15	11,62	9,98
II. Vj.	21.2	.	4,78	7,04	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21
III. Vj.	.	19.9	6,34	7,28	7,39	7,58	8,82	12,46	8,36	9,83	11,79	10,00
IV. Vj.	.	23.3	6,79	8,28	9,04	10,00	10,03	15,64	9,74	11,14	14,19	12,15
1965 I. Vj.	20.10	21.1	6,34	7,50	8,13	8,75	9,33	.	8,85	10,09	12,58	10,64
II. Vj. <sup>13)</sup>	21.5	.	5,34	7,69	8,08	8,25	9,26	.	8,64	9,42	11,45	10,89
Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>		Grubenholz		Schnittholz							
von	Elbe		Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad <sup>7)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Venersee (Schweden)
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. <sup>8)</sup> Rheinendhfen	niederl. <sup>9)</sup> Rheinendhfen	Rhein- hfen <sup>10)</sup> Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- hfen <sup>9)</sup>	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard				s je Standard		hfl/Stand.
1956 D	16,15	217.1	.	240.0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250,4	277,11	92,42
1957 D	9,00	183.6	.	205.6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9.16	127.1	.	169.2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146.6	66,00	171.7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170.2	.	209.2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158.9	84,00	212.2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240.8	78,81
1962 D	11,85	156.4	74,80	200.6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182.1	74,56	227.6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180.0	78,37	226.5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1962 III. Vj.	11,54	.	74,02	196.8	85,45	125,01	93,28	90,15	83,83	207,9	214,11	75,25
IV. Vj.	12,44	153.3	.	196.1	84,38	126,23	97,80	87,06	103,75	214,3	229,5	77,92
1963 I. Vj.	.	.	.	202.11	105,11	126,08	94,30	96,37	99,01	221,2	234.1	86,29
II. Vj.	10,17	180.0	75,01	230.7	100,24	126,47	107,60	97,97	97,31	247,2	261,6	96,15
III. Vj.	10,36	185.0	75,26	229.11	100,74	126,22	107,08	103,68	96,50	247,2	255,6	97,26
IV. Vj.	13,23	189.4	74,67	248.11	104,11	124,99	113,95	101,23	103,88	271,6	263.9	99,37
1964 I. Vj.	11,06	174.0	81,25	218.1	97,03	129,94	98,50	98,18	109,24	238,10	251.1	84,65
II. Vj.	11,35	169.11	75,69	228.2	105,19	129,65	108,78	102,10	99,12	250,9	255,8	92,63
III. Vj.	10,48	183.8	77,58	226.3	106,20	133,56	108,83	105,42	105,39	255,3	263,2	93,78
IV. Vj.	12,56	194.10	83,00	233.3	100,83	130,19	103,50	109,06	107,96	262,4	309,2	98,71
1965 I. Vj.	13,07	204.6	.	225.6r	106,36	131,50r	101,48r	103,91	105,17r	243,6r	259,7r	85,50r
II. Vj. <sup>13)</sup>	11,56	.	.	227.0	98,42	129,88	100,19	106,83	114,55	246,9	254,6	85,75
Ware	Schnittholz					Kaolin <sup>11)</sup>		Naturwerksteine				
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>12)</sup> (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjord- hfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)				
Route	Elbe/ Weser	Rhein- hfen <sup>10)</sup> Ruhrhfen	niederländische Rheinendhfen <sup>9)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg			
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl je Standard	s je Standard		DM je 1000 kg						
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251.7	168.7	20,91	9,22	.	.	10,19	9,35
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209.4	131.4	15,19	9,00	.	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	60,00	60,00	70,64	181.6	127.1	13,45	7,67	.	7,00	9,04	8,34r
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182.8	138.8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229.2	156.6	16,26	8,47	.	6,50	9,10	9,49
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223.2	146.7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	7,82
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202.11	145.9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	8,03
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243.0	180.6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	7,23
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250.0	177.2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	7,72
1962 III. Vj.	74,54	93,41	.	83,03	201.0	149.6	14,01	8,93	7,33	6,00	9,43	7,38
IV. Vj.	.	95,05	76,33	81,43	208.9	162.4	14,44	9,17	8,02	6,15	8,89	8,47
1963 I. Vj.	77,05	93,81	78,83	95,17	213.8	157.8	16,21	9,00	.	.	8,06	.
II. Vj.	73,00	93,91	83,89	98,42	242.3	174.5	15,64	8,62	5,90	6,29	8,93	7,07
III. Vj.	79,88	94,86	90,88	100,16	243.1	182.2	15,68	10,44	6,64	6,25	10,22	.
IV. Vj.	.	94,38	94,36	109,01	272.11	207.10	16,86	10,21	7,00	6,25	9,83	8,57
1964 I. Vj.	.	94,52	82,86	90,02	235.8	135.4	14,86	8,73	.	6,25	8,24	6,94
II. Vj.	76,92	100,38	85,69	94,29	247.2	170.10	14,85	9,25	9,33	6,25	8,95	.
III. Vj.	76,00	100,03	88,83	97,81	254.9	192.6	14,76	9,52	9,73	6,25	10,21	.
IV. Vj.	.	101,22	85,50	100,49	262.3	209.11	16,36	9,15	9,27	6,28	10,50	.
1965 I. Vj.	.	99,89	80,56r	88,77r	235.10r	155.10r	14,67	9,00	9,00	6,48	8,57	.
II. Vj. <sup>13)</sup>	78,50	97,73	85,28	90,93	248.9	179.7	14,74	.	.	6,48	8,79	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41. Quellenverzeichnis s. Seite 38.

# B. Seeschifffahrt

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

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke <sup>1)</sup>		Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>4)</sup>	Limfjörds- hafen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam <sup>5)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>6)</sup>	Elbe		Rhein- hafen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg						s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg		
1956 D	6,67	.	.	.	7,88	7,56r	.	17,83	.	.	18,05	.
1957 D	.	.	.	.	7,81	.	.	16,06	.	.	16,53	.
1958 D	.	5,41	5,50	.	7,81	7,22	.	13,42	.	.	.	9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75	.	.	13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00	.	.	14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,28	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1962 III. Vj. ...	5,70	5,28	5,54	7,27	7,76	6,30	14,2	12,99	7,14	5,30	.	10,57
IV. Vj. ...	5,73	6,10	6,13	6,76	8,23	6,49	14,11	13,35	7,10	6,21	15,94	10,47
1963 I. Vj. ....	6,83	5,90	.	.	.	.	.	.	.	5,65	.	11,99
II. Vj. ....	6,54	5,30	5,37	6,95	8,01	6,62	15,2	12,54	6,92	5,18	13,48	11,65
III. Vj. ....	6,61	6,19	5,95	7,53	8,77	7,26	14,11	12,58	7,12	5,94	15,51	11,79
IV. Vj. ....	6,42	6,46	6,37	7,39	8,94	7,34	18,8	14,51	7,27	6,50	17,98	13,35
1964 I. Vj. ....	7,14	5,48	5,53	5,92	7,89	6,94	.	.	7,33	5,53	14,37	11,08
II. Vj. ....	4,84	4,99	5,31	6,11	7,56	6,86	14,6	12,59	7,18	4,83	13,28	11,41
III. Vj. ....	.	5,47	6,06	7,45	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,43	15,19	11,99
IV. Vj. ....	6,29	5,88	6,98	7,31	8,19	7,29	20,5	12,87	7,29	6,29	16,81	13,49
1965 I. Vj. ....	5,68	5,07	.	6,27	8,32	6,63	21,6	.	7,18	5,25	14,93	10,09r
II. Vj. <sup>13)</sup> ..	4,13	4,98	5,00	7,06	7,91	7,42	17,0	12,77	7,18	5,09	14,77	11,19

Ware	Steinkohle						Koks <sup>8)</sup>					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark <sup>10)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>
Währung Mengeneinh.	DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg	skr je 1000 kg		s je 1000 kg		
1956 D	.	21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D	.	17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1962 III. Vj. ...	9,05	17,06	13,11	14,0	14,9	15,0	21,9	15,56	16,30	20,0	19,5	20,7
IV. Vj. ....	9,35	17,32	15,7	15,3	16,7	18,8	21,9	15,68	15,89	22,10	19,0	18,9
1963 I. Vj. ....	10,48	21,99	18,4	17,8	24,4	17,9	25,8	19,25	.	25,3	23,9	24,2
II. Vj. ....	10,68	20,40	16,6	16,10	19,6	20,0	21,5	16,36	15,61	20,7	19,6	21,5
III. Vj. ....	10,91	19,50	16,9	16,6	18,8	19,10	22,0	16,50	17,41	20,8	19,7	20,8
IV. Vj. ....	11,54	22,69	20,8	21,2	24,9	24,5	27,10	18,70	19,60	23,11	24,1	22,3
1964 I. Vj. ....	11,10	17,27	18,5	17,5	19,5	15,5	21,10	17,98	.	20,6	20,1	22,2
II. Vj. ....	10,34	16,15	15,11	16,10	17,9	17,1	20,5	15,36	15,90	20,4	18,3	19,9
III. Vj. ....	10,73	20,79	17,8	17,0	18,0	17,7	22,11	16,02	16,41	21,0	20,5	21,0
IV. Vj. ....	11,80	22,00	20,8	18,5	21,7	21,4	26,8	19,11	19,52	28,9	24,2	25,6
1965 I. Vj. ....	8,80	16,17	16,7	15,6	18,11r	13,10	21,10	17,66	.	.	19,2	19,6
II. Vj. <sup>13)</sup> ..	10,33	18,03	15,8	16,3	17,8	15,7	.	16,42	18,52	22,5	19,3	.

Ware	Koks <sup>8)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britanien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne- mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Strömstadt/ Malmö (Schweden)
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s je 1000 kg		dkr je 1000 kg		skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg		
1956 D	17,57	22,0	37,9	17,30	23,87	21,60	26,2	20,00	20,40	19,83	.	10,00
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94	.	10,50	.
1958 D	11,84	16,0r	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	.
1959 D	14,63r	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,8r	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1962 III. Vj. ...	13,43	.	25,6	16,37	20,45	19,26	19,0	13,13	13,37	20,44	8,46	9,12
IV. Vj. ....	15,17	19,7	26,2	18,96	19,39	18,67	20,3	15,35	15,39	18,75	8,50	8,79
1963 I. Vj. ....	.	23,6	30,2	24,17	22,67	25,07	23,1	15,48	.	20,33	9,36	.
II. Vj. ....	14,32	18,10	29,3	18,68	21,02	20,42	21,11	15,75	16,53	19,24	8,44	9,67
III. Vj. ....	14,95	18,5	30,9	18,22	21,50	20,84	20,6	15,18	15,18	19,73	8,31	9,96
IV. Vj. ....	17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	11,61
1964 I. Vj. ....	15,40	20,11	31,2	17,69	20,29	18,06	21,8	15,98	17,56	18,41	8,71	9,36
II. Vj. ....	.	15,10	26,10	.	19,35	18,65	20,9	14,31	15,19	18,21	8,62	9,56
III. Vj. ....	14,92	.	26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	9,82
IV. Vj. ....	.	20,9	32,8	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	10,27
1965 I. Vj. ....	.	18,0	28,5r	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70	9,69
II. Vj. <sup>13)</sup> ..	.	.	24,5	.	20,38	18,63	22,3	16,20	16,49	16,80	8,36	9,82

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>2)</sup>	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1956 D	.	.	89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17
1957 D	.	.	60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	78.11	9.50	16.43	97.5	10.53
1958 D	92.10	.	40.11	4.15	4.85	42.0	4.40	45.9	4.95	8.37	56.9	7.06
1959 D	79.1	9.57	40.2	3.99	4.42	46.8	4.92	49.5	4.86	8.41	59.10	7.09
1960 D	82.4	8.16	42.6	3.85	4.04	43.2	4.95	53.1	4.75	9.38	59.2	7.37
1961 D	83.0	9.42	45.10	3.89	4.44	46.7	5.41	56.5	5.36	10.86	6.81 <sup>4)</sup>	6.97
1962 D	65.11	7.75	33.8	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
1964 D	68.10	8.86	41.1	4.39	4.49	42.4	5.73	51.0	5.26	10.27	7.86	7.82
1965 D	78.4	9.44	47.7	4.91	4.80	48.7	5.74	64.1	5.60	12.01	8.54	7.56
1965 Jan.	85.6	9.50	.	5.65	5.65	50.5	5.69	54.8	6.40	11.61	.	7.31
Febr.	87.6	.	49.8	4.38	.	53.6	5.70	66.3	5.25	11.95	.	8.75
März	71.3	8.95	48.11	4.70	4.71	48.5	5.69	55.8	5.25	11.85	.	.
April	66.5	8.75	46.11	4.46	4.61	44.2	.	.	5.13	10.53	8.25	.
Mai	71.0	8.43	47.11	4.38	4.71	47.6	.	57.6	4.64	10.64	8.00	.
Juni	.	9.02	44.11	4.35	4.24	.	.	54.2	5.46	11.70	.	.
Juli	66.11	8.76	40.1	4.66	4.24	.	5.35	72.6	4.88	12.48	8.88	.
Aug.	73.6	9.30	42.10	4.98	4.68	47.1	5.50	62.11	5.27	12.98	.	7.25
Sept.	83.3	10.22	52.8	5.56	5.47	48.2	5.75	75.0	6.27	13.01	.	7.28
Okt.	99.8	10.77	53.9	4.90	4.88	48.4	5.73	64.8	5.98	12.59	8.62	7.65
Nov.	.	10.67	48.2	6.00	.	52.0	6.26	77.6	6.24	12.46	.	7.00
Dez.	.	.	.	.	.	46.2	6.00	.	6.46	12.31	8.95	7.83

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker
von	La Plata <sup>5)</sup>		West-	Ost-	Full Range	Süd-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>6)</sup>
Route	UK	Antw./Hbg.	italien	Australien		china <sup>7)</sup>	afrika <sup>7)</sup>	meer	pinen		
nach	UK	Antw./Hbg.		UK/Kont.		Ceylon <sup>8)</sup>	UK	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	UK	UK
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs								\$ je cu ft	s je 2240 lbs	
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0.41	126.1
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0.26	110.9
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0.15	80.11
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0.17	79.4
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0.18	81.2
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0.16	81.8
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0.15	81.0
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0.19	85.2
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0.20	93.5
1965 D	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.3	61.7	.	0.24	92.7
1965 Jan.	87.1	75.0	86.2	76.3	86.3	81.3	45.9	65.0	.	0.25	92.6
Febr.	88.7	76.7	94.10	76.3	86.3	81.3	57.6	61.6	.	0.25	90.0
März	89.10	79.0	83.3	86.3	93.8	92.6	.	57.6	.	0.23	90.8
April	91.0	81.0	89.3	82.6	90.10	88.9	.	58.9	.	0.24	90.0
Mai	91.3	79.7	78.6r	88.6	91.5	90.9	56.6	.	.	0.24	.
Juni	99.5	78.4	85.9	93.4	99.5	96.2	.	59.8	.	0.26	97.6
Juli	97.10	81.1	87.9	91.3	97.6	95.9	.	.	.	0.25	.
Aug.	95.5	88.5	85.2	91.3	98.4	96.7	53.6	65.0	.	0.25	92.6
Sept.	100.0	99.0	93.2	91.3	98.11	97.3	.	62.6	.	0.24	95.0
Okt.	99.5	93.9	85.3	90.0	97.6	93.9	51.0	62.6	.	0.24	92.6
Nov.	102.2	88.11	87.4	88.4	98.9	92.6	52.6	.	.	0.25	92.6
Dez.	102.8	93.10	99.2	89.2	.	.	56.3	.	.	0.25	92.6

Ware	Zucker			Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba <sup>6)</sup>	Queensland <sup>10)</sup>	Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria	
Route	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs				\$ je cu.ft. <sup>11)</sup>	s je 2240 lbs						
1956 D	112.0	214.8 <sup>12)</sup>	223.6 <sup>12)</sup>	135.1	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	2.25	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0.14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0.15	26.0	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0.20	32.1	.	29.0	26.0	59.10	22.6	32.8
1965 D	73.0	100.7	98.1	81.7	0.23	35.6	.	27.4	.	66.3	.	39.2
1965 Jan.	.	100.0	97.6	.	0.21	.	.	30.0	.	57.6	.	36.11
Febr.	.	102.6	100.0	.	0.23	.	.	26.0	.	63.2	.	41.6
März	73.0	.	.	.	0.24	.	.	.	.	60.5	.	37.5
April	.	100.0	97.6	.	.	.	.	.	.	67.6	.	34.0
Mai	.	101.8	99.2	.	0.26	36.6	.	.	.	67.10	.	45.8
Juni	.	.	.	76.7	.	.	.	26.6	.	.	.	41.8
Juli	.	.	.	81.3	.	.	.	.	.	70.0	.	39.0
Aug.	.	.	.	83.2	.	.	.	26.9	.	69.3r	.	37.9
Sept.	.	.	.	86.3	.	.	.	.	.	64.3	.	.
Okt.	.	.	.	81.0	.	.	.	.	.	.	.	38.6
Nov.	.	98.9	96.3	81.3	.	34.6	.	.	.	70.0	.	.
Dez.	.	.	.	.	0.20	.	.	.	.	72.6	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

# B. Seeschifffahrt

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

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
von	Marmagoa	Südafrika/ Mosambik	Luanda <sup>2)</sup>	Conakry	Melilla	Poti	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
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11,52	19,90	11,35
1957 D	77.3	69.2	75.0	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7,90	15,71	8,02
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3,97	7,60	4,95
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3,80	7,76	5,25
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4,14	8,35	5,30
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4,25	9,02	6,32
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3,61	6,55	5,06
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	23.11	27.3	4,83	7,18	7,44
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4,45	7,32	8,11
1965 D	49.1	41.8	36.7	34.5	.	31.3	98.10	31.1	27.11	4,82	8,31	8,09
1965 Jan.	41.6	.	.	.	.	.	.	29.6	27.8	4,62	8,31	8,25
Febr.	42.0	42.3	33.0	.	.	.	92.6	38.0	30.2	4,94	8,80	7,85
März	55.0	.	.	28.11	.	.	.	29.6	27.7	4,48	8,26	7,50
April	.	.	36.9	.	.	.	96.11	30.9	30.11	4,83	8,18	8,44
Mai	57.5	43.5	.	34.9	.	.	.	32.6	29.6	4,99	8,23	7,90
Juni	50.1	.	.	34.9	.	.	100.0	.	26.6	5,05	8,40	8,75
Juli	49.0	45.0	40.0	.	.	.	98.6	30.0	26.4	4,93	8,04	7,63
Aug.	46.8	.	.	38.0	.	.	.	.	27.3	.	8,44	8,13
Sept.	48.6	.	.	.	.	.	102.6	28.0	26.11	.	8,00	8,25
Okt.	50.2	.	.	35.11	.	31.3	.	30.2	27.0	4,90	8,10	8,75
Nov.	48.10	36.0	.	.	.	.	102.6	31.5	29.2	4,95	7,73	7,65
Dez.	51.0	.	.	.	.	.	.	.	26.3	4,50	9,18	8,00

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat		
von	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
Route												
nach	Japan	Portugal	West- italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1956 D	.	.	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	69.10	.	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D	36.2	28.10	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	40.0	30.9	25.3	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	39.3	.	25.2	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	41.4	35.11	30.4	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	34.7	30.2	22.1	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	34.11	31.0	35.5	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1964 D	30.9	34.2	33.8	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6
1965 D	35.7	34.6	31.0	19.7	20.5	.	.	32.1	34.3	64.0	26.2	26.10
1965 Jan.	35.1	34.3	31.0	23.0	24.0	.	.	39.2	41.0	.	.	.
Febr.	35.8	.	.	19.10	20.8	.	.	38.9	40.1	.	.	.
März	37.11	34.3	.	19.5	19.11	.	.	28.9	29.10	.	.	29.0
April	33.8	35.0	.	14.2	15.1	.	.	24.1	25.0	.	.	29.0
Mai	32.3	.	.	13.7	13.5	.	.	23.5	24.2	.	.	.
Juni	36.2	.	.	17.6	18.6	.	.	23.10	24.8	60.0	.	30.3
Juli	34.4	.	.	13.0	12.5	19.8	20.11	20.8	21.6	.	31.0	.
Aug.	.	.	.	21.9	23.1	.	.	23.2	23.6	.	.	22.0
Sept.	35.11	.	.	17.11	19.0	.	.	29.8	29.7	.	.	.
Okt.	36.2	.	.	16.9	17.10	.	.	36.4	37.2	.	22.0	.
Nov.	36.6	.	.	26.0	27.7	.	.	40.7	41.8	.	25.5	24.0
Dez.	37.5	.	.	31.11	33.10	.	.	58.0	60.3	68.0	.	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren	
von	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>		Archan- gelsk <sup>4)</sup>	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH <sup>5)</sup>			Japan <sup>6)</sup>	
Route												
nach	Alexandria	Sud-China	ECUK	UK	Südafrika <sup>5)</sup>	Australien <sup>5)</sup>	West- italien <sup>5)</sup>	Antw./ Rttd./ Amst. <sup>5)</sup>	West- italien <sup>5)</sup>	Japan <sup>5)</sup>	Nord- spanien <sup>7)</sup>	US-Golf <sup>7)</sup>
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs		s je Fathom	\$ je 2240 lbs								
1956 D	62.6	154.7	287.5	25.04	30.51	.	.	17,70	.	.	.	.
1957 D	46.5	102.8r	268.9	19.54	19.24	.	.	12,28	.	.	.	.
1958 D	29.6	59.7	189.6	10.29	12.08	.	.	6,07	6,47	.	.	.
1959 D	35.0	59.2r	175.0	11.17	12.06	.	.	6,04	6,42	10,33	.	.
1960 D	35.9	59.10	194.10	10.96	13.61	12,57	10,37	6,61	7,08	11,08	.	.
1961 D	35.5	66.2r	223.9	11.60	13.29	12,88	10,64	7,32	7,56	13,72	.	.
1962 D	30.10	58.11r	198.4	10.33	12.00	11,66	7,78	5,26	6,08	10,44	6,74	.
1963 D	40.0	62.4	216.8	12.57	12.88	14,45	9,67	.	7,52	12,28	8,01	6,67
1964 D	37.8	62.10	225.0	13.44	15,36	15,71	10,69	7,82	8,28	12,76	8,43	7,18
1965 D	.	82.8	230.6	15,66	17,12	17,58	10,27	9,21	9,48	12,24	9,41	8,88
1965 Jan.	.	.	.	.	.	.	.	.	9,12	13,23	9,21	.
Febr.	.	.	.	14,75	.	17,98	.	.	9,02	13,24	9,00	7,75
März	.	76.11	.	16,00	.	16,74	.	.	8,96	13,48	.	8,39
April	.	82.0	.	.	.	17,09	.	10,00	.	13,36	.	7,90
Mai	.	84.6	230.0 <sup>8)</sup>	15,25	.	17,29	.	8,42	9,32	13,02	8,00	7,78
Juni	.	.		.	17,00	.	.	.	9,74	14,08	.	10,00
Juli	.	84.0r	227.6 <sup>8)</sup>	15,63	17,23	17,79	.	.	.	13,84	.	9,90
Aug.	.	.		15,50	.	18,21	10,00	.	9,47	.	10,90	8,37
Sept.	.	85.0	234.0 <sup>8)</sup>	17,50	.	.	10,53	.	9,40	14,08	9,47	9,45r
Okt.	.	83.6		.	.	17,83	.	.	9,54	14,09	9,90	.
Nov.	.	.		15,40	.	17,67	.	.	10,03	.	.	10,37
Dez.	.	.		15,25	.	.	.	.	10,08	14,30	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

C. Schifffahrtsindizes  
I. Indices der Seetrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland						Niederlande															
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					„DieWelt“ <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 £-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							
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>3)</sup>	101,5	99,7	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>4)</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							
1964 D	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	100	108	119	81	93	97	109	109	108							
1965 D	142,0	119,2	114,5	86,8	58,9	127,1																
1964 Jan.	136,6	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																
Mai	137,3	116,0	108,9	76,1	46,0	109,3	97	103	115	79	93	103	104	104	94							
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																
Aug.	137,6	116,4	108,7	77,1	51,3	107,0																
Sept.	138,1	116,6	109,6	79,4	46,8	110,5	92	95	126	79	91	91	110	110	109							
Okt.	138,4	116,8	110,1	82,2	58,3	119,5																
Nov.	139,0	117,2	110,8	85,9	62,1	121,7																
Dez.	138,7	116,8	110,7	84,7	82,5	115,6																
1965 Jan.	139,1	117,3	110,7	84,0	73,8	121,5	102	112	112	77	112	98	108	109	85							
Febr.	139,1	117,4	110,6	86,0	65,5	126,3																
März	140,0	117,6	112,5	85,8	53,5	125,1																
April	141,5	118,7	114,3	84,9	42,0	120,2																
Mai	141,6	118,6	114,6	87,1	41,0	123,6	98	98	121	93	99	102	103	104	85							
Juni	142,0	118,7	115,5	85,2	50,3	126,0																
Juli	142,7	119,4	115,8	83,9	41,3	126,3																
Aug.	142,1	119,4	114,0	86,0	56,5	128,8																
Sept.	143,1	120,0	115,7	88,5	44,2	132,2	95	93	125	91	103	105	109	109	102							
Okt.	143,7	120,3	116,4	88,6	59,3	127,9																
Nov.	144,2	121,0	116,3	88,9	77,5	132,4																
Dez.	145,2	121,7	117,6	92,6	102,1	134,8																
Land	Niederlande						Großbritannien															
Berechnende Stelle	Joh. Den Braber, Rotterdam						Chamber of Shipping, London															
Einsatzart	Trampfahrt Reisecharter					Zeit- charter	Trampfahrt <sup>5)</sup> Reisecharter															
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Erz	Kohle aus briti- schen ameri- kanis- chen Häfen eingeführt		Sonstige Güter	insge- samt	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwe- fel	Erz	Kohle	Dünge- mittel							
Basis	1924/38 = 100						1960 = 100 <sup>6)</sup>															
1956 D	649,5	634,6	716,7	397,1	650,5	635,6	798,6	211,6	244,0	184,3	175,5	—	188,2	221,1	198,2							
1957 D	536,0	353,4	551,8	315,1	552,7	451,4	722,7	151,9	156,3	138,4	136,8	—	149,6	170,4	162,4							
1958 D	243,7	233,2	293,2	—	229,0	286,8	406,4	90,4	90,6	90,6	90,7	—	97,2	79,8	102,9							
1959 D	246,0	229,3	283,4	223,6	226,8	296,0	384,1	96,9	97,3	98,3	98,1	—	96,9	93,3	93,7							
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	354,0 <sup>r</sup>	420,5	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5							
1964 D	254,0	254,9	242,8	—	237,9	337,5	465,2	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2							
1965 D	—	—	—	—	—	—	—	126,5	134,0	127,6	130,4	142,1	115,2	106,5	134,9							
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	124,9							
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	111,8							
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	107,0							
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	113,9							
Juni	236,8	235,7	246,7	—	219,4	—	450,7	107,4	108,2	124,4	108,4	131,3	86,9	90,7	113,1							
Juli	246,0	243,1	241,8	—	—	300,3	434,0	108,4	105,1	129,1	113,9	122,3	96,0	91,1	111,0							
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	104,8							
Sept.	234,8	240,1	219,2	—	206,6	279,3	455,6	105,6	111,1	109,1	111,6	114,1	88,9	93,2	106,4							
Okt.	275,3	276,0	226,3	—	—	282,0	470,3	118,8	127,2	124,5	123,2	—	96,0	106,1	—							
Nov.	301,7	320,3	272,8	—	241,4	373,5	484,1	120,0	132,0	116,9	123,6	129,8	104,8	105,4	115,6							
Dez.	274,6	275,9	269,9	—	274,7	319,1	470,4	113,7	119,4	114,6	119,9	—	108,3	106,6	103,8							
1965 Jan.	—	—	—	—	—	—	—	116,1	122,8	111,0	131,2	124,8	100,4	101,0	—							
Febr.	—	—	—	—	—	—	—	117,1	122,6	113,8	128,8	—	101,5	111,9	114,2							
März	—	—	—	—	—	—	—	124,1	131,4	—	132,2	125,5	106,2	107,2	129,5							
April	—	—	—	—	—	—	—	122,3	127,1	132,1	102,6	—	114,2	110,6	137,6							
Mai	—	—	—	—	—	—	—	130,5	132,1	134,9	129,1	146,1	131,5	108,4	139,6							
Juni	—	—	—	—	—	—	—	125,7	134,1	141,0	102,9	—	120,0	105,8	135,1							
Juli	—	—	—	—	—	—	—	130,6	136,8	126,6	131,6	149,8	134,2	101,3	140,1							
Aug.	—	—	—	—	—	—	—	128,1	135,0	129,6	131,1	146,8	109,2	106,8	139,1							
Sept.	—	—	—	—	—	—	—	134,1	143,9	134,4	145,3	—	113,3	105,2	143,8							
Okt.	—	—	—	—	—	—	—	128,9	139,2	132,4	—	—	118,0	108,6	—							
Nov.	—	—	—	—	—	—	—	127,3	138,2	120,2	131,3	147,3	118,5	107,6	—							
Dez.	—	—	—	—	—	—	—	133,5	144,7	—	130,4	154,7	—	103,3	—							

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 41; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

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
			Reisecharter <sup>2)</sup>								Zeitcharter <sup>3)</sup>				
Indexgruppe	Motor-schiffe	Mineröl £-Raten	Gesamt-index	Ge-treide <sup>4)</sup>	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemikalien Dungem.	Gesamt-index	Ölbren-ner <sup>5)</sup>	Motor-schiffe <sup>6)</sup>	Under-ton <sup>7)</sup>	Ge-treide <sup>8)</sup> insges.
Basis	1960 = 100 <sup>9)</sup>	Intascale = 100	1960 = 100												
1956 D	264,4	229,5	238,2 <sup>10)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	250,4 <sup>10)</sup>	—	—	106,3 <sup>10)</sup>	—
1957 D	183,8	143,4	164,4 <sup>10)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	183,0 <sup>10)</sup>	—	—	107,0 <sup>10)</sup>	—
1958 D	84,9	46,9	84,9 <sup>10)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	86,5 <sup>10)</sup>	—	—	101,7 <sup>10)</sup>	—
1959 D	85,0	42,8	89,9 <sup>10)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	84,9 <sup>10)</sup>	—	—	95,3 <sup>10)</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	110,0	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1964 D	119,0	56,4	109,4	112,3	113,0	125,4	96,6	116,0	109,9	114,9	118,0	119,4	117,0	107,6	127,9
1965 D	134,0	56,6	123,2 <sup>15)</sup>	133,9 <sup>15)</sup>	125,8 <sup>15)</sup>	138,8 <sup>15)</sup>	112,8 <sup>15)</sup>	126,8 <sup>15)</sup>	130,6 <sup>15)</sup>	130,9 <sup>15)</sup>	134,5 <sup>15)</sup>	142,3 <sup>15)</sup>	130,4 <sup>15)</sup>	109,5 <sup>15)</sup>	131,7 <sup>15)</sup>
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
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	99,6	118,9
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
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
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
Juni	109,0	38,6	103,4	103,8	104,3	113,3	92,4	107,1	105,3	109,8	112,0	115,4	110,7	108,0	113,7
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
Aug.	114,1	47,8	103,6	106,5	103,5	123,3	88,6	115,3	99,1	105,4	110,4	103,5	112,4	105,1	135,9
Sept.	115,3	42,7	104,7	111,0	104,2	154,8	89,6	115,0	111,5	112,7	114,6	113,5	114,5	111,8	152,4
Okt.	122,9	57,3	116,8	122,0	118,4	129,5	96,2	120,8	136,3	124,5	118,9	119,7	118,7	106,4	148,6
Nov.	132,6	58,2	118,0	125,8	112,7	130,0	103,3	123,0	113,9	132,7	121,7	120,9	121,6	100,9	144,3
Dez.	121,7	87,2	111,9	117,8	114,6	125,4	97,6	117,8	119,8	123,8	122,0	131,1	115,5	108,6	134,4
1965 Jan.	118,7	70,7	118,2	125,3	117,2	141,3	100,1	119,3	131,4	134,9	121,2	129,1	118,3	105,2	148,2
Febr.	118,3	62,6	122,2	135,2	116,7	139,9	101,6	121,1	116,5	124,3	124,8	132,4	120,1	102,1	135,4
März	131,8	50,3	119,7	133,8	128,3	139,8	110,7	129,2	130,8	127,3	126,6	129,7	125,1	104,8	132,1
April	126,7	38,9	118,3	128,2	118,9	135,8	125,7	128,3	121,4	127,3	133,8	140,3	130,9	113,1	121,5
Mai	129,7	40,5	121,2	130,2	114,2	136,2	124,0	125,2	125,8	149,1	137,4	153,6	127,5	114,7	123,6
Juni	134,7	45,4	123,9	134,1	119,2	123,8	121,9	131,1	135,2	134,6	138,5	148,5	131,8	110,7	131,8
Juli	140,6	34,0	123,8	135,1	131,4	135,6	123,3	128,8	134,2	130,2	142,5	149,7	138,3	115,8	123,7
Aug.	134,3	51,0	130,8	138,1	137,5	141,9	106,0	—	148,5	130,0	138,9	149,9	133,5	109,0	118,3
Sept.	145,4	50,6	127,9	141,5	135,5	151,7	102,9	128,8	130,7	128,9	143,6	148,8	140,9	110,7	148,8
Okt.	146,9	56,1	125,7	137,2	139,0	142,4	111,4	129,5	131,9	122,8	137,9	138,7	137,3	108,8	134,0
Nov.	144,8	78,3	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>
Dez.	135,6	105,9	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>	— <sup>16)</sup>
Land	Norwegen				Däne-mark	Vereinigte Staaten									
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo				Stat. Dep. Kopenhag.	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Trampfahrt		Tankerfahrt	Tramp-fahrt Reise-charter	Tramp-fahrt Reise-charter	Trampfahrt					Zeitcharter				
	Reise-charter	Zeit- <sup>11)</sup> charter	Reisecharter			Reisecharter					Zeitcharter				
Indexgruppe	insgesamt		Mineralöl £ — \$ — Raten	insgesamt	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 <sup>12)</sup> = 100 <sup>13)</sup>	ATRS <sup>13)</sup> = 100	1955 = 100	1951 = 100									
1956 D	152,7	196,8	223,5	162,5	113	73,2	81,8	61,4	70,8	92,5	65,0				
1957 D	124,8	139,1	149,7	102,8	99	64,1	65,6	64,8	65,6	73,0	60,4				
1958 D	78,0	63,6	54,2	47,0	74	39,6	40,8	44,3	50,7	48,2	32,8				
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	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
1964 D	85,6	88,3	67,1	47,5	87	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D	89,6	98,9	65,8	44,2	— <sup>14)</sup>	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	61,3	48,6	57,5	55,2
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
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
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
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
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
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
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
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
Sept.	84,2	84,3	57,2	40,7	86	42,0	43,2	45,9	56,1	45,1	34,6	47,6	41,4	49,2	46,0
Okt.	87,3	85,9	75,1	50,2	87	43,4	45,9	45,9	58,2	45,2	34,9	52,4	41,9	49,6	48,5
Nov.	89,2	86,8	76,9	42,6	87	44,5	47,9	46,1	58,0	45,8	35,9	55,2	43,0	49,3	49,3
Dez.	86,7	86,5	97,0	55,4	88	43,8	46,8	46,1	57,5	45,4	35,3	58,0	42,2	48,2	44,5
1965 Jan.	89,0	91,7	78,0	46,4	— <sup>14)</sup>	44,1	47,4	46,1	57,7	45,7	35,4	55,8	43,4	49,2	49,0
Febr.	90,0	89,1	66,3	41,5	— <sup>14)</sup>	45,7	50,4	46,2	58,5	46,1	36,2	49,5	42,6	54,7	52,4
März	89,4	95,3	58,1	36,7	— <sup>14)</sup>	45,0	49,1	46,4	61,0	46,1	35,3	55,4	46,2	54,2	51,6
April	88,3	96,3	48,8	30,3r	— <sup>14)</sup>	44,5	47,4	46,5	61,3	46,2	35,5	60,3	48,8	56,9	55,0
Mai	89,4	99,8	49,7	35,4	— <sup>14)</sup>	45,0	48,0	47,0	60,1	46,4	36,1	60,0	52,7	59,0	54,4
Juni	89,3	104,1	49,4	34,4	— <sup>14)</sup>	45,2	48,4	47,7	59,7	46,6	35,9	70,1	49,9	60,5	54,5
Juli	89,7	105,8	46,9	31,1	— <sup>14)&lt;/</sup>										

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.



**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			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 Ägypten <sup>7)</sup>	westl. Mittel- meer <sup>8)</sup>	Northern Range	
Fahrtroute nach			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
1964 D	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80	65
1965 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	75	64
Sept.	76	71	63	—	88	—	65	76	76	85	—	63	71	73	55
Okt.	80	80	73	67	89	—	77	87	76	96	100	63	71	81	69
Nov.	88	85	80	61	91	—	90	84	90	98	74	65	75	91	70
Dez.	81	79	77	65	93	—	75	84	81	79	—	73	—	80	70
1965 Jan.	89	88	110	66	92	—	86	85	92	83	102	63	71	82	72
Febr.	89	85	82	81	91	—	90	93	86	97	—	66	73	88	77
März.	87	82	77	—	95	—	80	87	—	—	—	66	73	81	76
April	93	88	91	79	93	—	77	94	75	83	86	92	—	78	83
Mai	94	89	100	77	99	—	74	89	—	83	94	110	—	88	82
Juni	96	95	77	—	104	—	88	94	84	99	146	83	111	89	70
Juli	94	88	83	79	106	—	73	81	85	106	93	69	—	87	75
Aug.	94	90	85	71	100	—	89	96	81	107	96	74	—	90	72
Sept.	95	93	87	72	99	—	101	99	90	113	105	72	—	93	74
Okt.	89	88	81	70	101	—	94	94	88	106	110	76	—	88	72
Nov.	89	88	84	68	101	—	103	102	—	93	98	77	—	88	80
Dez.	94	92	86	75	104	—	91	103	—	—	—	—	81	81	75

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ame- rika- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz
von	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britan- nien/ Kontinent	Nord- Afrika <sup>9)</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/ Mala- ysia <sup>14)</sup>
Fahrtroute nach	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
1964 D	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1965 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1964 Jan.	—	128	103	80	—	99	—	62	92	144	89	90	91	—	85
Febr.	—	138	98	74	—	90	—	60	94	115	83	84	87	—	75
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
Sept.	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	—	71
Okt.	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	85	—	72
Nov.	—	129	98	85	—	119	—	—	108	130	80	79	88	—	73
Dez.	—	—	—	87	—	101	77	—	—	126	78	78	82	—	74
1965 Jan.	121	114	97	71	—	96	89	57	99	138	83	83	81	—	85
Febr.	—	110	—	72	—	109	89	—	—	129	94	105	95	—	82
März.	—	110	—	73	—	101	89	90	—	124	88	97	85	89	83
April	—	118	100	81	—	124	—	—	111	137	96	101	96	—	91
Mai	—	—	—	79	—	123	—	—	116	130	93	90	92	—	96
Juni	—	—	—	—	—	107	99	—	—	115	94	94	89	100	95
Juli	—	123	105	72	—	129	—	—	116	142	96	88	105	—	95
Aug.	—	120	106	72	—	130	—	—	128	132	90	95	95	—	81
Sept.	—	122	109	73	—	108	92	72	131	135	88	92	91	—	81
Okt.	—	—	—	71	—	100	—	57	—	144	88	94	86	—	84
Nov.	—	—	—	77	—	95	—	55	118	112	88	93	88	—	84
Dez.	—	133	—	—	—	104	73	—	—	135	92	92	93	—	90

Land	Italien <sup>1)</sup>														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Amerika- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz
von  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	Northern Range		Nord- Pazifik	Nord- Atlant- ik <sup>12)</sup>	Mittelmeer/ Rotes Meer <sup>13)</sup>	Indien/ Ma- laysia <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
1964 D. ....	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1965 D. ....															
1964 Jan. ....	—	128	103	80	—	99	—	62	92	144	89	90	91	—	85
Febr. ....	—	138	98	74	—	90	—	60	94	115	83	84	87	—	76
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
Sept. ....	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	—	71
Okt. ....	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	85	—	72
Nov. ....	129	98	85	—	119	—	—	—	108	130	80	79	88	—	78
Dez. ....	—	—	87	—	101	77	—	—	—	126	78	78	82	—	74
1965 Jan. ....	121	114	97	71	—	96	89	57	99	138	83	83	81	—	85
Febr. ....	—	110	—	72	—	109	89	—	—	129	94	105	95	—	82
März. ....	—	110	—	73	—	101	89	90	—	124	88	97	85	89	83
April. ....	—	118	100	81	—	124	—	—	111	137	96	101	96	—	91
Mai. ....	—	—	—	79	—	123	—	—	116	130	93	90	92	—	96
Juni. ....	—	—	—	—	—	107	99	—	—	115	94	94	89	100	95
Juli. ....	—	123	105	72	—	129	—	—	116	142	96	88	105	—	95
Aug. ....	—	120	106	72	—	130	—	—	128	132	90	95	95	—	81
Sept. ....	—	122	109	73	—	108	92	72	131	135	88	92	91	—	81
Okt. ....	—	—	—	71	—	100	—	57	—	144	88	94	86	—	84
Nov. ....	—	—	—	77	—	95	—	55	118	—	88	93	88	—	84
Dez. ....	—	133	—	—	—	104	73	—	—	135	92	92	93	—	90

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

## C. Schifffahrtsindizes

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>														
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs												
Indexgruppe von Fahrtroute nach	insgesamt	Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen			
Basis	Tanker-Größenklassen														
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1958 <sup>2)</sup>														
	100,0		32,6		34,9		38,5		40,3		{ 49,2 <sup>3)</sup> 80,10 <sup>4)</sup>		{ 51,5 <sup>3)</sup> 83,2 <sup>4)</sup>		
Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958															
	100,0		32,6		34,6		38,5		40,10		49,5 <sup>3)</sup>		51,7 <sup>3)</sup>		
1954 D. ....	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		
1955 D. ....	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		
1956 D. ....	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 <sup>3)</sup>		87,9 <sup>3)</sup>		
1957 D. ....	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 <sup>3)</sup>		95,6 <sup>3)</sup>		
1958 D. ....	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		
1959 I. ....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		
1959 II-IV D. ....	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	
1960 D. ....	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	
1961 D. ....	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8	
1962 D. ....	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	34,3	31,0	36,4	32,11	50,3	46,1	52,4	47,10	
1963 D. ....	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	33,7	30,2	35,9	32,1	49,6	45,1	51,4	46,9	
1961 III. Vj. ....	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2	
IV. Vj. ....	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8	
1962 I. Vj. ....	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,9	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11	
II. Vj. ....	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6	
III. Vj. ....	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2	
IV. Vj. ....	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	32,10	30,2	34,11	32,1	48,6	45,1	51,4	46,9	
1963 I. Vj. ....	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7	
II. Vj. ....	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	31,0	28,4	33,0	30,2	46,2	42,9	47,11	44,4	
III. Vj. ....	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	31,6	28,1	33,6	29,10	46,9	42,4	48,7	43,11	
IV. Vj. ....	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	34,11	31,3	37,1	33,3	51,1	46,6	53,1	48,3	
1964 I. Vj. ....	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	30,1	26,6	32,0	28,2	44,11	40,4	46,8	41,10	
1964 1. Hj. ....	78,0	64,3 <sup>17)</sup>	25,4	20,11 <sup>17)</sup>	26,11	22,2 <sup>17)</sup>	30,0	24,8 <sup>17)</sup>	31,10	26,3 <sup>17)</sup>	44,10	38,0 <sup>17)</sup>	46,6	39,5 <sup>17)</sup>	
2. Hj. ....	79,1	60,9 <sup>17)</sup>	25,8	19,10 <sup>17)</sup>	27,3	21,0 <sup>17)</sup>	30,5	23,5 <sup>17)</sup>	32,3	24,10 <sup>17)</sup>	45,4	36,4 <sup>17)</sup>	47,0	37,8 <sup>17)</sup>	
1965 1. Hj. ....	82,1	60,1 <sup>17)</sup>	26,8	19,6 <sup>17)</sup>	28,4	20,9 <sup>17)</sup>	31,6	23,1 <sup>17)</sup>	33,6	24,6 <sup>17)</sup>	46,10	35,11 <sup>17)</sup>	48,7	37,3 <sup>17)</sup>	
2. Hj. ....	79,8	58,2 <sup>17)</sup>	25,11	18,11 <sup>17)</sup>	27,6	20,1 <sup>17)</sup>	30,8	22,4 <sup>17)</sup>	32,7	23,9 <sup>17)</sup>	45,8	35,1 <sup>17)</sup>	47,5	36,3 <sup>17)</sup>	
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London													
Indexart	Zeitcharter-Volumen-Index <sup>9)</sup>	Index der Bunkerölpreise <sup>7)</sup>							Preismeßzahlen für Neubautonnage <sup>13)</sup>						
Darstellungsform	Meßzahlen														
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex		Heizöl <sup>10)</sup>		Dieselkraftstoff/Gasöl <sup>11)</sup>		Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>14)</sup>					
		I <sup>9)</sup>	II <sup>9)</sup>					Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis				
Basis	1960 = 100	1959 = 100						(1022500 £)	1962 = 100		(875000 £) <sup>15)</sup>		(1345200 £) <sup>15)</sup>		(1218800 £) <sup>16)</sup>
1956 D. ....	66,9	—	—	—	—	—	—	100,7	147,1	—	—	—	—	—	—
1957 D. ....	63,5	—	—	—	—	—	—	106,8	135,6	—	—	—	—	—	—
1958 D. ....	58,1	—	—	—	—	—	—	108,6	102,9	—	—	—	—	—	—
1959 D. ....	84,5 <sup>12)</sup>	100	100	100	100	100	100	103,2	100,0	—	—	—	—	—	—
1960 D. ....	100,0	91	89	90	92	92	92	100,7	102,9	—	—	—	—	—	—
1961 D. ....	122,9	91	88	90	92	92	92	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—
1962 D. ....	95,2	90	88	89	90	90	90	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D. ....	125,4	84	81	81	86	86	86	100,7	107,4	100,8	107,4	100,8	114,6	114,6	114,6
1964 D. ....	135,8	84	81	81	86	86	86	101,5	107,4	101,5	107,4	101,5	106,3	106,3	106,3
1965 D. ....	205,4 <sup>18)</sup>	84p	81p	81p	86p	86p	86p	103,2	105,9	99,8 <sup>14)</sup>	105,9	99,8 <sup>14)</sup>	102,6 <sup>14)</sup>	102,6 <sup>14)</sup>	102,6 <sup>14)</sup>
1962 I. Vj. ....	95,3	91	89	89	91	91	91	} 99,8	102,9	99,6	100,0	100,4	100,0	100,0	100,0
II. Vj. ....	86,3	92	89	89	91	91	91								
III. Vj. ....	96,1	90	89	89	90	90	90								
IV. Vj. ....	103,1	90	89	89	90	90	90								
1963 I. Vj. ....	120,3	83	81	81	85	85	85	} 100,2	100,0	100,4	104,2	101,1	125,0	125,0	125,0
II. Vj. ....	135,5	84	81	81	86	86	86								
III. Vj. ....	121,6	84	81	81	86	86	86								
IV. Vj. ....	124,1	84	81	81	86	86	86								
1964 I. Vj. ....	148,4	84	81	81	86	86	86	} 101,2	114,7	101,1	116,7	101,9	95,8	95,8	95,8
II. Vj. ....	131,2	84	81	81	86	86	86								
III. Vj. ....	110,2	84	81	81	86	86	86								
IV. Vj. ....	153,5	84	81	81	86	86	86								
1965 I. Vj. ....	234,5	84p	81p	81p	86p	86p	86p	} 102,7	105,9	99,2 <sup>14)</sup>	106,7 <sup>14)</sup>	100,4	98,5	98,5	98,5
II. Vj. ....	216,2	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
III. Vj. ....	175,4	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
IV. Vj. ....	— <sup>19)</sup>	84p	81p	81p	86p	86p	86p								

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

# III. Luftverkehr

## A. Personenverkehr

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1961		1962		1963		1964		1965		1965	
			Durchschnitt										Dezember	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>2)</sup>
Europa Belgien	Brüssel	HF	107	77	112	80	116	82	117	83	117	83	117	83
		HR	194	139	202	144	218	155	223	158	223	158	223	158
		HR a)	—	111	—	115	—	123	—	126	—	126	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	86	111	84	111	84	111	84
		HR	200	168	200	131	217	133	222	136	222	136	222	136
		HR b)	—	136	—	125	—	123	—	—	—	—	—	—
	Bremen	HF	127	97	120	74	120	79	120	79	120	79	120	79
		HR	233	177	240	148	240	158	240	158	240	158	240	158
		HR c)	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	62	48	62	39	62	42	62	42	62	42	62	42
		HR	114	88	124	78	124	84	124	84	124	84	124	84
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hamburg	HF	131	102	132	86	128	87	128	87	128	87	128	87
		HR	241	187	264	173	256	174	256	174	256	174	256	174
		HF e)	—	—	—	—	—	e) 75	—	e) 73	—	e) 72	—	e) 72
	Hannover	HR c)e)	—	c) 144	—	—	—	e) 135	—	e) 135	—	c) 135	—	e) 135
		HF	86	66	85	53	85	57	85	57	85	57	85	57
		HR	158	122	170	107	170	114	170	114	170	114	170	114
	München	HR c)	—	96	—	96	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	88	68	85	62	85	66	85	66	85	66	85	66
		HR	161	125	170	123	170	132	170	132	170	132	170	132
	Nürnberg	HR c)	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	50	39	50	36	50	38	50	38	50	38	50	38
		HR	92	72	100	72	100	76	100	76	100	76	100	76
	Stuttgart	HR c)	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	50	39	50	33	50	35	50	35	50	35	50	35
		HR	92	71	100	66	100	70	100	70	100	70	100	70
Frankreich	Paris	HR c)	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	144	108	162	121	173	129	175	130	175	135	175	136
Griechenland	Athen	HR	261	195	292	219	325	241	333	247	333	256	333	259
		HF	680	516	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511
Groß- britannien	London	HR a)	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971
		HF	—	—	—	817	—	846	—	830	—	f) 766	—	f) 766
Italien	Mailand	HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	237	183	245	189	249	189	250	189	252	191	252	191
Jugoslawien	Belgrad	HR ab)	427	330	441	341	467	355	475	360	478	362	479	363
		HF	218	159	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164
Niederlande	Amsterdam	HR a)	393	286	407	296	424	308	430	312	430	312	430	312
		HF	—	236 <sup>1)</sup>	—	247 <sup>1)</sup>	—	252	—	254	—	254	—	254
Norwegen	Oslo	HR a)	320	232	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240
		HF	576	418	594	432	619	450	627	456	627	456	627	456
Österreich	Wien	HR a)	—	343 <sup>1)</sup>	—	360 <sup>1)</sup>	—	369	—	372	—	372	—	372
		HF	393	283	403	289	399	281	397	278	397	278	397	278
Portugal	Lissabon	HR a)	707	509	726	521	748	527	755	529	755	529	755	529
		HF	—	405	—	418	—	418	—	418	—	418	—	418
Schweden	Stockholm	HR a)	114	82	119	85	123	87	124	87	124	87	124	87
		HF	206	148	215	153	231	163	236	166	236	166	236	166
Schweiz	Genf	HR a)	—	117	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	ab) 130
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
		HF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345
Türkei	Istanbul	HR d)	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	6

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

# A. Personenverkehr

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

Von Frankfurt (Main) nach			1961		1962		1963		1964		1965		1965	
			Durchschnitt										Dezember	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>1)</sup>	—	990
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2825	1549 <sup>2)</sup>	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5085	2788 <sup>2)</sup>	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	2023	1334	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3642	2401	3609	2380 <sup>1)</sup>	3760	2479 <sup>1)</sup>	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3300	2001 <sup>2)</sup>	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5941	3602 <sup>2)</sup>	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2645	1718 <sup>2)</sup>	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4761	3094 <sup>2)</sup>	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2306	1526 <sup>2)</sup>	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4314	2747 <sup>2)</sup>	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2622	1718 <sup>2)</sup>	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4721	3094 <sup>2)</sup>	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1430	978	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2574	1760	2562	1755 <sup>1)</sup>	2669	1829 <sup>1)</sup>	2704	1853	2704	1853	2704	1853
HR a)			—	—	—	—	—	1297	—	1297	—	1248 <sup>1)</sup>	—	1248
Iran	Abadan	HF	1571	1091	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2828	1964	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066	3002	2066	3002	2066
	Teheran	HF	1594	1097	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2870	1975	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066	3002	2066	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4544	2735 <sup>2)</sup>	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8179	4924 <sup>2)</sup>	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>1)</sup>	—	990
Philippinen	Manila	HF	4148	2509 <sup>2)</sup>	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7467	4517 <sup>2)</sup>	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Malaysia	Singapur	HF	3515	2034 <sup>2)</sup>	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6328	3662 <sup>2)</sup>	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1142	780	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>1)</sup>	—	990
Thailand	Bangkok	HF	3470	2001 <sup>2)</sup>	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6247	3602 <sup>2)</sup>	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258
Amerika <sup>3)</sup>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3070	1673	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5527	3012	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3443	2066	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6197	3719	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2563	1772	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616
		HR	4613	3190	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2523	1764	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568
		HR	4541	3176	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2188	1259	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008
		HR	3938	2267	3902	2246	3923	2315	3360	2085	3170	1985	3170	1916
HR b)			—	1734	—	1703	—	1712	—	1559	—	1570	—	1620

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

## 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	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1965
			Durchschnitt				Apr.-Dez.	Durchschnitt		Dezember
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24
		über 45	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,08
		46 bis 500	0,80	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72
		501 bis 1000		0,73	0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60
		über 1000		0,67	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bremen	1 bis 45	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
	München	1 bis 45	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88
		über 45	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48
		über 45	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36
Finnland	Helsinki	1 bis 45	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24
		über 45	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08
		über 45	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84
Großbritannien	London	1 bis 45	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68
		über 45	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28
Italien	Rom	1 bis 45	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20
		über 45	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32
		über 45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48
Österreich	Wien	1 bis 45	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40
		über 45	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36
		über 45	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32
		über 45	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52
Schweiz	Zurich	1 bis 45	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36
		über 45	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76
		über 45	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80
		über 45	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	2,48	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64
		über 500			2,24	2,40	ab 500	2,35	2,40	2,40
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80
		über 45	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36
		über 45	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	14,60
		über 45	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,96
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04	23,04
		46 bis 250	17,81	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28	17,28
		251 bis 500		17,02	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72	15,72
		501 bis 1000		16,01	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64
		1001 bis 2500		13,32	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84
		2501 bis 7500		15,90	11,84	—	—	—	—	—
		über 7500		10,96	10,96	—	—	—	—	—
Indien	Bombay	1 bis 45	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 45	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,73	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36
		über 45	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	15,71	14,96	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28
		2501 bis 7500		14,20	14,20	—	—	—	—	—
		über 7500		13,32	13,32	—	—	—	—	—
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	20,87	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250		19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500		18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000		16,59	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500		12,96	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20
		2501 bis 7500	19,39	16,48	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,48
		über 7500		10,60	10,60	—	—	—	—	—
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00
		über 45	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

# 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	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1965
			Durchschnitt				April-Dez.	Durchschnitt		Dezember
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney*)	1 bis 45 über 45	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68	25,65 19,24	24,48 18,36
Neuseeland	Auckland*)	1 bis 45 über 45	29,36 22,01	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36	28,45 21,33	28,40 21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	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	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	22,76  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	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	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	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 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	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	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	12,98  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	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	16,55  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	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	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	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	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	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	14,48 11,11 8,00 7,13 6,73 6,41 6,07	14,48 11,00 7,92 7,08 6,68 6,36 5,96
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	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	20,33 15,27 11,82 10,61 9,88 9,20 8,44	20,28 15,24 11,80 10,60 9,88 9,20 8,40
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	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	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	15,79  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	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	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	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 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

# 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	1963	1964	1965
			November						
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,70	4,70	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut .....	45	3,91 <sup>1)</sup>	3,57	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus .....	100	3,53	3,53	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,44	3,44
		500	3,82	3,82	3,64	3,64	3,00	3,00	3,00
	Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung .....	Damaskus .....	45	3,28	3,28	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York .....	45	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,64	2,64
		500	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	2,20
		1000	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogota .....	45	9,07	9,07	11,64 <sup>2)</sup>	11,64 <sup>2)</sup>	13,16 <sup>2)</sup>	13,16 <sup>2)</sup>	13,16 <sup>2)</sup>
		100	9,07	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas .....	45	8,11	8,11	10,36 <sup>2)</sup>	10,36 <sup>2)</sup>	11,88 <sup>2)</sup>	11,88 <sup>2)</sup>	5,16
		100	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,92
		500	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,56
	Göteborg .....	100	2,10 <sup>2)</sup>	2,10 <sup>2)</sup>	1,36	1,36	1,36	1,36	1,44
	Mexiko City .....	45	7,22	7,22	5,48	9,64 <sup>2)</sup>	11,32 <sup>2)</sup>	11,16 <sup>2)</sup>	11,00 <sup>2)</sup>
		100	7,22	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York .....	45	4,62	3,02	2,88	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,62	3,02	2,72	2,72	2,48	2,40	2,40
	Stockholm .....	100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80
	Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	Brüssel .....	45	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg .....	45	2,10 <sup>2)</sup>	2,10 <sup>2)</sup>	1,40	1,40	1,40	1,40	1,48
	Stockholm .....	45	2,52 <sup>2)</sup>	2,52 <sup>2)</sup>	2,40 <sup>2)</sup>	2,40 <sup>2)</sup>	1,80	1,80	1,88
		100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80
	Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren .....	London .....	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile .....	Algier .....	45	1,55	1,55	1,48	1,48	1,56	1,56	1,56
	Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,46	0,46	0,46	0,46	0,40	0,40	0,40
	Casablanca .....	45	1,93	1,93	1,84	1,84	1,96	1,96	1,96
	Teheran .....	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	10,04 <sup>2)</sup>	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00
		100	3,40	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00
		200	3,40	2,94	2,80	2,80	3,00	1,80	1,80
		300	3,40	2,94	2,80	2,80	2,80	1,80	1,80
		500	3,40	2,94	2,80	2,80	2,40	1,80	1,80
		1000	3,40	2,77	2,64	2,64	2,40	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>3)</sup> .....	Kairo .....	100	3,86 <sup>1)</sup>	3,86 <sup>1)</sup>	3,72 <sup>1)</sup>	3,72 <sup>1)</sup>	3,72 <sup>1)</sup>	3,72 <sup>1)</sup>	3,72 <sup>1)</sup>
	New York .....	45	5,33	5,33	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	5,33	5,33	4,40	4,40	3,20	3,20	3,20
		250	5,33	5,33	2,80	2,80	3,20	3,20	3,20
		500	5,33	5,33	2,80	2,80	2,40	2,40	2,40
		1000	5,33	5,33	2,80	2,80	2,40	2,00	2,00
		3000	5,33	5,33	2,64	2,64	2,40	2,00	2,00
Kugellager .....	London .....	100	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,88
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,46	0,46	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40
	Bagdad .....	45	4,87	4,87	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York <sup>3)</sup> .....	45	10,04 <sup>2)</sup>	10,04 <sup>2)</sup>	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60
		100	5,08	5,08	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60
		200	5,08	5,08	3,52	3,52	3,44	3,44	3,44
		250	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,44	3,44
		500	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12
		1000	5,08	5,08	2,88	2,88	2,96	2,96	2,96
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,51	1,51	1,44	1,44	1,56	2,04 <sup>1)</sup>	2,04 <sup>1)</sup>
	New York .....	45	5,25	3,40	3,24	3,24	3,30	3,32	3,32
		300	5,25	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88
		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissens- schaftliche und Labor- .....	London .....	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96
		100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,88	0,88	0,84	0,64	0,64	0,64	0,68
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör .....	Beirut .....	45	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo .....	45	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York .....	45	5,25	3,40	3,24	3,24	3,32	3,32	3,32
		300	5,25	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88
		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g. ....	New York .....	45	6,01	6,01	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	6,01	6,01	4,56	4,56	5,36	5,36	5,36
		200	6,01	6,01	4,56	4,56	4,48	4,48	4,48
		250	6,01	6,01	3,68	3,68	4,48	4,48	4,48
		300	6,01	6,01	3,68	3,68	4,08	4,08	4,08
		400	6,01	6,01	3,68	3,68	3,76	3,76	3,76
		500	6,01	6,01	3,28	3,28	3,48	3,48	3,48
		1000	6,01	6,01	2,96	2,96	3,48	3,48	3,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	Beirut .....	100	3,40	3,40	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

# 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	1963	1964	1965
			November						
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,47	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,98 <sup>1)</sup>	2,98 <sup>1)</sup>	2,84 <sup>1)</sup>	2,52 <sup>1)</sup>	1,84	1,84	1,84
		250	2,06 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,68	1,68	1,68
		500	2,06 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,72	1,72	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme	Damaskus	45	2,27	2,06	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,24 <sup>1)</sup>	4,24 <sup>1)</sup>	4,08 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	2,16
		250	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,88
		500	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,60
	Kairo	45	2,27	2,27	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,60	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	5,09 <sup>3)</sup>	5,09 <sup>3)</sup>	3,62 <sup>3)</sup>	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	5,09 <sup>3)</sup>	5,09 <sup>3)</sup>	3,62 <sup>3)</sup>	3,64	3,64	3,44	3,44
		250	3,80 <sup>3)</sup>	3,80 <sup>3)</sup>	3,62 <sup>3)</sup>	3,64	3,64	3,44	3,44
		500	3,80 <sup>3)</sup>	3,80 <sup>3)</sup>	3,62 <sup>3)</sup>	3,64	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,69	2,68	2,68	2,56	2,56	2,56
		100	2,44	2,44	2,32	2,32	2,32	2,56	2,56
		250	2,18	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56
		500	1,81	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56
	Bangkok <sup>4)</sup>	45	5,12	5,12	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100				6,72 <sup>1)</sup>	2,96	2,96	2,96
		250	4,96	4,96	4,72	4,72	2,96	2,96	2,96
	Karachi <sup>5)</sup>	100	3,15	3,15	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	London	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,88	0,88	0,84	0,80	0,72	0,72	0,76
	Mailand <sup>6)</sup>	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	4,54 <sup>3)</sup>	4,54 <sup>3)</sup>	3,44 <sup>3)</sup>	3,40	3,60	3,60	3,60
		100	4,54 <sup>3)</sup>	4,54 <sup>3)</sup>	3,44 <sup>3)</sup>	3,40	3,40	3,40	3,40
		500	4,54 <sup>3)</sup>	4,54 <sup>3)</sup>	3,44 <sup>3)</sup>	3,40	3,40	2,60	2,60
		1000	4,54 <sup>3)</sup>	4,54 <sup>3)</sup>	3,44 <sup>3)</sup>	3,40	3,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,59 <sup>7)</sup>	0,58 <sup>8)</sup>	0,56	0,52	0,52	0,52	0,56
		100	0,59 <sup>7)</sup>	0,59	0,56	0,52	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,80
	New York	45	4,63 <sup>3)</sup>	3,06 <sup>3)</sup>	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,63 <sup>3)</sup>	3,06 <sup>3)</sup>	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	2,40	2,40	2,40
	Tokio	100	9,41 <sup>2)</sup>	8,74 <sup>2)</sup>	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56
		250	9,41 <sup>2)</sup>	8,74 <sup>2)</sup>	8,00	8,00	8,56	8,56	8,00
		500	9,41 <sup>2)</sup>	8,74 <sup>2)</sup>	8,00	8,00	8,56	8,56	7,60
	Bogota	45	9,07	9,07	11,64 <sup>1)</sup>	11,64 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>
		100	9,07	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	6,72	6,72	9,04 <sup>1)</sup>	9,04 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>
Gewebe, ohne Textilfertigungsgüter	Dublin	45	1,18	1,18	1,12	1,12	1,12	1,12	1,28
	London	45	1,26 <sup>1)</sup>	1,26 <sup>1)</sup>	1,20 <sup>1)</sup>	0,84	0,84	0,84	0,96
		100	0,76	0,76	0,72	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,76	0,76	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76
		500	0,76	0,76	0,72	0,64	0,64	0,64	0,72
	Manchester	45	1,43 <sup>1)</sup>	1,43 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,97	0,97	0,92	0,76	0,76	0,76	0,80
	Mexiko City	45	7,22	7,22	9,64 <sup>1)</sup>	9,64 <sup>1)</sup>	11,32 <sup>1)</sup>	11,16 <sup>1)</sup>	10,72 <sup>1)</sup>
		100	7,22	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	4,63 <sup>3)</sup>	3,06 <sup>3)</sup>	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,63 <sup>3)</sup>	3,06 <sup>3)</sup>	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	2,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,50	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tokio	100	9,41 <sup>2)</sup>	8,74 <sup>2)</sup>	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	2,02 <sup>1)</sup>	2,02 <sup>1)</sup>	1,92 <sup>1)</sup>	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,34	1,34	1,28	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,34	1,34	1,28	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,63 <sup>1)</sup>	0,63 <sup>1)</sup>	0,60 <sup>1)</sup>	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,46	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,26	1,26	1,20	1,20	1,20	1,20	1,28
	Manchester	45	1,36 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	1,36 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	1,36 <sup>1)</sup>	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,88	0,88	0,84	0,76	0,76	0,76	0,80
	New York	45	4,63 <sup>3)</sup>	4,63 <sup>3)</sup>	4,41 <sup>3)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40
		250	4,63 <sup>3)</sup>	4,63 <sup>3)</sup>	3,00 <sup>3)</sup>	3,04	4,40	4,40	4,40
		300	4,63 <sup>3)</sup>	4,63 <sup>3)</sup>	3,00 <sup>3)</sup>	3,04	3,04	3,04	3,04
	Paris	45	0,55	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,23	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	3,08
		250	3,23	3,23	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	2,60
		500	3,23	3,23	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	2,36
	Zürich	45	0,59	0,59	0,56	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	100	1,72 <sup>1)</sup>	1,72 <sup>1)</sup>	1,64 <sup>1)</sup>	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,18	1,18	1,12	1,00	1,00	1,00	0,96
	New York	45	3,70 <sup>3)</sup>	2,96 <sup>3)</sup>	4,41 <sup>3)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	3,70 <sup>3)</sup>	2,96 <sup>3)</sup>	4,41 <sup>3)</sup>	4,40	3,20	3,20	3,20
		250	3,70 <sup>3)</sup>	2,96 <sup>3)</sup>	2,82 <sup>3)</sup>	2,80	3,20	3,20	3,20
		500	3,70 <sup>3)</sup>	2,96 <sup>3)</sup>	2,82 <sup>3)</sup>	2,80	2,52	2,40	2,40
		1000	3,70 <sup>3)</sup>	2,96 <sup>3)</sup>	2,82 <sup>3)</sup>	2,80	2,52	2,00	2,00
		3000	3,70 <sup>3)</sup>	2,78 <sup>3)</sup>	2,65 <sup>3)</sup>	2,64	2,52	2,00	2,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.



# IV. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### Sätze in DPl

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

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten			
	Orts-				Fern-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-	
	verkehr													
	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g	verkehr			
1. 12. 1933 .....	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15	
1. 3. 1946 .....	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30	
1. 9. 1948 .....	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20	
1. 7. 1954 .....	10	20	30	40	20	40	60	80	40 <sup>3)</sup>	20	8	10	20 <sup>3)</sup>	
1. 3. 1963 .....	20 <sup>1)2)</sup>	40 <sup>1)2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40 <sup>1)</sup>	70	90	40 <sup>3)</sup>	20	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>3)</sup>	
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere						
	Inlands-					Auslands-		Inlands-				Auslands-		
	verkehr													
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens
1. 12. 1933 .....	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25	
1. 3. 1946 .....	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50	
1. 9. 1948 .....	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30	
1. 7. 1954 .....	7	10	15	25	50	10	10	25	30	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 <sup>4)</sup>	10 <sup>4)</sup>	40 <sup>4)</sup>
Stichtag der Neufestsetzung	Waresendungen (Warenproben) <sup>11)</sup>									Päckchen				
	Inlands-					Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr			
	verkehr													
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens			für je 50 g	mindestens		
1. 12. 1933 .....	8		15		30	5	5	10		40		50		
1. 3. 1946 .....	16		30		60	10	10	20		80		100		
1. 9. 1948 .....	10		20		40	10	5	10		60		60		
1. 7. 1954 .....	15		25		50	10	10	20		70		80		
1. 3. 1963 .....	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	10	10	20		80		80		

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

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

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

##### a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück<sup>8)</sup>

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr <sup>2)</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
1. 1. 1964 .....	Vertriebsgebühr								
	bei wöchentlich einmaligem 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 43, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen  
Sätze in DPF

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut <sup>1)</sup>			Zeitungsdrucksachen <sup>3)</sup>					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	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	—
1. 5. 1939 .....	2,5	5,0	20,0	3	3	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	4	6	10	20	40
1. 7. 1954 .....	3,5	7,5	30,0	7	7	10	15	25	50
Streifbandzeitungen									
Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnell- gut je kg							
1. 1. 1964 .....	10,0		12,0	10	15	20	25	50	

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)  
Sätze in DPF

Stichtag der Neufestsetzung	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1. 8. 1927 .....	20	30	40		60	80	100	120					
1. 7. 1954 .....	30	40	50		70	90	110	130					
1. 3. 1963 .....	30	50	50	80	100	100	130	130					
Stichtag der Neufestsetzung	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1750 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1. 8. 1927 .....	10	15	20		25	30	40	50	60	70	80	90	100
1. 7. 1954 .....	15	20	25		30	40	50	60	70	80	90	90	100
1. 3. 1963 .....	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100

B. Fernspreverkehr

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
1. 8. 1964 .....	9,00		12,00		15,00		18,00
	für Zweieranschlüsse:						
1. 5. 1934 .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946 .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 6. 1950 .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1. 7. 1954 .....	4,00		5,50		7,00		8,00
1. 8. 1964 .....	6,00		8,25		10,50		12,00

2. Ortsgesprächsgebühren

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Ortsgespräch		
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle	
		mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher
1. 5. 1927 .....	0,10	0,10	0,10
1. 4. 1946 .....	0,15	0,15	0,15
1. 6. 1950 .....	0,15	0,20	0,20
1. 7. 1954 .....	0,16	0,16	0,20
1. 8. 1964 .....	0,20	0,20	0,20
1. 12. 1964 .....	0,18	0,18	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	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946 .....	0,30		0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950 .....	0,30		0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954 .....	0,32		0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1. 8. 1964 .....	0,30		0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		
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>2/3</sup>	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		0,20	0,26 <sup>2/3</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944 .....	0,20		0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946 .....	0,30		0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950 .....	0,30		0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954 .....	0,32		0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	3,84	
1. 8. 1964 .....	0,30		0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	3,48	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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

in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>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
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr <sup>5)</sup>												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>6)</sup>											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,00
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>	0,64 <sup>5)</sup>
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
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	1,60
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08

#### C. Telegraf- und Telexverkehr

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

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme <sup>2)</sup>	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern weit.	für jedes Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05	0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05	0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	0,05
1. 1. 1963	0,20 <sup>4)</sup>	0,20	0,40 <sup>4)</sup>	0,40	2,00	1,00 <sup>10)</sup>	0,10

##### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr [a) gewöhnliche Telegramme<sup>11)</sup>, b) Brieftelegramme<sup>12)</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	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
Malaysia	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. 43, Quellenverzeichnis s. S. 39.

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

Stichtag der Neufestsetzung	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die		
		Ortsanschlußleitung je 100 m	Fernanschlußleitung je 100 m	
			mit Phantomschaltung	andere Fernleitungen
1. 1. 1939 .....	15,00	0,50	0,32	0,57
1. 7. 1942 .....	20,00	—	—	—
1. 2. 1956 .....	20,00	—	0,32	—
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>4)</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 Zentralamtsstellen (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>5)</sup>)  
in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer<sup>6)</sup>

Von Düsseldorf nach Land                      Ort		Jahr <sup>7)</sup>													
		1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
<b>Europa</b>															
Frankreich	Paris	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>	(2,70) <sup>8)</sup>
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	7,80	7,80	7,80
Großbritannien	London	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>	(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>	(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	3,30
Niederlande	Amsterdam	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>	(1,80) <sup>8)</sup>
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60	3,30	3,30	3,30
Schweden	Stockholm	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>	(3,00) <sup>8)</sup>
Schweiz	Bern	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>	(1,80) <sup>8)</sup>
<b>Afrika</b>															
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00
<b>Asien</b>															
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	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	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	36,00	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	36,00	36,00	36,00	36,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. S. 39.

D. Postomnibusverkehr  
Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr  
in RM/DM<sup>1</sup>)

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebührentfernung											
	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>3)</sup> (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 <sup>2)</sup> .....	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>2)</sup> .....	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943 .....	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944 .....	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren				keine einheitlichen Gebühren				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>2)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943 .....	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944 .....	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren				keine einheitlichen Gebühren				keine einheitlichen Gebühren			
1. 8. 1948 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	9,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961 .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	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>2)</sup> .....	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 <sup>2)</sup> .....	1,90	3,85	6,80	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				keine einheitlichen Gebühren				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 43, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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 Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

2. Schiffsabgaben auf dem Kanal, Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände); Frachten- und Tarifeanzeiger 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; Steel Times, London; Nitrogen, London; Sulphur, 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. 39

## Qellenverzeichnis

### II. Schiffsverkehr

#### C. Schifffahrtsindices

##### 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 Trampschifffahrtsfrachten, Großbritannien

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, Bury Court, St. Mary Axe, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, revised basis (1960=100),

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 Schifffahrtforschung, 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 Schifffahrtsindices (Großbritannien)

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>

Preisindex für Neubautonnage

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

### 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.

# Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes 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 11

<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-Expresszügen (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 und außerdeutschen 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 Einbettabteilen 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

<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> Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahn bis zu einem Monat. — <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 Expresszügen 600 Dinar zu zahlen. — <sup>6)</sup> Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

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. 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 betragen 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

<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-, Express-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“) in DM umgerechnet. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

## B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

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

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 14 (Fortsetzung)

<sup>3)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>4)</sup> Für Montangüter Regelklassen I bis V ab 1. 2. 1958: 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; ab 1. 8. 1964: 15 t-Klasse I DM 1,79, II DM 1,76, III DM 1,56, IV DM 1,55, V DM 1,51; 20 t-Klasse I DM 1,70, II DM 1,68, III DM 1,49, IV DM 1,48, V DM 1,44. — <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 Volladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. 7. 1980 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 Frachtsatz des Kohlentarifs auf 1,29 DM je 100 kg 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 Hauptempfangsgebieten

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

Seite 15

<sup>1)</sup> Frachtsätze der 5 t-Klasse. 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>2)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — <sup>3)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 43. — <sup>4)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 1 B 1. — <sup>5)</sup> Holz Zellstoff mit mehr als 40 % Wassergehalt. — <sup>6)</sup> Sonstiger Holz Zellstoff; bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — <sup>7)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Frachtsätze liegen um 4,76 % unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>8)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25 % des Frachtsatzes 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>9)</sup> D 1958. — <sup>10)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — <sup>11)</sup> Vom 1. 8. bis 30. 9. 1964 = Klasse A/B. — <sup>12)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 2. — <sup>13)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für die Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 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>14)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen. — <sup>15)</sup> Unbearbeitet. — <sup>16)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 23. — <sup>17)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — <sup>18)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D, vom 17. 10. 1960 bis 31. 3. 1965 = AT 12 B 1. — <sup>19)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 = AT 4 B 6. — <sup>20)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangut). — <sup>21)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangut). — <sup>22)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D; vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse I (Montangut), vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — <sup>23)</sup> Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — <sup>24)</sup> Bis zum 31. 5. 1965 = AT 7 B 1. — <sup>25)</sup> Bis zum 31. 5. 1965 AT 7 B 25.

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 Frachenausschüssen 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 16

<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. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — <sup>4)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>6)</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>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. 1960 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

Erläuterung a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — e) 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).

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Seite 17

<sup>1)</sup> Siehe Seite 17, Anmerkung <sup>7)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nummehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774, II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> März bis Dezember. — <sup>10)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>11)</sup> D Januar/Juli.

Seite 18

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>2)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — <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 Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ . D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löscheziten) 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 19

<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 16—18). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 19 (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 sowie die Vierteljahreszahlen (der Frachtraten der nordeuropäischen Küstenfahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

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

Seite 20

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — <sup>2)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>3)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>4)</sup> Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwijndrecht. — <sup>5)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>6)</sup> Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>7)</sup> Einschl. Papierholz. — <sup>8)</sup> Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — <sup>9)</sup> Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — <sup>10)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>11)</sup> Chinaclay. — <sup>12)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>13)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

Seite 21

<sup>1)</sup> Eisenschlacke. — <sup>2)</sup> Eisen- und Stahlschrott. — <sup>3)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>4)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>5)</sup> Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — <sup>6)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>7)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>8)</sup> Koks aus Steinkohle. — <sup>9)</sup> Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — <sup>10)</sup> Ohne Limfjordhäfen und Esbjerg. — <sup>11)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>12)</sup> Braunkohlenbriketts. — <sup>13)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

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

Seite 22

<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> Reis. — <sup>7)</sup> Mais. — <sup>8)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — <sup>9)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>10)</sup> Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — <sup>11)</sup> Umgerechnet v. US-\$. Pauschalfrachten. — <sup>12)</sup> Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 23

<sup>1)</sup> Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — <sup>2)</sup> Portug. Angola. — <sup>3)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>4)</sup> Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms). — <sup>5)</sup> Umgerechnet von US-\$. Pauschalfrachten. — <sup>6)</sup> 1—3 Ladehäfen. — <sup>7)</sup> 1—2 Löschhäfen. — <sup>8)</sup> Vierteljahreszahlen.

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtdindices liegen für den Überseetransport Frachtabschlüsse in englischen 0, US-\$ und DM, für den nordeuropäischen Küstentransport auch Abschlüsse in skr, dkr und hfl zugrunde. Der Frachtenindex der Linienfahrt des BMV, Abt. See, Hamburg, umfaßt außer Tarifraten und offenen Raten in englischen £, US-\$ und DM auch Raten in anderen Währungen (z. B. dkr, nkr, skr, hfl, sfrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtdindices stellen die Maßziffern der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtdindices 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 Wochenmaßziffern. 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 Frachtabschlüssen 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. 6. 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 24

<sup>1)</sup> Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßziffern, 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> 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>4)</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>5)</sup> Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — <sup>6)</sup> Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Trampfrachtenindices. — <sup>7)</sup> Die Berechnung des Den-Braber-Index wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt.



## II. Schiffsverkehr

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Seite 25

<sup>1)</sup> Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 9 Monaten für Motorschiffe von 9000 tdw. und mehr. — <sup>2)</sup> Frachtraten für Ladungen bis zu 18000 t. Außerdem werden ab 15. 8. 1964 gesonderte Indices für größere Ladungen berechnet. — <sup>3)</sup> In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Maßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — <sup>4)</sup> Ohne Tankerabschlüsse. — <sup>5)</sup> Öl-brenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 12 1/2 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — <sup>6)</sup> Motorschiffe von 8000 bis 13000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — <sup>7)</sup> Austauschverhältnis: Gesamtindex der Zeitcharterraten in % des Gesamtindex der Reisecharterraten. — <sup>8)</sup> Sonderindex zum Vergleich von Reisecharterraten, die für Getreidetransporte in Tankern abgeschlossen werden. — <sup>9)</sup> Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen des früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Zeitcharterindex. — <sup>10)</sup> Umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis Juli-September 1954 = 100 berechneten Indices. — <sup>11)</sup> Ölrenner (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> Die Berechnung des dänischen Seefrachtenindex (Statistiske Departement) wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt. — <sup>15)</sup> Monatsdurchschnitt Januar—Oktober. — <sup>16)</sup> Die Berechnung der Westinform-Indices wurde im Laufe des November 1965 eingestellt.

Seite 26

<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 Marmagoa/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 ab 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 Torreveja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>14)</sup> Ab Marmagoa und Dungun.

Seite 27

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

<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 Maßziffern für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Maßziffern nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15 000 bis 24999 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 Quartals- 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 Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — <sup>7)</sup> Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for 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>8)</sup> Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70:30. — <sup>9)</sup> Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — <sup>10)</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>11)</sup> Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — <sup>12)</sup> Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — <sup>13)</sup> Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — <sup>14)</sup> Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — <sup>15)</sup> Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325 000 £). — <sup>16)</sup> Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200 000 £). — <sup>17)</sup> Large Range (45000 bis 69999 tdw.). — <sup>18)</sup> Monatsdurchschnitt Januar—Oktober. — <sup>19)</sup> Die Berechnung des Zeitcharter-Volume-Index wurde im Laufe des November 1965 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 Landegebühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober.

Seite 28

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 x täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — <sup>1)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — <sup>2)</sup> Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. <sup>1)</sup> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>3)</sup> Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Propellerflugpreise veröffentlicht (s. M 7 vj 3 1956 bis vj 3 1965). — <sup>4)</sup> Monatsdurchschnitt Juli—Dezember.

### B. Güterverkehr

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

Seite 30/31

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 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Abhängigkeit von der 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)

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00).

Seite 32

<sup>1)</sup> Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — <sup>2)</sup> Allgemeine Luftfrachtraten. — <sup>3)</sup> Ab 1. 4. 1964 einschl. Datenverarbeitungsanlagen (Elektronenrechner u. a.) und sonstige Maschinen für die maschinelle Aufbereitung.

Seite 33

<sup>1)</sup> Allgemeine Luftfrachtraten. — <sup>2)</sup> Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — <sup>3)</sup> Frachtraten umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>4)</sup> Reptilhäute. — <sup>5)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>6)</sup> Fuchspelze. — <sup>7)</sup> Lamm-, Schaf-, Zickelhäute und -Pelze ohne Bekleidung.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

ietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

### 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 Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 34

<sup>1)</sup> Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebühreneinstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Großengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebühreneinstufe 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, nach Italien ab 15. 8. 1965 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — <sup>4)</sup> Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — <sup>5)</sup> Paketgebühren der Entfernungzone 2 (bis 150 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (bis 300 km), 4 (über 300 km). — <sup>6)</sup> Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Pakekart angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit 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> Zeitungsstück — die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — <sup>9)</sup> Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. 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 Zeitungsstückes 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. — <sup>11)</sup> Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

#### b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 35

<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. Fernspreverkehr

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

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

Seite 35 (Fortsetzung)

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

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

Seite 36

<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> Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 36 (Fortsetzung)

<sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — <sup>7)</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>8)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>9)</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>10)</sup> Gesamtgebühren.

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 36 (Fortsetzung)

<sup>11)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>12)</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.

#### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

#### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

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

Seite 37

<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> In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — <sup>4)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung. — <sup>5)</sup> Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — <sup>6)</sup> Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird  $\frac{1}{2}$  der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — <sup>7)</sup> Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — <sup>8)</sup> Der Selbstwählerverkehr 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, 1964 nach Irland und nach den Vereinigten Staaten, 1965 nach Polen und Kanada.

### D. Postomnibusverkehr

#### Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38

<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> Schülerzecknerkarten 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 Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — <sup>7)</sup> Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volk-, 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 Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich.