

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-241

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Sommer 1962



Bestellnummer: M 7 — vj 2/62

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Sommer 1962	4
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	16
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	
Bimskies	19
Briketts	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse	20
Erze	19
Getreide	18
Kies	19
Mehl	18
Mineralöl	19
Normalgüter der Güterklassen I bis VI	20
Salz	20
Schnittholz	20
Steinkohle	18
2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	21
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	
Briketts	22
Düngemittel	23
Eisen und Stahl	23
Getreide	22
Gips	23
Koks	22
Ölkuchen	22
Papierholz	22
Salz	22
Schnittholz	22
Steinkohle	22
Steine	23

	Seite
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	
Bauxit	25
Düngemittel	25
Erdöl	25
Erze	24
Espartogras	24
Getreide	24
Grubenholz	25
Kohle	25
Kopra	24
Schnittholz	25
Schrott	25
Schwefel	24
Schwefelkies	24
Zucker	24
C. Schifffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	
BRD	Deutscher Seefrachtenindex
Großbritannien	Index der Trampschifffahrtsfrachten
Großbritannien	Index der Tankerfrachten
Niederlande	Index der Seefrachtraten
Dänemark	Index der Trampschifffahrtsfrachten
Norwegen	Index der Seefrachtraten
Schweden	Index der Seefrachtraten
Italien	Internationaler Trampfrachten-Index
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien)	28
3. Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien)	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Fernschreibanschlüsse	38
4. Fernschreibgebühren im Inlandsverkehr	38
5. Fernschreibgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)	38
D. Kraftpostverkehr	
Gebühren für den Personenverkehr im Inland	39
Quellenverzeichnis	40

Abgeschlossen am 1. Oktober 1962

Erschienen im November 1962

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Einzelpreis: DM 2,—

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland

Sommer 1962

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Im Eisenbahngüterverkehr des Bundesgebietes (einschl. Berlin-West) wurden während des Sommers einige Frachten ermäßigt. Verschiedene Ausnahmetarife wurden neu eingeführt, andere revidiert und neu herausgegeben. Am 1. August trat der bereits angekündigte Ausnahmetarif 17 B 2 in Kraft (vgl. PLW 7, Jg. 1961/4, S. 4). Er sieht für Getreide in Wagenladungen eine 25%ige Ermäßigung gegenüber den Sätzen der Regelklasse C/D des Deutschen Eisenbahngütertarifs vor, wodurch der deutschen Landwirtschaft am Anfang des neuen Getreidewirtschaftsjahres der Übergang in den gemeinsamen Agrarmarkt der EWG erleichtert werden soll. Aus dem gleichen Anlaß und zum gleichen Termin ermäßigte die Bundesregierung die tatsächlichen Frachtkosten für Getreide um weitere 25%. Ähnlich der „Kohlenfrachthilfe“ wird diese „Frachthilfe für Getreide“ dem Frachtführer aus Bundesmitteln erstattet. Der Frachtschuldner hat nur die im Frachtbrief ausgewiesenen, um die Frachthilfe-Beträge gekürzten Entgelte zu zahlen. Für den Eisenbahnverkehr mit dem Lande Berlin wird dem Frachtschuldner die Frachthilfe auf eigenen Antrag im Erstattungswege gewährt (vgl. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. Juli 1962 und Nr. 142 vom 31. Juli 1962). Diese Frachthilfevorschrift gilt in ähnlicher Weise bei Getreidetransporten des gewerblichen Güterfern-, des Güternahverkehrs mit Kraftfahrzeugen und der gewerblichen Binnenschifffahrt.

Ermäßigungen bis zu 35% (gegenüber den bisher gültigen Sätzen der Regelklasse F) gewährt der am 1. Juli neu eingeführte Ausnahmetarif 1 S 3 für die Beförderung von Stämmholz aus seewärtiger Einfuhr nach etwa 70 deutschen Bahnhöfen des Binnenlandes. Für die Abfuhr von Windwurfholz aus Gebieten der Flutkatastrophe, z. B. aus Hamburg, Bremen u. a., werden in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1962 25% der gezahlten Frachten im Rückvergütungswege erstattet. Revidiert wurde der Ausnahmetarif 8 B 19 für den Transport von Stahlknüppeln von Oberhausen-Hütte, Rheinhausen und Salzgitter-Hütte nach Nürnberg sowie für die gleichen Transporte von Oberhausen-Hütte nach Wasseraltingen (Württ.) und nach St. Ingbert (Saar). Ab 15. Juli gelten die neuen Sätze mit Abschlägen bis zu 15%. Ein neuer Ausnahmetarif für Kohlenfrachten von Alsdorf und Mariagrube (Kreis Aachen) nach Stuttgart-Ost (6 B 35) sieht ab 1. September bei Anlieferung von mindestens 100 000 t Steinkohle in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten Ermäßigungen bis zu 45% der Sätze des allgemeinen Kohlen-Ausnahmetarifs 6 B 1 vor. Ähnliche Verbilligungen ergeben sich auch für Kohlentransporte vom Aachener Revier nach Mannheim und von der Ruhr nach Bamberg. Auch der neue am 1. Juli eingeführte Ausnahmetarif 24 B 2 für die Beförderung von Schwefelkies und Schwerspät von Meggen (Westf.) nach Homburg (Niederrhein) ist an jährliche Mindestmengen gebunden. Für diese Frachtbegünstigung sind mindestens 280 000 t in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten für geschlossene Züge mit mindestens 1 100 t Zuglast aufzuliefern. Am 1. August wurden mit dem neuen AT 8 B 23 niedrigere Frachtsätze für die Beförderung von Eisenschrott von Mühlheim (Ruhr) nach Styrum und nach Hann.-Linden (Hafen) eingeführt. Seit dem gleichen Datum gelten die ermäßigten Sätze des AT 8 B 23 für die Beförderung von frischem Gemüse auch für die Ausfuhr nach EWG-Ländern.

In mehreren europäischen Ländern erhöhten die Eisenbahnverwaltungen im Laufe des Sommers ihre Güter- und Personentarifsätze. Die Stückgut-, Eil- und Expresguttarife der niederländischen Staatsbahnen stiegen am 1. September um 40% an. Um den gleichen Prozentsatz wurden die Abhol- und Zufuhrkosten für Stückgutsendungen angehoben. Der General- und Sondertarif für Wagenladungen, der Tiertarif und die Montanttarife wurden um 10% erhöht. Die Zahl der Gewichtsklassen für Expresgut bis zu 10 kg wurde auf zwei beschränkt: a) bis zu 5 kg, b) von 6 bis 10 kg.

Um 8% höhere Personentarife und Wagenladungsfrachtsätze traten am 1. Juni d. J. bei den schwedischen Staats-

bahnen in Kraft; zugleich erhöhten sich die Frachtsätze für Stückgutsendungen um 10%. Die Mehrerträge aus den neuen Tarifsätzen werden nach einer Pressemitteilung der schwedischen Bahnverwaltung nur knapp die Hälfte der Personalkostensteigerung seit Januar 1962 decken.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1962 revidierten auch die norwegischen Staatsbahnen ihre Tarife, und zwar gelten für Stück- und Eilgüter sowie in der Personenbeförderung um 15% höhere Sätze. Für Wagenladungen der höchsten Tarifstufe (Klasse 5) trat eine 10%ige Erhöhung ein. Als Grund für die Tarifierhöhung werden auch hier steigende Lohnkosten und höhere Sozialabgaben zu Lasten der norwegischen Bahnverwaltung genannt.

Die britischen Staatsbahnen erhöhten ihre Personentarife am 3. Juli 1962 um 10%, nachdem die Londoner Verkehrsbetriebe ihre Tarife für den Stadt- und Vorortverkehr bereits am 15. April um den gleichen Prozentsatz angehoben hatten. Die Grundtaxe im britischen Personenverkehr ist somit um 1/4 d auf 3 d je engl. Meile gestiegen. Auch die beiden wichtigsten britischen Verkehrsunternehmen können damit die erwarteten Kostenerhöhungen nicht annähernd decken.

Straßenverkehrsfrachten

Am 15. Juli 1962 trat in der Bundesrepublik der erste von der neugebildeten Tarifkommission für den Güterfernverkehr entwickelte Ausnahmetarif F 18 S 1 in Kraft. Er gilt für die Beförderung saurer Südfrüchte, Äpfel, Birnen und Weintrauben von Hamburg und Bremen nach Plätzen der Bundesrepublik (ohne Berlin) mit Kraftfahrzeugen und löst den bisher auch für den Güterfernverkehr gültigen Sechafenausnahmetarif 18 S 5 der Deutschen Bundesbahn ab. Dabei ergibt sich eine Verbilligung für Weintraubentransporte, die auf dem Schienenwege nach wie vor zu Sätzen der Regelklasse C/D befördert werden. Für verschiedene wichtige Verkehrsrelationen verteuern sich dagegen die Fruchttransporte, so z. B. nach Aachen um 40 bis 47%, nach Düsseldorf um 43 bis 50%, nach Köln um 44 bis 51% und nach Essen um 28 bis 35%. Der neue Tarif ist auf der Basis der Regelklasse A/B abzüglich 20% (18 S 5: - 25%) erstellt worden und beschränkt die Ermäßigung bei Sonderfrachtsätzen auf 25 bis 40% gegenüber den Ermäßigungen des früheren Tarifs 18 S 5, der die Regelfrachtsätze bis zu 60% unterschritt. Außerdem beginnt der Frachtsatzzeiger in der Abteilung A dieses Tarifs erst bei 151 km, so daß näherliegende Empfangsplätze nicht begünstigt werden.

Auch für Getreidetransporte trat Ende August ein besonderer Ausnahmetarif des Güterfernverkehrs (S 17 b 2) in Kraft. Er ermäßigte die Regelsätze des Reichskraftwagentarifs um 22%. Die zusätzlich gewährte „Frachthilfe für Getreide“ beträgt bei der Getreidebeförderung mit Kraftfahrzeugen des gewerblichen Güterfernverkehrs innerhalb der Bundesrepublik (einschl. des Verkehrs mit Berlin-West) 25% der im Frachtbrief ausgewiesenen Fracht (ohne Nebengebühren).

Für Getreidetransporte des Güternahverkehrs bezieht sich die 25%ige Frachthilfe auf die um 30% gekürzten Leistungssätze der Tafel III gemäß Anlage 3 zu § 2 des Tarifs für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen — GNT — (Bundesanzeiger Nr. 1 vom 3. Januar 1959) für die deutsche Strecke (einschl. des Binnenverkehrs mit Berlin-West).

Mehrere ausländische Straßentransportunternehmen haben infolge höherer Treibstoffpreise und Lohnkosten ihre Tarife revidiert. Da in Schweden die Löhne um 35% angestiegen sind und das Benzin um 20 Öre je Liter teurer geworden ist, fordern die autorisierten schwedischen Privat-Autobuslinien seit Anfang Juni um 18% höhere Fahrpreise. — Mitte Juli stieg in Argentinien der Gasölpreis um 40% an. Daraufhin erhöhten die privaten argentinischen Autotransportunternehmen ihre Verkehrstarife innerhalb Groß-Buenos-Aires um 25 bis 26% und für den Fernverkehr um 30%.

Binnenschiffahrtsfrachten

Auch bei Getreidetransporten mit Schiffen der gewerblichen Binnenschiffahrt wird eine Getreidefrachthilfe gewährt. Sie beträgt ebenfalls 25% der für die deutsche Strecke (einschl. des Verkehrs mit Berlin-West) rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte (ohne Liegegelder). Auch der gebrochene Verkehr der gewerblichen Binnenschiffahrt mit den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und mit dem gewerblichen Güterkraftverkehr wurde in die Frachthilfe einbezogen. Neben der Frachthilfe von 25% für den Binnenschifftransport selbst wird eine Umschlagspauschale von 1,25 DM je t gewährt.

Gestiegene Lohnkosten und eine Verkürzung der Arbeitszeit machten zum 1. August in den Baseler Rheinhäfen eine Revision der Hafenumschlagstarife notwendig. Gleichzeitig wurden die Frachten der im Basler Pool zusammengeschlossenen Rheinreedereien den veränderten Kosten angepaßt. So erhöhten sich die Bergfrachten in Richtung Basel für Lebensmittel und Chemikalien um 1,50 sfr je t, für Buntmetalle (Kupfer, Zink, Blei usw.) und für Eisenerzeugnisse (Bleche, Draht usw.) um 1 sfr je t. Die Talfrachten ab Basel wurden ebenfalls generell um 1 sfr je t heraufgesetzt.

Seeschiffahrtsfrachten

Die Trampfrachten gingen während der Sommermonate weiter zurück. Ein Vergleich der Juliraten 1962 mit dem Ratenstand im April 1962 und Juli 1961 in den wichtigsten europäischen Schifffahrtsländern läßt den starken Ratenverfall der Trampschiffahrt erkennen:

Reisecharterindex	Veränderung in % Juli 1962 gegenüber	
	April 1962	Juli 1961
Bundesrepublik Deutschland	-12	-14
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	-21	-26
davon Getreide	-25	-26
Zucker	-18	-21
Erz	-27	-33
Kohlen	-20	-28
Holz	-9	-19
Niederlande	-28	-18
Norwegen	-9	-10
Italien	-16	-19

Die Indexziffern der Reisecharter erreichten im Juli den tiefsten Stand des Jahres. Der Ratenrückgang, der um die Jahreswende 1961/62 mit der Verminderung des japanischen und rothinesischen Bedarfs an Schiffsraum eingesetzt hatte, erfaßte im März und April d. J. alle Verkehrsrelationen der Trampschiffahrt. Bislang war vor allem die Tonnagenachfrage aus Fernost, die zur Wiederbelebung des Trampfrachtenmarktes hätte beitragen können, immer noch gering. Der Druck auf die Trampraten durch die in der Getreidefahrt beschäftigten Tankertonnage hielt trotz Rückkehr vieler Einheiten in die Erdölfahrt weiter an (im August 1962 1,25 Mill. tdw gegenüber knapp 2,5 Mill. tdw im August 1961). Auch im August ließen die Frachtabschlüsse für Getreide, die für den Gesamtverlauf maßgeblich sind, noch keine Ratenbefestigung erkennen.

Für einige ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen entwickelten sich die Tagesraten wie folgt:

Güterart und Verkehrsrelation	Frachtrate in s je 2240 lbs			
	1961		1962	
	D	Juli	April	Juli
Getreide von US-Golf nach Vereinigtes Königreich ¹⁾	56.5	56.3	54.10	38.2
Zucker von Queensland nach Vereinigtes Königreich	93.0	85.0	82.6	80.0
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	27.4	25.11	22.6 ²⁾	19.1
Schnittholz ²⁾ von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes Königreich ¹⁾ (Ostküste)	222.5	229.3	201.7	215.3
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/ Rotterdam/Hamburg ¹⁾	42.10	39.6	33.6	28.5
Phosphat von Casablanca nach Antwerpen/ Rotterdam	20.5	19.11	20.0 ²⁾	19.6 ²⁾

¹⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich) - - ²⁾ Vormonat. -
³⁾ In s je Standard. - - ⁴⁾ Inkl. fio tertus.

Nach dem von W.G. Weston veröffentlichten Activity-Index gingen die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von April bis Juli um 8% zurück. Im Vergleich mit der Vorjahresstand lagen sie jedoch im Juli um 6% höher. Nach der gleichen Quelle waren am 1. August 18 britische Trampschiffe mit 185 700 tdw und zwei deutsche Trampschiffe mit 16 300 tdw aufgelegt.

Die Tramprachtraten der Zeitcharter gingen in der Berichtszeit nach vorübergehendem Anstieg im Mai ebenfalls weiter zurück.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juli 1962 gegenüber	
	April 1962	Juli 1961
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	-17	-25
Niederlande	-23	-31
Norwegen	-4	-22

Die von W.G. Weston berechnete Tramptonnage in Zeitcharter (bei mindestens 14 Monate während der Beschäftigungsdauer) nahm im Juli um 55% gegenüber April d. J. zu, war jedoch gegenüber dem Vorjahresstand um 11% geringer.

Die jahreszeitlich zu erwartende Ratenflaute am Tankerfrachtenmarkt ist in diesem Sommer ausgeblieben. Die Weiterbeschäftigung zahlreicher Tanker in der Getreidefahrt und eine lebhaftere Chartertätigkeit für den Persischen Golf und für die Karibische See ließen die Tagesraten von April bis Juli kräftig ansteigen.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindex a. Basis Scale)	Veränderung in % Juli 1962 gegenüber	
	April 1962	Juli 1961
Bundesrepublik Deutschland	+27	+30
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+22	+26
Norwegen	+44	+21

Die Entwicklung der AFRA-Durchschnittsraten des London Tanker-Brokers' Panel (für alle kurz-, mittel- und langfristigen Abschlüsse sowie für die Selbstkosten der Werktonnage) wurde von der Befestigung der Tagesraten wenig berührt.

AFRA-Durchschnittsrate	Veränderung in % 3. Vierteljahr 1962 gegenüber	
	2. Vj. 1962	3. Vj. 1961
für Tanker von 13 000 bis 24 999 tdw	-8	-7
für Großtanker ab 25 000 tdw	-1	-6

Ein Vergleich der nach dem Londoner Scale-Tarif umgerechneten AFRA-Raten mit den mittleren Tagesraten des gleichen Quartals zeigt jedoch, daß sich die ersteren noch immer auf einem nahezu doppelt so hohen Niveau bewegen.

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 3. Vierteljahr 1962	
	umge- rechnet nach AFRA-GP	Quartals- rate der Tagesabschl.
Karibische See - Vereinigtes Königreich ¹⁾	28.4	15.10
Persischer Golf - Vereinigtes Königreich ¹⁾	49.4	27.5

¹⁾ Großbritannien und Nordirland

Nach den Indexziffern des Bundesministeriums für Verkehr haben sich die Linienfrachten von April bis Juli nur geringfügig verändert. Tarifierhöhungen für einige Verkehrsrelationen und für einzelne Tarifpositionen wurden durch Frachtermäßigungen und durch Aufhebung von Zuschlägen für Schwierigkeiten bei der Hafenabfertigung in anderen Fahrgebieten

ausgeglichen. Die offenen Raten für Massengüter (Basisgüter) gingen unter dem Eindruck des rückläufigen Trampfrachtenmarktes weiterhin zurück.

Frachtenindizes für die Linienfahrt berechnet vom Bundesverkehrsministerium	Veränderung in % Juli 1962 gegenüber	
	April 1962	Juli 1961
Insgesamt	- 0,3	- 3,9
davon Stückgut	- 0,2	- 5,3
Massengut	- 2,0	- 0,1

Für die einzelnen Fahrtgebiete der Linienschifffahrt werden folgende Tarifveränderungen gemeldet:

1. Europa- und Nahostfahrt

Auf verschiedenen Routen der England- und Norwegenfahrt gelten ab 1. Juli d. J. neue Tarife. Auch in der Fahrt von und nach Danmark sollen die Raten am 1. Oktober revidiert werden. Das Ausmaß dieser Tarifierhöhungen ist jedoch bisher noch nicht bekannt geworden. Die zwischen Hamburg und Newcastle/Middlesbrough (Ostküste Großbritanniens) verkehrende Tyne-Tees Steamshipping Company Ltd. erhöhte ihren Linientarif um 5 s je t bzw. um 1 s 6 d je 40 cbl.

2. Afrikafahrt

Erhöhte Abfertigungskosten in den nordafrikanischen Häfen und steigende Betriebslasten veranlaßten die in der ausgehenden Libyenfahrt beschäftigten Linien, ihre Tarife am 1. Juli d. J. um 10% zu erhöhen. Um den gleichen Prozentsatz soll am 1. Oktober auch der Linientarif für die Fahrt von Nordeuropa nach den Kanarischen Inseln und nach Westmarokko angehoben werden. Am 1. September wurde die seit 1. Juli d. J. aufgehobene Hafensurcharge von 20% für Monrovia (Liberia) wieder eingeführt, da nach vorübergehender Besserung der Umschlagsverhältnisse die dort anlaufenden Schiffe wieder mit Wartezeiten bis zu 14 Tagen rechnen müssen. Für den Hafen Lome (Togo) konnte dagegen die bisherige Surcharge in Höhe von 30% am 10. Juni gestrichen werden.

3. Mittelostfahrt

Zwischen der pakistanischen Regierung und den Konferenzlinien der Fahrt von und nach pakistanischen Häfen sind neue Tarifrichtlinien erarbeitet worden. Danach sollen für die Dauer eines Jahres (vom 1. Juli 1962 bis 30. Juni 1963) keine generellen Tarifierhöhungen vorgenommen werden. Nach Ablauf dieser Stillhaltefrist sollen die Frachtraten jedoch an Hand der Kostenlage revidiert werden. Für Juteverladungen nach Nordeuropa wurden mit Wirkung vom 1. Juli d. J. niedrigere Raten festgesetzt. Die Frachten für Eisen- und Stahlverladungen nach dem mittleren Osten werden seit Juli ebenfalls niedriger berechnet.

4. Fernostfahrt

Um die Frachtberechnung zu vereinfachen, führten die Konferenzlinien der ausgehenden Indonesienfahrt am 1. August einen neuen Frachttarif ein. Etwa 100 verschiedene Warenangaben des alten Tarifs wurden zu 19 Positionen zusammengefaßt. Im übrigen belegte die Vereinigung Londoner Seeschiffahrtsversicherer alle Frachttransporte auf der Indonesienroute wegen des Neuguineakonfliktes mit einem Kriegsrisikozuschlag zur Transportversicherung. Er wurde am 20. August auf 1 s 3 d (für Erdöltransporte auf 1 s) je 100 £ Frachtwert festgesetzt. Die normalen Mehrkosten für die Versicherung kriegsgefährdeter Ladungen betragen zur Zeit 9 d je 100 £ Frachtwert. Für Exportfrachten von Australien nach Europa wurde am 1. Juli eine allgemeine 5%ige Tarifierhöhung wirksam. Nach einer Vereinbarung des „Federal Exporters Overseas Transport Committee“ von Australien mit den an der Australienfahrt beteiligten Linienreedereien sollen diese erhöhten Raten für die australische Exportsaison 1962/63 und 1963/64 (bis 30. Juni 1964) gelten. Falls eine niedrigere Quotierung für eine Warenposition gerechtfertigt

ist, soll jedoch die in der Saison 1961/62 gültig gewesene Rate beibehalten werden. In der Fahrt von Europa nach Australien gilt die Tarifierhöhung erst ab 1. September 1962. Zum gleichen Termin erhöhten sich die Frachten für Kühl- und Gefrierraumgüter von Neuseeland nach Europa um 6%. Am 1. November sollen auch für die Fahrt in der Gegenrichtung die Tarife allgemein um 6% erhöht werden.

5. Südamerikafahrt

Da sich die Abfertigung für Frachtschiffe in den chilenischen Häfen laufend verschlechtert hat, sahen sich die Konferenzlinien der Chilefahrt gezwungen, ihre Frachttarife in beiden Fahrtrichtungen zu revidieren. Alle Befrachtungen von und nach chilenischen Häfen werden seit 1. Juli d. J. nach der nachsthöheren Gruppe des Konferenztarifs abgerechnet. Am 1. Juli 1962 wurden die Frachtraten der ausgehenden Brasilienfahrt unterschiedlich erhöht. Für einige wichtige Positionen wurden die Frachtsätze um 10 bis 12% angehoben. In der Santosfahrt wurde am 16. Juli ein 15%iger Verstopfungszuschlag eingeführt, der neben der allgemeinen Surcharge für brasilianische Häfen in Höhe von 4 US-\$ bzw. 30 s je t erhoben wird; ab 20. August erhöhte sich dieser Sonderzuschlag auf 30%, da die Verstopfung dieses Hafens weiter zugenommen hat.

6. Mittelamerikafahrt

Ab 1. September 1962 traten für die ausgehende Fahrt nach Panama, Trinidad und Barbados sowie nach Britisch- und Niederländisch-Guayana höhere Linienraten in Kraft, mit denen die Reedereien ihre Mehraufwendungen für die steigenden Stauereikosten in den Häfen Mittelamerikas ausgleichen wollen. Mit der gleichen Begründung wurden auch die Tarifraten für die Fahrt von Europa nach den Bermuda- und Bahama-Inseln am 1. August um durchschnittlich 10% heraufgesetzt. Der seit 1. Juni 1962 bestehende Verstopfungszuschlag für den Hafen Corinto (Nicaragua) in Höhe von 5 \$ (bzw. 36 s) wurde wegen einer Verbesserung der Umschlagsverhältnisse am 30. Juli aufgehoben. Höhere Kai-, Lager- und Abfahrtsarife in Häfen des karibischen Raumes veranlaßten die Konferenzlinien, die entsprechenden festen Frachtzuschläge für verschiedene Verkehrsrelationen heraufzusetzen, und zwar in der Fahrt vom Kontinent und von Skandinavien nach Jamaica am 1. Juni von 0,84 auf 2,10 \$ je lt, nach der Dominikanischen Republik am 23. Juni von 2,74 auf 4,24 \$ je lt (bzw. vom Vereinigten Königreich¹⁾ von 19,6 auf 30,3 s je lt) nach Georgetown/Demerara (Brit. Guayana) am 14. August von 4,20 auf 5,10 \$ je lt (bzw. vom Vereinigten Königreich¹⁾ von 30,0 auf 36,6 s je lt).

7. Nordamerikafahrt

Auch in der Fahrt vom Kontinent nach der Westküste Nordamerikas wirkten sich die in den dortigen Häfen angestiegenen Stauereikosten auf die Frachtraten aus. Am 1. September erhöhten sich die Raten für wichtige Eisen- und Stahlpositionen um 1 \$, die übrigen Raten um etwa 5%. Am 1. Oktober soll eine 10%ige Ratenerhöhung für Befrachtungen vom Vereinigten Königreich¹⁾ aus erfolgen. Die „Continental USA Gulf Westbound Freight Conference“, die für die Festsetzung der Linienraten vom Nordkontinent nach US-Golf-Häfen zuständig war, hat sich am 16. August 1962 durch Austritt sämtlicher Mitgliedsreedereien selbst aufgelöst. Von deutschen Linien gehörten ihr der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Amerika-Linie und die Ozean-Stinnes-Linie an. Die Vorschriften des am 3. Oktober 1961 in Kraft getretenen amerikanischen Schifffahrtsgesetzes machte es den Konferenzlinien unmöglich, einen einheitlichen, nach dem Kontraktssystem aufgebauten Linientarif weiterzuführen. Die laufenden Kontrakte verloren ohne Rücksicht auf die bisherige Kündigungsfrist von 90 Tagen am 16. August ihre Gültigkeit. Die einzelnen Linien setzten daraufhin eigene Frachtraten fest, wobei z. B. die Hamburg-Amerika-Linie die bisherigen Kontraktraten als Nettoraten beibehielt.

¹⁾ Großbritannien und Nordirland.

Für die Nordatlantikapassagen führten die Fahr-
gastlinien eine Gruppentarifermäßigung von 25% für die
Touristenklasse zu den gleichen Bedingungen ein, wie sie
bereits seit 1. März für den Nordatlantik-Flugverkehr gelten
(vgl. PLW 7, Jg. 1962/1, S. 6). Für die Passage in der Ost-
richtung (von nordamerikanischen Häfen nach Europa) gilt
dieser Sondertarif ab 16. August 1962, in der Westrichtung
ab 25. Oktober 1962.

8. Fahrgebiete außereuropäischer Kon- ferenzen

Erhöhte Outsiderkonkurrenz in der Linienfahrt von Japan
nach Nordamerika veranlaßte die hier tätigen Konferenz-
linien, ihre Tarifraten für eine Reihe wichtiger japanischer
Exportwaren wie Spielsachen, Kacheln, Neuheiten, Christ-
baumschmuck, Strickwaren, künstliche Blumen und Schuhe
mit Wirkung vom 20. August um 10 bis 25% herabzusetzen.

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Als Folge der Gebührenerhöhung deutscher Flughäfen vom
1. April d. J. (vgl. PLW 7, Jg. 1962/1, S. 6) treten am 1. Oktober
neue Flugpreise der Deutschen Lufthansa im Inlands-
verkehr in Kraft (ohne Verkehr mit Berlin), die 10% über
den gegenwärtig geltenden Sätzen liegen.

Nach umfangreichen Vorarbeiten legte die IATA-Tarifkon-
ferenz in Cannes einen neuen Luftfrachtentarif für den Europa-
verkehr (südliche Grenze: Istanbul—Athen) vor. Dieser Tarif
wurde am 1. September d. J. wirksam. Die Revision betrifft vor
allem die Struktur der Spezialfrachtraten. Größere Änderungen
gegenüber den gegenwärtig geltenden Raten sind nach Meinung
der Luftverkehrsgesellschaften nicht zu erwarten. Verteuerungen,
die hier und da auftreten, stehen entsprechende Verbilligungen
bei anderen Artikeln gegenüber. In vielen Fällen ergibt sich eine
geringfügige Tarifsenkung. Für die „Allgemeinen Luftfracht-
raten“ wurden in einzelnen Relationen gewisse Anpassungen
nach oben und unten vorgenommen, da sie als Grundtarife für
die Gruppenfrachten des Spezialtarifs Bedeutung haben. Auch
waren gewisse historisch bedingte Unterschiede in der Raten-
struktur auszugleichen. Die 20 auf der Tarifkonferenz ver-
tretenen Luftverkehrsgesellschaften einigten sich im einzelnen
auf folgende Maßnahmen:

- a) Die Warenpositionen werden zu 19 Warengruppen zusam-
mengefaßt. Darüber hinaus bleiben noch gewisse Spezial-
raten in ihrer bisherigen Form bestehen, z. B. die Gruppen
3 000, 5 000 und 7 000 sowie die Spezialraten im Skandina-
vien-, Griechenland-, Portugal-, Nordafrika- und Osteuropa-
verkehr.
- b) Für die einzelnen Warengruppen werden standardisierte Er-
mäßigungsprozentsätze eingeführt (40 bis 60% der ent-
sprechenden Allgemeinen Luftfrachtraten je nach Gewichts-
klasse der aufgelieferten Frachtmenge).
- c) 34 europäische Flughäfen werden zu 11 Tarifzonen zusam-
mengefaßt. Damit wird der Geltungsbereich der bisher nur
für einzelne Flughäfen geltenden Spezialraten auf alle Häfen
der gleichen Zone ausgedehnt. Die deutschen Flughäfen wur-
den z. B. in drei Zonen eingeteilt (für den Italienverkehr in
fünf Zonen):

Zone I: Berlin

Zone II: Bremen/Hamburg/Hannover

Zone III: Düsseldorf/Köln, Frankfurt/Nürnberg (IV),
München/Stuttgart (V).

Außerdem wurden Raten benachbarter deutscher und aus-
ländischer Flughäfen vereinheitlicht, soweit es die geogra-
phischen Entfernungen gestatteten.

Auch im Ausland wurden einige Binnen- und Kabotage-
flugtarife revidiert. Die schwedische Lufthäfen AB
beantragte bei der Stockholmer Luftfahrtbehörde eine Sen-
kung der innerschwedischen Flugpreise, die im Falle einer
Zustimmung der Behörde noch im Laufe des September ein-
geführt wird. Für etwa 20 Flugverbindungen soll ein Ein-
heitstarif mit Preisen zwischen 20 und 25 skr angewendet
werden; dies bedeutet z. B. für Flugpreise von bisher 60 skr
eine Verbilligung um 42 bis 67%. Diese Sonderflugpreise
sollen jedoch nur für Fluggäste gelten, die nicht im voraus
buchen. Die Skandinavische Fluggesellschaft SAS und die
Sowjetische Aeroflot vereinbarten für Hin- und Rückflüge
zwischen Schweden und der Sowjetunion einen Gruppen-
sondertarif, der in den Sommermonaten (jeweils bis 31. Ok-
tober) für 23tägige Gruppenreisen mit mindestens 15 Teil-
nehmern in normalen Kursmaschinen einen Rabatt von
einem Drittel der gewöhnlichen Flugpreise vorsieht. Das Ab-
kommen soll auch auf kombinierte Schiffs-/Flugreisen von
Stockholm über Riga nach Jalta und zurück ausgedehnt wer-
den. Die Fluggesellschaften Brasiliens setzten die
Binnenflugpreise bereits im Laufe des Juni um 20% herauf.
Von dieser Tarifierhöhung nicht betroffen sind Flugpreise
auf Routen, die wegen des Fehlens von Eisenbahnen und
Straßen von der brasilianischen Regierung besonders sub-
ventioniert werden.

Luftcharterraten

Am 1. Juli d. J. senkte die Panamerican Airways ihren Char-
terpreis für den Transportflug einer Douglas-Maschine DC
7 F von Europa nach den Vereinigten Staaten auf 7 982 \$
Der Preis betrug vor zwei Jahren noch 10 000 \$. Bei einer
Ladung von 16 800 kg entspricht dieser Charterpreis einer
Rate von 0,475 \$ je kg, bei 14 300 kg Ladung einer Rate von
0,558 \$ je kg. Die entsprechende IATA-Luftfrachtrate für
Ladungen über 1 000 kg in der Relation Frankfurt—New
York beträgt demgegenüber 0,76 \$ je kg.

Post- und Fernmeldegebühren

Lohnzugeständnisse, wie sie zur Erhöhung verschiedener
schwedischer Eisenbahntarife führten, veranlaßten auch die
schwedische Postverwaltung, am 1. Juni ihre Brief-
postgebührensätze zu erhöhen, und zwar um durchschnitt-
lich 5 bis 10 Öre (4 bis 8 Pf). In Argentinien schloß
sich die staatliche Postverwaltung den Tarif- und Preis-
erhöhungsmaßnahmen der öffentlichen Betriebe an. Um eine
wirtschaftliche Betriebsführung der Postanstalten in Zu-
kunft sicherzustellen, genehmigte der argentinische inter-
ministerielle Rat für Wirtschaft, Arbeit und öffentliche
Dienste eine Erhöhung der Fernspreckgebühren um 70% ab
1. August und eine Heraufsetzung der Posttarife ab 1. Sep-
tember d. J. Einzelne Postgebühren wurden bei dieser Ak-
tion um 100% erhöht.

Speditionstarife

In Österreich berechnen die Speditoren seit dem 9. Juli
1962 einen 10%igen Regiezuschlag für Speditionsleistungen,
soweit sie nicht im Bahnsammelverkehr erbracht werden.
Finanzielle Aufwendungen für Nebenleistungen der Spedi-
toren bleiben zuschlagfrei. Zum gleichen Termin wurden auch
die reinen Leistungssätze und die fixen Taxen des öster-
reichischen Rollfuhrtarifs um 10% erhöht.

Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

A. Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment
ETS = European Tramping Schedule
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif
E = Eilzug
D = Schnellzug
Bf = Bahnhof
Hbf = Hauptbahnhof
Vbf = Verschiebebahnhof
Pr. = Privat
Hj. = Halbjahr
MOT = Ministry of Transport
USMC = United States Maritime Commission
IATA = International Air Transport Association
UK = United Kingdom
Hbg. = Hamburg
Emd. = Emden
Rttd. = Rotterdam
Antw. = Antwerpen
Nordd. = Norddeutsche

BRT = Bruttoregistertonnage
bzw. NRT = Nettoregistertonnage

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

c. c. = cubic capacity

Wk. = Westküste
Ok. = Ostküste
n = Nominell
RM = Reichsmark
DM = Deutsche Mark
bfrs = Belgische Francs
dkr = Dänische Kronen
ffrs = Französische Francs
NF = Nouveaux Francs (ab 1. 1. 1960)
lfrs = Luxemburgische Francs
hfl = Holländische Gulden
nkr = Norwegische Kronen
S = Österreichische Schillinge
skr = Schwedische Kronen
sfr = Schweizer Franken
£ = Pfund Sterling
s = Shilling
\$ = US-Dollar
a. n. g. = andern Orts nicht genannt

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

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

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

1 lb = 453,59265 Gramm

1 qr = 480 lbs = 217,724 kg

1 t = 1 000 kg

1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t

1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t

1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm

1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm

engl. Meile = 1 609,34 m

p = vorläufige Zahl

r = berichtigte Zahl

s = geschätzte Zahl

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden

. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden

... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

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

C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 13

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13 1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Bei der Einbettklasse ist zusätzlich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ Einschließlich des ab 15. 3. 1961 eingeführten Bedienungsgeldes (12 vH. des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wird).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ 1 NF = 100 ffrs. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen.

Seite 15

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

¹⁾ Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1962, Heft Nr. 37 vom 27. 8. 1962) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 ffrs = 0,93 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Betragen in ffrs vergleichbar. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 16

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — ³⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁴⁾ Bei Vollladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). — ⁵⁾ 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. — ⁶⁾ Gültig ab 1. 4. 1937.

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

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

Seite 17

¹⁾ Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — ²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse B. — ³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — ⁴⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ⁵⁾ D 1958. — ⁶⁾ Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommerarif für die Monate Oktober bis März ein Winterarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für die Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — ⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — ¹⁰⁾ Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzte Stahlplatten. — ¹¹⁾ Unbearbeitet. — ¹²⁾ Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40%. — ¹³⁾ Sonstiger Zellstoff und Holzschliff. — ¹⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — ¹⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangüterarif). — ¹⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangüterarif). — ¹⁷⁾ Regelklassen I bis V, gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — ¹⁸⁾ Durchschnitt April-Dezember. — ¹⁹⁾ Nach Regelklasse E. — ²⁰⁾ Durchschnitt August-Dezember. — ²¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25 % des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 62). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 18

¹⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ²⁾ Ab 1. 6. 1956. — ³⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁴⁾ Einschließlich Schiffsahrtsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,88 DM je Tonne betragen. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁶⁾ Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht. — ⁷⁾ Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6 % der ausgewiesenen Frachtsätze gewährt. Für Transporte nach Berlin beträgt die Frachthilfe DM 1,10 je 1000 kg (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. ⁸⁾ Bei der Monatszahl für August ff. ist die ab 1. 8. 1968 geltende 25 %ige Frachthilfe der Bundesregierung für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin-West) berücksichtigt (vgl. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 62).

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

Seite 19

¹⁾ Einschließlich der Schiffsahrtsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhöfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhöfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951, 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsahrtsabgaben 0,17 DM je Tonne. — ²⁾ Einschließlich der Schiffsahrtsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhöfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ³⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ⁴⁾ Einschließlich der Schiffsahrtsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958 aufgehoben). — ⁵⁾ 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. — ⁶⁾ Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit $\frac{1}{3} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhöfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im Binnverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ D Januar/Juli. — ⁹⁾ Ohne Schiffsahrtsabgaben, Hafens- und Ufergeld. — ¹⁰⁾ Gruppe I = DM 29,00, ab 1. 2. 1961 DM 28,75; III = DM 24,65, ab 1. 2. 1961 DM 24,45 je 1000 kg. — ¹¹⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹²⁾ März bis Dezember. — ¹³⁾ Siehe Seite 18, Anmerkung 7).

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Seite 20

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — ²⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. 10. 1952 mit 0,052 DM, ab 1. 11. 1952 mit 0,078 DM, ab 15. 5. 1957 mit 0,07 DM je Tonne berechnet wurden. — ³⁾ Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁴⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM, ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958 für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁶⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen vom 1. 7. 1948 bis 14. 5. 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne; Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V und auf 0,392 DM in der Güterklasse VI; der Ausnahmesatz erhöhte sich auf 0,336 DM. — ⁷⁾ Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — ⁹⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — ¹⁰⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um DM 0,30/1000 kg höher. — ¹¹⁾ Hamburg, Bightsgebiet A. — ¹²⁾ Berlin unterhalb.

2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

Seite 21

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 17—19). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

¹⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — ²⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — ³⁾ Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauer Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. 1. 1951 für Braunkohlenbriketts ab 1. 4. 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen.

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

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

Seite 23

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

2. Frachtraten der Übereeseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Nach UK/Kont. — ³⁾ Umgerechnet von Shillingraten je qr (480 lbs.). — ⁴⁾ Einschl. Sojabohnen. — ⁵⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ⁶⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms, Verladung flüßaufwärts (bis San Lorenzo) — flüßabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁷⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁸⁾ Ab russ. Schwarzmeerbäfen. — ⁹⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe: inkl. umgerechneter Abschlüsse in US-\$ — Lose und/oder gesackte Ladungen. — ¹⁰⁾ IV. Quartal: Nach Bordeaux-Dunkirchen Range. — ¹¹⁾ Mechanische Bulkverladungen in MacKay oder Townsville. — ¹²⁾ Bis 1955 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose (ex Säcke). — ¹³⁾ Nach Nordeuropa. — ¹⁴⁾ Einschließlich US-\$ Abschlüsse (umgerechnet in s je 2240 lbs.). — ¹⁵⁾ Einschließlich Abschlüsse auf Basis frei ein und aus.

Seite 25

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

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

BRD	Deutscher Seefrachtenindex	= Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
Großbritannien	Index der Trampschiffahrtsfrachten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschiffahrtsfrachten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
Schweden	Index der Seefrachtraten	= Kommerskollegium, Stockholm
Italien	Internationaler Trampfrachten-Index	= Dr. Vito Dante Flore, Rom

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

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern der meist gezogenen mittleren Raten im Berichtsmonat, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums dar. Bei dem wöchentlich berechneten britischen Tanker-Index (Harley Mullion) bedeuten die Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

Seite 26

¹⁾ 2. Hj. 1954. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — ⁴⁾ Umbasiert von Jahres- bzw. Monatszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber, of Shipping auf Basis 1952 = 100. — ⁵⁾ Motorschiffe von 9000 t dw. u. mehr, Abschlüsse für Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 9 Monaten. — ⁶⁾ Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — ⁷⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000—11000 t dw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — ⁸⁾ Vor 1957 auf Basis MOT. — ⁹⁾ Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS. — ¹⁰⁾ Ab Januar 1961 werden die Zahlen des deutschen Trampfrachten-Index auf Mengengrundlage 1960 (vorher 1954) und über die Monatszahl für Dezember 1960 = 80,7 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verketten.

Seite 27

¹⁾ Trampfahrt, Reisecharter. Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Heft 2, 1959. — ²⁾ Ab Northern Range, St. Lawrence u. Albany. — ³⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — ⁴⁾ Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien, Erz ab Vitoria nach UK/Nordeuropa. — ⁵⁾ Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — ⁶⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ⁷⁾ Ab Huelva, Morphou/Vassiliko-Bay. — ⁸⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ⁹⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ¹⁰⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — ¹¹⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹²⁾ Phosphat ab Koser (Rotes Meer), Salz ab Torrevieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹³⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

II. Schiffsverkehr

Schiffahrtsindices

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

berechnet von: London Tanker Broker's Panel, London

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

3. Sonstige Schiffahrtsindices

Die sonstigen Schiffahrtsindices werden von folgenden Stellen berechnet

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

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

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

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

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

Seite 28

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

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

a) Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrute). — d) Rückflug innerhalb 17 Tagen. — ¹⁾ 4. Quartal. — ²⁾ April bis Dezember. — ³⁾ 1. Quartal. — ⁴⁾ Nur vom 1. April bis 31. Oktober zugelassen.

Seite 30

a) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug. Geltungsbereich auf Nordatlantikkrouen jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. — b) Hin- und Rückflüge innerhalb 15 Tagen. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen.

¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouen sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. Oktober 1960, auf den Nordatlantikkrouen am 1. Juli 1960, auf den Südatlantikkrouen am 1. März 1961 durch die Spar-Klasse ersetzt. — ³⁾ April bis Dezember. — ⁴⁾ I. Quartal. — ⁵⁾ April 1957 bis März 1958. — ⁶⁾ Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. 10. 1960 für den einfachen Flug in der I. Klasse ein Zuschlag von DM 252,00 erhoben (nach New York ab 1. 4. 1960). In der Spar-Klasse gelten folgende Zuschläge: Nach Barranquilla DM 113,00, nach Caracas DM 105,00 und nach New York (ab 1. 4. 1960) DM 84,00. Bei Hin- und Rückflug wird ein Nachlaß von 10% gewährt. — ⁷⁾ Einfacher Flug in der Spar-Klasse außerhalb der Saison = DM 1689,00. — ⁸⁾ Vom 1. 4. 1959 bis zum 31. 3. 1960 wurde bei Benutzung von Düsenflugzeugen für den einfachen Flug in der I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. DM 63,00 in der Touristen- und Spar-Klasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10 vH bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikkroue ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — ⁹⁾ Gültig ab Oktober 1956. — ¹⁰⁾ Einfacher Flug in der Spar-Klasse außerhalb der Saison DM 1185,00. — ¹¹⁾ DM 126,00 Zuschlag bei Benutzung von Düsenflugzeugen. — Die in DM angemerkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung der DM um 4,75 vH.

B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — ²⁾ Ostroute (über Indien). — ³⁾ Ab April 1960 wird für Ladungen über 500 kg Gesamtgewicht nach Nord-, Mittel- und Südamerika ein Nachlaß von 35 vH. der entsprechenden Frachtraten unter 45 kg Gesamtgewicht gewährt.

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

Seiten 33/34

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

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 35

¹⁾ 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). Kilometerzahlen nach dem letzten Stand: ab 1. 5. 1958. — ²⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 8. 1948 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ³⁾ Für den Vertrieb der Zeitungen durch die Post. — ⁴⁾ Wöchentliche Ausgabe. — ⁵⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. — ⁶⁾ Sendungen werden am Bahnhof oder beim Postamt abgeholt. — ⁷⁾ Bis zum Höchstgewicht von 20 kg.

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

B. Fernsprechdienst

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanhänge

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36

¹⁾ 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 gezahlt. — ²⁾ Über 600 km. Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ³⁾ Über 600 km. Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

¹⁾ Für Selbstwählergespräche werden die Gebühren nach der Sprechdauer in Sekunden berechnet, die je Gebühreneinheit (seit dem 1. 7. 1954: DM 0,16, vor dem 1. 7. 1954 DM 0,15) nach der Entfernung und nach der Tageszeit unterschiedlich gestaffelt ist. Bei zunehmender Entfernung der Knoten- bzw. Hauptvermittlungsstellen von der am Gespräch beteiligten Sprechstelle gilt die Gebühreneinheit für entsprechend kürzere Sprechzeiten (ab 1. 3. 1956 gestaffelt von 90 bis 8⁴/₁₀ Sekunden bei Taggebühr und von 90 bis 45 Sekunden bei Nachtgebühr). Bruchteile der in den einzelnen Zonen festgesetzten Sprechzeiten für eine Gebühreneinheit, die zu Beginn und am Ende eines Gespräches entstehen, werden als volle Gebühreneinheiten gerechnet. Die angegebenen Gebührensätze für Gespräche von 3 Minuten Dauer sind daher nur annähernd zutreffend. Soweit in Einzelfällen noch die Technik mit „Aufzeichnung der Gebühr nach Schluß des Gesprächs“ vorhanden ist, verbleibt es bei der Berechnung der 3-Minuten-Mindestgebühr und der vollen Minuten-Gebühr für die überschüssige Zeit (s. S. 36, Anm. 1). — ²⁾ Im Durchschnitt werden 7 bis 8 Ortsnetze zu dem Bereich einer Knotenvermittlungsstelle und bis zu 10 Bereiche von Knotenvermittlungsstellen zu dem Bereich einer Hauptvermittlungsstelle zusammengefaßt. Die Entfernungen werden nicht wie im handvermittelten Ferndienst von Ortsnetz zu Ortsnetz, sondern von Knotenvermittlungsstelle zu Knotenvermittlungsstelle oder, wenn diese Entfernung mehr als 100 km beträgt, von Hauptvermittlungsstelle zu Hauptvermittlungsstelle gemessen oder berechnet. Die entsprechenden Gebührensätze der beiden dargestellten Ferngesprächsarten sind infolge dieser abweichenden Einteilung und der unterschiedlichen Berechnungsweise besonders innerhalb der Nationen nur bedingt vergleichbar. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10-fache Wortgebühr. — ⁶⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10-fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20-fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10-fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, ab 1. 8. 1948 20-fache Wortgebühr. — ⁷⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁸⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ⁹⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — ¹⁰⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

5. Telexgebühren im Auslandsdienst (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)

Seite 38

¹⁾ Bis zum 31. 1. 1956 wurde für eine Telexverbindung mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten erhoben. Soweit für eine Verbindung die Ferngebührensätze zu berechnen waren, wurde bis zum 30. 6. 1942 für jede weitere Minute ein Drittel der Dreiminutengebühr erhoben, während vom 1. 7. 1942 bis 31. 1. 1956 die 3 Minuten überschreitende Zeit nach Gebühreneinheiten von DM 0,10 anteilhaftig berechnet wurde. — ²⁾ Wie im Selbstwählerfernprechdienst wird vom 28. 1. 1956 an für den Telexdienst ein Bereichstarif angewandt. Die Gebühren werden vom gleichen Datum an nach dem Zeitimpulssystem gemessen bzw. berechnet. Das Telexnetz ist in Bereiche von Hauptvermittlungsstellen aufgeteilt. Mehrere solche Bereiche bilden den Bereich einer Zentralvermittlungsstelle. Die Grenzen der einzelnen Bereiche decken sich mit den Grenzen der entsprechenden Bereiche im Selbstwählerfernprechdienst. Bei der Gebührenermittlung werden in der Zeit zwischen 7 und 18,30 Uhr für je 30 Sekunden einer Telexverbindung innerhalb der Hauptvermittlungszone, für je 15 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Zentralvermittlungszone und für je 10 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Weitzone DM 0,10 berechnet, zwischen 18,30 und 7 Uhr für 30 bzw. 22¹/₂ bzw. 15 Sekunden. Die Gebühren vor und nach dem 31. 1. 1956 sind infolge der unterschiedlichen Gebührenermittlung nur bedingt vergleichbar. — ³⁾ Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegfalls der Ermäßigung. — ⁴⁾ Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — ⁵⁾ Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird ¹/₃ der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — ⁶⁾ Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — ⁷⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — ⁸⁾ 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.

D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

Seite 39

¹⁾ Nach dem Haupttarif ohne Berücksichtigung von Fahrstrecken in gebirgigem Gelände. — ²⁾ Richtpreise. — ³⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Beförderungsgebühren beträgt im allgemeinen etwa 25%. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten normale Sätze. Ermäßigte Rückfahrtscheine werden nur für Fahrten ausgeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁵⁾ Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgeben. Antragsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bezugsberechtigt sind außer Schülern Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen. — ⁶⁾ 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 ausgeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe. — ⁷⁾ Schülerzeitkarten wurden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 alle Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Antragsberechtigten einbezogen.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km		
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	
a) Sätze in allen Zügen ²⁾ ³⁾													
Einfache Fahrt													
1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00	
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00	
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00	
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00	
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	
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge ³⁾													
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 ³⁾)													
19. 10. 1936	2,00r	1,00	2,00	1,00	2,00r	1,00	3,00	1,50	3,00r	1,50	3,00r	1,50	
1. 4. 1946	4,00r	2,00	4,00	2,00	4,00r	2,00	6,00	3,00	6,00r	3,00	6,00r	3,00	
25. 7. 1948	3,00r	2,00	3,00	2,00	3,00r	2,00	3,00	2,00	3,00r	2,00	3,00r	2,00	
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ³⁾)													
2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—	
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—	
e) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft													
bis 14. 2. 1951	1. Kl.		2. Kl.						3. Kl.				
	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen
	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00						
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—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km		
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00		
	1. Klasse									2. Klasse			
Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse				
3. 6. 1956 ⁶⁾	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00		
1. 3. 1958	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00		
15. 3. 1961 ⁷⁾	36,40	40,40	43,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50		

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt								
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	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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	—	—	—	—
Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt								
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 ²⁾	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	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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 ²⁾	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	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 in N F)³⁾ Einfache Fahrt⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
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
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt⁴⁾								
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	3 584	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	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
Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt								
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	...	...	...	...
Hin- und Rückfahrt								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km				
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	3. Klasse ¹⁾		
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt²⁾											
1950	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50		71,50		
1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00		75,00		
1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00		78,00		
1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50		86,30		
1. 9. 1960	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50		99,00		
1. 9. 1962	11,40	7,60	45,60	30,40	114,00	76,00	171,00		114,00		
Österreich³⁾, Sätze in S Einfache Fahrt²⁾											
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	18,40	110,00	74,40	261,00	173,00	449,00		284,00		
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt											
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70		43,80		
1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50		51,00		
1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00		56,00		
1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00		60,00		
1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00		66,00		
1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00		70,00		
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00		74,00		
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00		80,00		
Hin- und Rückfahrt											
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40		87,60		
1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00		90,00		
1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50		99,00		
1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50		101,00		
1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00		112,00		
1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00		118,00		
1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00		118,00		
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50		127,00		
Schnellzugzuschlag											
1. Klasse¹⁾											
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	3,00	
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00	4,00	4,00	
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00	4,00	4,00	
1. 6. 1955	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	3,00	
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	3,00	
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
2. Klasse¹⁾											
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	3,00	
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00	4,00	4,00	
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00	4,00	4,00	
1. 6. 1955	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	3,00	
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	3,00	
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt											
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—	—	—	
1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	—	52,40	—	
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—	—	—	
Hin- und Rückfahrt											
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—	—	—	
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	—	78,50	—	
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—	—	—	
Portugal¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt											
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	
Hin- und Rückfahrt											
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	
Spanien¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt											
1950—1953	..	16,30	10,20	..	65,00	40,65	..	162,50	101,55	324,95	
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	
1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	
10. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	
Hin- und Rückfahrt											
1950—1953	..	32,60	20,40	..	130,00	81,30	..	325,00	203,10	649,90	
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt²⁾											
1. Klasse											
1. 1. 1950							2,44				
1. 5. 1952							1,75				
15. 9. 1957							2,00				
2. Klasse⁴⁾											
Meilen											
1. 11. 1959	3,373	3,00	1,65	3,15	1,50	3,15	3,00	2,25	2,00	1,10	
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	3,15	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	3,15	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹)
Stand: 1. September 1962

Fahrstrecke von — nach	km ²)	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	70,78	57,25	141,56	114,50
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,59	9,80	27,18	19,60
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54	29,64
Insgesamt	1 560	197,14	140,87	352,28	253,74
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,34	11,04	32,68	22,08
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	61,17	42,66	112,88	81,85
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54	29,64
Insgesamt	1 571	190,28	127,52	339,10	223,57
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	53,79	35,83	107,58	71,66
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
Insgesamt	1 073	118,79	79,83	212,08	142,66
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,58	17,06	51,16	34,12
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,09	13,41	36,20	25,13
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	35,44	23,82	53,45	35,44
Insgesamt	1 503	166,61	111,29	270,81	182,69
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	53,79	35,83	107,58	71,66
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
Insgesamt	1 249	156,71	105,11	289,42	194,22
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,81	9,25	25,62	18,50
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,16	13,76	28,64	20,46
Insgesamt	907	102,97	71,01	167,76	115,96
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,34	11,55	31,35	21,65
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,90	25,85	53,94	38,69
Chiasso—Rom	707	61,75	34,45	123,50	68,90
Insgesamt	1 796	186,99	119,85	322,29	206,24
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	30,56	20,45	45,90	30,79
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,33	3,71	12,66	7,42
Insgesamt	1 458	166,39	111,16	232,06	155,21
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	35,44	23,82	53,45	35,44
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,88	11,04	37,76	22,08
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
Insgesamt	2 370	211,12	141,14	316,31	211,08
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	21,84	14,58	43,68	29,16
Kornsjø (Grenze)—Travemünde Hafen	766	101,14	79,66	158,93	123,40
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,90	25,85	53,94	38,69
Chiasso—Mailand	51	4,55	2,54	7,67	4,29
Insgesamt	2 248	270,43	194,63	418,22	299,54
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	78,10	53,11	125,19	85,52
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	34,05	22,78	51,13	34,28
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,09	13,41	36,20	25,13
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,58	17,06	51,16	34,12
Insgesamt	2 067	246,32	165,36	396,68	269,05

B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut (Entfernung 150 km)

in RM/DM je 100 kg

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

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen²⁾ (von mindestens 15 t bzw. 20 t³⁾, Entfernung 150 km)

in RM/DM je 100 kg

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Neufestsetzung									
	1. 10. 1936 ¹⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 3. 1962		
	15 t						15 t	20 t ³⁾	15 t	20 t ³⁾
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	} 2,24	} 2,35	} 2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19				
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	} 2,24	} 2,13	} 2,24	} 2,13
D	1,03	1,40	1,74	2,07	2,21	1,99				
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	} 2,07	} 1,97	} 2,07	} 1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61				
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	} 1,46	} 1,39	} 1,46	} 1,39
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32				
1 B 34 Grubenholz ²⁾	1,30 ⁴⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,40	2,37	2,40	2,37

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

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

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

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter	Meggen	Duisburg Hochfeld-Süd		Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km) (346 km) (435 km)			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 ^{a)}	17 S 1 ^{b)}	16 B 1 ^{b)}	24 S 5 ^{b)}	A/B ²⁾ c)	24 S 5 ^{b)}	A/B ³⁾ b)	7 B 3 ^{c)}	7 B 2 ^{c)}	7 B 1 ^{c)}	6 B 1 ^{c)}	6 B 11 ^{c)}	6 B 14 ^{c)}	
1938 D	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 D	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 D	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 D	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 D	50,90	37,03	14,00	42,80	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 D	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 D	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 D	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	58,19 ⁵⁾	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	30,65 ⁷⁾	18,40 ⁷⁾	18,40 ⁷⁾	21,15 ⁷⁾
1961 D	50,55	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	20,20
1962 Jan.	53,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	20,20
Febr.	53,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	20,20
März	53,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
April	47,70 ⁶⁾	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
Mai	47,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
Juni	47,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
Juli	47,70	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	17,60	17,60	20,20
Aug.	47,70	28,20 ²¹⁾	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30

Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngelkalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen BASF	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 ^{c)}	14 B 1 ^{d)}	14 B 2 ^{d)}	C/D ²⁾ e)	14 B 23 ^{d)}	4 B 6 ^{b)}	G e)	12 B 1 ⁹⁾ d)	11 B 1 ^{b)}		23 S 3 ^{b)}	21 S 2 ^{e)}	A/B ³⁾ e)	
1938 D	13,50	7,10	34,20	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 D	23,16	13,17	57,41	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 D	26,73	15,31	59,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 D	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,25	25,30
1959 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 D	29,00 ⁷⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 D	27,70	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 Jan.	27,70	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Febr.	27,70	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
März	24,10	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
April	24,10	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Mai	24,10	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juni	24,10	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juli	24,10	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Aug.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30

Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz	Grubenhholz	Schnitt-holz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halbzeug ¹⁰⁾	Stahlschrott	Stab-, Formstahl ¹¹⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹¹⁾		
von	Passau Hbf		Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen		
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	(30 km)	(62 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)	(365 km)	Bremen (254 km)		
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F e)	1 B 21 ^{e)}	1 B 22 ^{e)}	1 B 34 ^{e)}	1 B 1 ^{e)}	F ¹²⁾ b)	C/D ¹³⁾ b)	8 B 8 ¹⁵⁾ e)	8 B 8 ¹⁶⁾ e)	F/IV ¹⁷⁾ e)	D/IV ¹⁷⁾ e)	C/D ¹⁴⁾ e)	D/IV ¹⁷⁾ e)	
1938 D	20,20	10,50	10,40	25,60 ¹⁹⁾	13,20	20,00	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40	
1951 D	33,50	18,57	18,37	39,21 ²⁰⁾	24,11	33,90	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74	
1952 D	38,66	21,27	20,96 ¹⁸⁾	21,07	43,42	27,87	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45	
1953 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33	
1954 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,56	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1962 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 10.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide										
	Roggen und Weizen ¹⁾	Übr. Getreide (d. Gut rkl. IV ¹⁾	Roggen und Weizen ¹⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen			Emden				
Strecke von nach	Dusseldorf	Braunschweig	Köln	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾					Köln	
1950 D				9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76
1954 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D	15,61 ²⁾	14,90 ²⁾	9,65 ³⁾	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	15,35	14,75	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
1961 Okt.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1961 Nov.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1961 Dez.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Jan.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Febr.	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 März	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 April	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Mai	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Juni	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Juli	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 Aug.	11,25 ⁸⁾	10,56 ⁸⁾	7,36 ⁸⁾	> 16 ⁸⁾	7,63 ⁸⁾	11,52 ⁸⁾	10,98 ⁸⁾	12,02 ⁸⁾	11,39 ⁸⁾	7,79 ⁸⁾	7,26 ⁸⁾

Ware	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
Strecke von nach	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾			Berlin		Emden			
1950 D	12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 ⁸⁾	3,98	4,35	4,77
1954 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1955 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁹⁾	14,53 ⁹⁾	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	6,53	7,24
1961 Okt.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1961 Nov.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1961 Dez.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 Jan.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 Febr.	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 März	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 April	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 Mai	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 Juni	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 Juli	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,53	7,24
1962 Aug.	11,14 ⁸⁾	10,61 ⁸⁾	12,54 ⁸⁾	12,01 ⁸⁾	10,40 ⁸⁾	10,17 ⁸⁾	9,05	5,93	6,53	7,24

Ware	Kustenkohle ⁷⁾ b)			Exportkohle ⁷⁾ c)			Bunkerkohle ⁷⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke von nach	Emden								
1950 D	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77
1954 D	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 D	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70
1956 D	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D	4,57	5,06	5,62	3,63	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
1961 Okt.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 Nov.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 Dez.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Jan.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Febr.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 März	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 April	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Mai	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Juni	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Juli	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 Aug.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 9, Quellenverzeichnis s. Seite 10.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Strecke	Waren		Steinkohle ¹³⁾						
	von	nach	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen			
			Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. ¹⁾ Osthafen	Würzburg ¹⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾
1950 D	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71r	9,59
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20r	9,16
1961 Okt.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16
1961 Nov.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16
1961 Dez.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16
1962 Jan.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16
1962 Febr.	7,21	9,16	8,08	16,11	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16
1962 März	7,21	9,16	8,08	16,11	7,55	10,07	7,49	9,87	8,85
1962 April	7,21	9,16	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36
1962 Mai	7,21	9,16	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36
1962 Juni	7,21	8,67	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36
1962 Juli	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36
1962 Aug.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36

Strecke	Braunkohlenbriketts					Erze				
	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl
	Frankfurt/M. ¹⁾	Würzburg ¹⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾		
1950 D	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,73	2,93 ⁵⁾
1954 D	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12
1955 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁶⁾
1956 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85
1957 D	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85
1959 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85
1960 D	6,57	9,51	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 D	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 Okt.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 Nov.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 Dez.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Febr.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 März	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 April	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Mai	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Juni	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85

Strecke	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ³⁾				
	Bremen ⁷⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brolh/Rh.				
	Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.- | Rhein-Herne- Kanal		Heilbronn ⁸⁾ über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig		
1950 D			23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 ¹²⁾	6,46 ¹²⁾		
1954 D			24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60		
1955 D			25,29	20,12 ¹¹⁾	20,90 ¹¹⁾	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17		
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37		
1959 D		15,20	27,75	21,95	21,95 ⁹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1960 D		15,20 ⁸⁾	27,75 ⁸⁾			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1961 D	I 16,92	II 15,22	III 14,37	I 21,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1961 Okt.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 Nov.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 Dez.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Jan.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Febr.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 März	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 April	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Mai	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Juni	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Juli	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Aug.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schmittholz			
	Strecke von	Ladest. Vallerdar b. Bohl/Rh.	Heilbronn ⁶⁾		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen		
		nach	Frankfurt/M. ²⁾ — Oberhafen	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1950 D.		3,93 ³⁾	5,34 ³⁾	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40
1954 D.		4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1955 D.		4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1956 D.		4,43	6,12	3,63	3,65	3,65	5,35	13,06	17,55
1957 D.		4,42	6,39 ⁵⁾	3,83 ⁵⁾	4,03 ⁵⁾	3,65	5,62 ⁵⁾	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
1961 Okt.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 Nov.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 Dez.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 Jan.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 Febr.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 März.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1962 April.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1962 Mai.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1962 Juni.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1962 Juli.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1962 Aug.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien								
Strecke von	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	
Strecke nach	Rhein-Ruhr-Häfen								
	Mannheim		Würzburg ⁸⁾		Heilbronn ⁹⁾		Karlsruhe		
1950 D.	5,78 ⁷⁾	5,35 ⁷⁾	.	.	8,33 ⁷⁾	7,90 ⁷⁾	7,48 ⁷⁾	7,05 ⁷⁾	
1954 D.	7,54	6,94	.	.	10,81	10,20	9,73	9,13	
1955 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	
1956 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	
1957 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 ⁵⁾	10,20 ⁵⁾	10,10	9,10	
1958 D.	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67 ⁵⁾	11,53 ⁵⁾	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	
1961 Okt.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1961 Nov.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1961 Dez.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 März.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 April.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 Mai.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 Juni.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 Juli.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1962 Aug.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ¹⁰⁾								
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI			
Strecke von	Hamburg ¹¹⁾								
Strecke nach	Berlin ¹²⁾								
1950 D.	8,43	8,23	8,03	7,83	7,63	7,43			
1954 D.	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60			
1955 D.	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60			
1956 D.	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60			
1957 D.	13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09			
1958 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1959 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1960 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1961 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1961 Okt.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1961 Nov.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1961 Dez.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 Jan.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 Febr.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 März.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 April.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 Mai.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 Juni.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 Juli.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			
1962 Aug.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70			

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

2. Kleinwasserschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Waren ————— → Strecke von ————— → nach ————— →	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ¹⁾	Braubach ²⁾	Lülsdorf ²⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ¹⁾³⁾	
		(und umgekehrt)			
1950 D	6,56	2,62	2,88	5,12	5,72
1951 D	0,65	1,19	0,54	—	0,65
1952 D	0,49	2,55	1,14	—	0,49
1953 D	8,73	13,54	10,46	4,19	8,73
1954 D	4,23	4,29	4,82	3,01	4,23
1955 D	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D	—	—	—	—	—
1957 D	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D	0,38	0,05	—	—	—
1959 D	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D	0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D	2,72	1,83	0,97	—	—
1949 Juli	45,16	42,74	34,68	37,26	37,26
August	70,65	75,00	75,00	70,65	70,65
September	73,00	75,00	75,00	73,00	73,00
Oktober	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00
November	74,50	75,00	72,50	74,50	74,50
Dezember	35,81	14,52	10,48	35,81	35,81
1950 Januar	33,39	7,26	6,45	31,77	31,77
Februar	23,57	16,96	13,39	25,71	25,71
März	2,58	—	—	—	—
April	9,33	—	—	—	1,33
1950 Oktober	5,16	3,23	8,87	—	5,16
November	4,67	4,00	5,83	4,00	4,67
1951 Oktober	7,10	12,90	6,45	—	7,10
November	0,67	1,33	—	—	0,67
1952 August	3,87	23,23	10,97	—	3,87
September	2,00	7,33	2,67	—	2,00
1953 September	1,33	11,33	0,67	—	1,33
Oktober	10,97	27,10	15,48	—	10,97
November	24,67	44,00	30,66	—	24,67
Dezember	67,74	80,00	78,71	50,32	67,74
1954 Januar	39,35	20,00	33,55	36,13	39,35
Februar	11,43	31,43	24,29	—	11,43
1955 Oktober	—	1,29	—	—	—
November	26,67	43,33	30,00	—	—
Dezember	14,19	23,23	19,35	—	—
1957 November	6,00	5,33	2,67	—	—
Dezember	13,55	15,48	9,03	—	—
1958 Januar	4,52	0,65	—	—	—
1959 September	33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober	72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November	34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember	47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai	0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober	18,71	21,94	11,61	—	—
November	12,67	—	—	—	—
Dezember	1,29	—	—	—	—

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

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾					Ölkuchen ⁴⁾		Salz			Steinkohle		
	von	nördl. Oskars-	nördl. Frederi-	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/	Hamburg	Lubeck	Ostküste Groß-	Wales	Stettin/Danzig	
	nach	hamm/Stockh.	cia/Aarhus	nördl. Helsingborg/	nördl. Frederi-	nördl. Frederi-	Ossenberg (Rh.)	Dänemark	nördl. Stock-	britannien ⁵⁾	Rotterdam/	Gdingen	
		inkl. dan. Ins. 2)	Goteborg	cia/Aarhus	inkl. dan. Ins. 2)	inkl. dan. Ins. 2)		Östküste Jutland ³⁾ u. Inseln ⁶⁾	holm/Malarsee	Deutsche	Amsterdam	Hamina/	
										Nordseehafen		Vaasa	
Währ./Mengeneinh.	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg		skr je 1000 kg		s je 2240 lbs		
1950 D.	14,06	8,00	.	.	.	10,73	16,50 ⁹⁾	16,00	13,12	12,6	13,6	.	
1954 D.	19,75	6,00	.	13,50 ³⁾	11,64	12,62	16,46	18,50	12,75	15,10 ¹	16,3	18,10	
1955 D.	25,00	7,60	16,63 ³⁾	11,64	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11r	19,8	23,1	
1956 D.	26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	13,51	22,25	17,83	21,6r	17,2	21,5	26,6	
1957 D.	.	7,10	9,53	7,53	9,39	9,39	20,75	17,13	16,06	17,2	15,6	21,2	
1958 D.	19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	8,35	16,40	18,63	13,42	12,11r	12,6	15,2	
1959 D.	19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8r	12,11	14,11	
1960 D.	21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8r	16,0	16,6	
1960 Juli	.	5,50	11,00	8,52	10,71	10,71	20,00	.	12,00	15,11r	15,0	16,3	
Aug.	.	.	10,25	7,91	9,08	9,08	19,50	.	.	16,2r	.	15,2	
Sept.	.	.	9,67	7,82	9,58	9,58	19,50	.	.	16,9	16,0	16,0	
Okt.	23,80	6,00	9,67	7,72	9,13	9,13	20,00	21,00	12,00	16,5r	18,9	17,7	
Nov.	24,00	.	.	8,04	10,34	10,34	.	.	12,00	18,8	18,0	18,0	
Dez.	23,00	7,25	11,10	7,88	10,00	10,00	.	.	12,00	21,0r	18,3	18,5	
1961 Jan.	25,00	.	.	8,05	9,83	9,83	.	.	12,50	16,1r	15,10	16,5	
Febr.	23,00	5,50	9,00	7,75	8,78	8,78	.	18,00	12,50	15,0r	14,0	15,0	
März.	23,50	5,25	9,25	7,16	7,44	7,44	.	.	12,50	15,9r	.	13,4	
April	.	.	8,00	6,61	7,00	7,00	.	.	12,50	14,3r	11,0	13,5	
Mai	.	6,25	8,50	8,18	8,88	8,88	20,75	.	.	15,2r	12,6	13,8	
Juni	24,00	.	8,50	7,64	.	.	.	.	19,00	15,6	17,3	13,7
Juli	.	6,50	.	7,56	8,08	8,08	20,17r	.	16,50	15,8	16,2	13,6	
Aug.	23,50	.	8,75	7,25r	8,99r	8,99r	.	15,11	14,72r	15,6	14,3	14,1r	
Sept.	26,00	.	9,60	7,19	8,46	8,46	18,75	.	18,83	17,8	15,10	14,11	
Okt ¹¹⁾	27,80	.	8,00	7,13	8,60	8,60	.	.	12,50	16,4	16,3	16,4	

Ware	Steinkohle					Koks					
	von	Stettin/Danzig	Stettin			Lubeck	Hamburg			Lubeck	Rtt./Übg.
	nach	Schweden	Dänemark	Bundesrepublik	Varberg/	Venersee	Varberg/	nordl. Aarhus/	Limfjord	nordl. Aarhus/	Hamina/
	nordl. v. Stockh.	Ostküste	Elbe-Hafen	Ostseehafen	Oskarshamn		Oskarshamn	Kopenhagen		Kopenhagen	Vaasa
Währ./Mengeneinh.	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg			s je 2240 lbs			
1950 D.	15,25	.	9,00 ⁸⁾	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.	16,95	22,24	.	.	13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.	18,17	21,92	.	.	16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.	14,13	17,72	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.	13,23	13,86	9,30	8,43	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.	14,14	15,79	9,14	8,72	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.	15,25	18,71	10,76	10,15	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.	14,08	.	11,64	11,00	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3r
1960 Juli	14,44	20,50	11,55	10,55	.	.	15,00	19,9	.	.	21,0
Aug.	15,59	22,50	11,58	10,53	14,50	19,00	14,02	21,11	.	.	19,6
Sept.	17,20	23,00	11,94	10,76	16,50	.	14,63	22,10r	28,3	20,6	21,0
Okt.	17,68	23,17	11,74	10,88	.	.	15,50	23,2	.	.	18,0
Nov.	17,75	19,00	11,00	.	.	.	18,75	23,0	29,6	22,0	24,6
Dez.	.	.	.	.	.	.	20,00	23,6	.	25,3	18,6
1961 Jan.	.	18,47	10,34	9,78	14,75	.	14,50r	23,3	27,6	20,9	28,0
Febr.	.	13,05	9,33	9,00	13,17	.	14,13	16,8	24,0	17,6	.
März.	.	13,00	9,95r	8,75	.	.	.	15,6	19,0	.	22,0
April	.	14,13	8,31	8,31	.	.	.	15,6	.	.	19,0
Mai	13,50	14,69	9,46	8,63	.	.	11,25r	17,6	.	.	17,3r
Juni	.	15,33	10,10	9,21	.	.	13,00	20,7r	.	16,9	.
Juli	14,00	.	10,75	9,64r	.	.	.	.	.	20,0	.
Aug.	14,56r	20,00	10,83r	9,94r	15,00r	19,50	12,00	20,7	27,6	20,0	18,10 ¹
Sept.	16,60	19,00	11,00	9,75	17,00	17,10	13,25	21,4r	25,10 ¹	22,6	21,0
Okt ¹¹⁾	16,75	16,75	10,25	9,90	.	.	13,58	20,6	24,2	21,3	20,4

Ware	noch: Koks					Briketts			Grubenholz		Papierholz	Schmittholz
	von	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Bjorneborg		Kotka/Bjorneborg
	nach	Venersee	Varberg/	nordl.	nordl.	Dänemark,	Kotka/		Ostküste	Lubeck/	Dänemark	
		Oskarshamn	Oskarshamn/	Stockholm	Stockholm	Ostk. Jutland ⁵⁾ u. Inseln	Bjorneborg	Großbritannien	Flensburg	Ostküste	Jütland ⁶⁾	
Währ./Mengeneinh.	skr je 1000 kg					dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom		DM je Fathom	dkr je Standard	
1950 D.	14,92	14,29	14,75	14,74	14,74	18,25	23,6	133,9	120,1	88,43	190,00	
1954 D.	18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	23,6	139,2	138,3	95,63	171,25	
1955 D.	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	93,11	182,75	
1956 D.	20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	88,18	174,17	
1957 D.	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	56,25	144,72	
1958 D.	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	63,00	150,94	
1959 D.	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,5	125,0	146,6	81,50	185,76	
1960 D.	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	83,00	190,00	
1960 Juli	18,88	15,75	15,50	15,50	15,00	.	.	157,6	157,6	84,00	207,00	
Aug.	18,58	16,44	16,00	15,25	.	17,25	17,0 ⁹⁾	.	.	.	203,13	
Sept.	19,00	17,00	16,25	17,21	16,17	19,50	16,6	159,2	168,2	.	206,67	
Okt.	20,75	16,90	16,50	17,19	.	21,30	18,0	.	.	.	205,00	
Nov.	23,00	19,13	18,00	18,33	.	21,59	.	.	.	.	.
Dez.	.	19,13	.	.	.	22,00	.	.	170,0	.	.	
1961 Jan.	.	16,75	.	.	.	18,94	.	.	.	.	182,50
Febr.	.	13,75	15,25	.	.	14,33	.	.	.	.	173,75
März.	.	13,08	.	.	.	10,50	.	.	.	.	185,00
April	.	12,75	.	15,25	.	13,00	.	132,6	.	.	177,33	
Mai	15,50	13,42	12,58	13,54	.	.	.	142,6	.	63,50	180,00	
Juni	17,50	15,25	.	14,05 ¹	.	.	.	148,9	152,6	74,00	.	
Juli	17,75	15,20r	15,00	16,33	.	16,50	.	163,0	.	76,88	180,50	
Aug.	17,00	16,50r	15,67r	16,23r	.	19,05r	.	165,0	.	73,63	183,93r	
Sept.	.	15,67	15,67	16,45	16,00	20,50	17,6	165,0	160,0	76,92	185,00	
Okt ¹¹⁾	.	18,50	18,25	16,88	.	19,67	.	190,0	.	79,00	182,50	

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

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der Küstenschifffahrt

(in Reisecharter)

Ware	noch: Schnittholz											
	von	Obere Zone Finnland ¹⁾		Untere Zone Schweden ¹⁾		nördl. Öxelsund/ Harnösand ²⁾	Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Harnösand ²⁾	
Route	nach	ECUK				Antwerpen ³⁾		Weser	Flensburg ⁵⁾	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
Wahrg./Mengeinheit		s je Standard						DM je Standard				
1950 D			135.2	127.1	120.8			91,75		82,50 ⁶⁾	72,00 ⁶⁾	78,63
1954 D		215.6	184.9	199.2	174.6	153.9	177.6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30
1955 D		278.0	256.1	284.8	246.5	250.0	246.1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89
1956 D		273.7	250.4	258.10	251.7	239.5	233.6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38
1957 D		242.6	216.0	221.8	209.4	202.11	205.10	81,13	64,78	75,56	89,25	80,42
1958 D		202.2	180.5	200.5	181.6	174.1	169.2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00
1959 D		190.10	187.4	185.0	182.8	170.7	171.7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25
1960 D		248.10	230.2	254.8	229.2	210.1r	209.2	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90
1960 Juli		271.3	244.10	248.9	247.6	206.8	209.3	92,50	63,50		93,50	100,00
Aug.			232.8		230.0	222.6	212.6	92,25	63,00	86,00	125,00	
Sept.		265.0	245.3	265.0	261.0		223.0					98,00
Okt.		280.8	253.1	265.0	245.8	235.0	219.6	101,25				
Nov.		278.2	261.1	308.9	254.6	240.0	245.0		61,00			
Dez.		260.0	235.9	250.0	235.0			104,00	61,00			
1961 Jan.		255.0	226.7		237.10	215.0	210.0		61,75			
Febr.		243.9	221.6		211.11	190.0	215.0		62,50			73,00
März.		238.9	213.10	231.0	208.7	190.0	200.0			80,00		
April		230.0	210.2		201.8	193.9	200.0	88,75r	65,25	79,06	96,00	
Mai		230.5	213.11		211.11	195.0	203.10r	82,50	63,75			
Juni		246.1	232.2	241.0	229.6	207.6r	207.0	84,00		78,00		
Juli		236.7	229.3	243.9	228.9r	211.3	207.6r	85,00	64,25			
Aug.		235.5r	225.1r	232.6	222.0r	205.0r	206.5	95,00	65,00r		109,83r	
Sept.		222.3	213.10	225.0	219.2	206.3	205.1		61,90			
Okt. ¹³⁾		241.8	226.11			214.6	214.4		62,33		99,25	

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl					
	von	nördl. Öxelsund/Harnösand ²⁾			Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck		
Route	nach	Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederh. ⁷⁾	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Ostk. Jutland ⁸⁾ und dan. Inseln ⁹⁾	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö ¹⁰⁾	
Wahrg./Mengeinheit		DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 D		70,00 ⁶⁾			100,00 ⁶⁾		126,00 ⁶⁾		23.6	14,25	15,38	9,75
1954 D		89,86	80,02	88,28	116,67	86,63	92,57	22,9	26,8	14,25	17,90	9,16
1955 D		92,56	96,63	103,91	156,13	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70	10,50
1956 D		91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17
1957 D		94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,53	20,10	23,8	15,94	14,75	8,00
1958 D		80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14,11	17,9	12,35	13,35	7,67
1959 D		85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16,9	19,9	13,23	13,89	8,68
1960 D		97,17	93,01	101,65	104,00	87,63	102,22	19,10	21,1	16,17	15,52	9,31
1960 Juli			97,80		100,00	94,80	105,33		19,5	14,25		
Aug.		100,00	97,67	109,00	108,00	89,25	107,50		18,5	13,38	13,50	
Sept.		105,00				81,33	115,00		19,7		13,38	
Okt.		105,00	107,40	106,00		110,00	115,00	18,0	21,2	15,67	16,95	9,50
Nov.		90,00	104,50	106,50		85,00			23,5	16,92		
Dez.						81,25			23,9			10,00
1961 Jan.		92,50	97,17			87,50	103,75		20,8	17,00		
Febr.		98,00	90,00			86,17			18,8		17,00	9,00
März		93,33	79,50			86,17			18,9	13,50	13,39	
April					110,00	80,00	100,00		17,9	13,58	11,25	
Mai		105,00	82,17			84,60r	114,50		19,0	12,83	13,00	
Juni		90,50	78,00			84,00				13,25		
Juli		116,67r	87,50			86,70r	110,00		19,6	12,25	15,50r	8,00
Aug.			85,67r	92,50r		82,75	99,00r		18,11r	12,64r	13,80r	
Sept.			90,00			79,33			18,9	13,33	13,91r	
Okt. ¹³⁾		110,83		100,00		88,50			20,4	14,20	15,94	

Ware	Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Gips	
	Niederh./Ruhrgr.	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland ¹³⁾	Bornholm	Hildesheim	
Route	nach	Strömstad/ Malmö ¹¹⁾	Ostk. Jutland ⁸⁾ u. dan. Inseln ⁹⁾	nördl. Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾	Hat. i. Limfjord u. a. Skagerrak ¹²⁾	Varberg/ Karlshamn	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
Wahrg./Mengeinheit		DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				
1950 D				18,42	24,00		8,00	8,25		7,83	
1954 D		18,15	20,38	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50
1955 D		20,50	24,33	23,11		18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	19,50
1956 D		20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 D		16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 D		15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	18,00
1959 D		16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	17,25
1960 D		17,00	20,39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	8,47	17,50
1960 Juli			21,00			17,38		9,88		9,50	
Aug.			20,83	22,25		17,38	10,50	10,00	10,00	9,50	18,00
Sept.			20,75	23,33	26,00	17,96	10,50	9,93		9,40	17,00
Okt.			21,00	23,00		20,50	11,00			9,17	
Nov.			22,25							8,88	
Dez.		15,00	22,50			20,50	10,25	10,00			
1961 Jan.			21,00	22,75			9,31			9,25	
Febr.			17,13	19,08	25,50		8,00		8,00		
März			18,10	20,50	21,50	16,13	7,00	8,50		8,16	
April			17,00	19,00				9,38	7,67	8,00	
Mai			20,25r	23,00			8,25	9,13		8,50	
Juni		21,00	21,00	21,00				10,10		9,00	
Juli		17,38r	19,00		24,00	16,30		9,59	8,00	9,33	
Aug.		21,00	19,00	21,00		16,38	6,25r	9,85	8,00	9,33r	
Sept.			19,64			16,88r				9,50	
Okt. ¹⁴⁾			19,63	22,25			6,75	10,38	9,00	9,50	

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

B. Seeschifffahrt
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾
 (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik ⁵⁾	
	UK	Antw./Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ⁴⁾	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	\$	s	\$	
Mengeinheit	je 2240 lbs											
1938 D	.	.	12.11 ³⁾	.	.	13.10 ³⁾	25.0 ³⁾	3,61
1950 D	.	.	38.7 ³⁾	5,72	5,24	40.1 ³⁾	9,58	54.10 ³⁾	9,74	.	68.9 ³⁾	.
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	60.11	7,59	12,21	76.7	12,58
1955 D	.	.	73.9	8,51	8,78	78.4	9,43	91.9	10,61	16,61	121.3	16,20
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53
1958 D	92.10	.	40.11	4,15	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	7,37
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	5,36	10,86	66.11	6,97
1961 Okt.	77.11	.	48.10	4,77	6,30	49.2	.	62.0	6,29	11,54	66.1	7,09
1961 Nov.	85.2	.	46.3	.	6,19	48.4r	4,50	50.8	5,99	10,97	67.10	6,70
1961 Dez.	.	.	.	.	.	40.11	.	49.2	4,88	10.00	66.3	7,19
1962 Jan.	.	.	.	.	.	38.5	.	41.8	4,47	9,23	59.0	7,68
1962 Febr.	.	.	42.1	3,10	.	36.8	4,25	37.7	4,23	8.87	55.0	7,80
1962 März	75.4	8,65	42.8	3,43	3,65	42.7	.	43.3	5,00	9,14	60.0	.
1962 April	77.1	9,65	43.9	3,68	4,47	42.1	4,50	54.10	.	9.40	.	.
1962 Mai	82.6	8,63	38.5	3,43	4,23	.	.	52.2	5,02	8,78	.	6,50
1962 Juni	56.0	6,63	28.9	2,54	.	33.9	3,25	37.5	.	7,56	.	.
1962 Juli	58.0	6,63	29.6	2,72	2,75	.	.	38.2	3,75	7,20	.	.
1962 Aug.	54.6	7,41	30.5	2,53	2,78	32.11	.	32.8	3,55	7,03	.	.

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
	La Plata ⁶⁾			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁹⁾
	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg.	UK	
Währ./Mengeinh.	s je 2240 lbs								\$ je chf	s je 2240 lbs		
1938 D	25.3	25.2	.	32.3	33.9	29.9	.	17.2 ⁸⁾
1950 D	48.4	46.1	.	69.10	76.5	70.10	94.11	35.0	.	.	.	.
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67.6
1955 D	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0,29	115.8	105.0
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.6	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	54.10	62.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1961 Okt.	71.1	65.11	.	74.0	84.5	81.4	.	64.11	44.0	0,16	82.6	.
1961 Nov.	74.1	69.3	69.9	73.9	83.8	78.6	55.3	64.9	42.11	0,15	80.10	.
1961 Dez.	69.10	62.11	62.8	69.9	79.0	74.7	54.5	52.6	40.6	0,15	81.3	.
1962 Jan.	74.5	65.11	63.5	69.9	80.0	72.6	.	51.2	36.9	0,14	81.9	.
1962 Febr.	70.11	65.3	64.5	67.0	77.1	72.4	.	53.6	33.6	0,14	81.8	50.0
1962 März	73.9	68.2	67.2	66.6	77.6	71.5	.	57.10	32.0	0,14	81.9	.
1962 April	75.4	72.1	69.1	67.6	78.4	74.0	.	56.11	35.8	0,14	81.3	52.6
1962 Mai	73.1	71.10	64.4	.	.	.	.	55.6	.	0,14	81.3	.
1962 Juni	65.4	63.4	54.11	62.6	.	.	.	49.11	.	0,14	80.0	46.4
1962 Juli	60.6	57.10	54.1	60.0	70.0	65.0	.	49.1	.	0,13	81.8	.
1962 Aug.	...	...	...	...	70.4	...	.	48.9	.	0,14	80.0	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze		
	Kuba ⁹⁾	Queensland ¹¹⁾		Mauritius	Morphou-	Vassiliko-	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagosa ¹⁵⁾	
	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾		
Währ./Mengeinh.	s je 2240 lbs											
1938 D	.	34.0 ⁹⁾	.	55.7	29.2	29.10	7.3 ¹³⁾	25.8	8.3	40.11	.	.
1950 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	27.10	51.0	54.3	60.6
1954 D	98.3 ¹⁰⁾	157.0	140.11	99.5	46.0	46.5	50.6	40.9	37.0	86.3	72.9	91.0
1955 D	112.0	214.8 ¹²⁾	223.6 ¹²⁾	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8	122.8
1956 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10	77.3
1957 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4	41.1
1958 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1	46.8
1959 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	23.9	40.11	44.11	45.11
1960 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.6	26.4	.	.	21.10	54.9	43.11	42.10
1961 Okt.	.	90.0	87.6	68.5	.	27.9	.	.	.	56.3	.	37.8
1961 Nov.	58.6	90.0	87.6	68.9	.	.	.	.	.	60.8	.	39.0
1961 Dez.	56.6	.	.	.	.	.	.	.	.	50.0	.	.
1962 Jan.	47.0	84.5	81.11	.	26.0	.	24.6	.	21.9	47.6	.	33.0
1962 Febr.	.	82.6	80.0	.	24.9	24.0	.	.	21.6	.	35.8	34.11
1962 März	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	.	43.9	.	35.0
1962 April	.	82.6	80.0	.	.	.	.	.	.	47.3	.	33.6
1962 Mai	.	82.6	80.0	.	24.0	.	.	.	.	47.6	37.9	34.9
1962 Juni	45.9	80.0	77.6	58.0	23.6	.	.	.	21.6	43.9	34.5	31.0
1962 Juli	.	80.0	77.6	54.4	20.8	.	.	.	20.3	.	.	28.5
1962 Aug.	.	.	.	51.11	21.0	.	.	.	.	37.6	.	28.8

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

B. Seeschifffahrt
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona ⁹⁾	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
	Route	Antw./ Hbg. ²⁾	Polen	Antw./Hbg. ²⁾			UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs						\$ je 2240 lbs				s je 2240 lbs	
1938 D									3,20			5,9
1950 D	44.0	.	21.7	.	.	.	31.3	.	5,61		8,17 ⁴⁾	22.4
1954 D	55.5	.	25.4	.	.	18.8	37.2	33.3	5,67		10,28	20.4
1955 D	60.8	.	37.8	53.9	.	29.11	52.5	60.4	8,77		14,42	27.6
1956 D	115.6	72.6	40.1	66.9	40.11	29.11	59.7	78.0	11,52		19,90	33.1
1957 D	69.2	62.9	36.9	.	.	24.8	50.6	53.1	7,90		15,71	29.5
1958 D	45.2	.	18.9	29.9	22.6	17.4	31.9	25.8	3,97		7,60	16.2
1959 D	44.9	30.2	18.5	30.1	21.9	17.5	31.11	24.10	3,80		7,76	16.10
1960 D	45.4	29.2	17.11	31.2	23.11	19.6	34.0	27.5	4,14		8,35	18.1
1961 D	41.10	26.7	17.5	32.3	22.3	19.0	33.2	30.1	4,25		9,02	20.9
1961 Okt.	.	27.6	.	.	.	.	.	33.5	29.4	4,73	9,47	23.11
Nov.	.	.	17.5	.	.	.	.	31.10	30.1	4,49	8,76	24.0
Dez.	.	28.0	.	.	.	17.0	.	26.2	25.10	4,00	8,29	.
1962 Jan.	37.6	.	17.0	.	.	.	.	.	22.6	3,76	7,84	.
Febr.	37.0	26.0	.	.	.	17.0	.	25.0	22.6	3,85	7,29	.
März	.	.	.	28.2	.	.	.	24.3	22.6	3,84	6,92	.
April	35.0	.	.	26.3	.	.	.	.	.	4,52	7,47	.
Mai	37.3	25.6	.	24.11	22.0	.	.	.	23.6	4,10	7,17	.
Juni	33.6	25.6	.	24.1	.	.	.	.	19.6	3,62	6,80	.
Juli	26.6	22.4	16.0	22.4	.	.	27.6	.	19.1	3,23	6,50	16.0
Aug.	.	20.2	.	22.0	.	.	27.6	.	18.9	.	5,50	.

Ware	noch: Kohle		Rohol				Düngemittel (Phosphat)				
	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
	Route	Buenos Aires	Westitalien	UK-Kontinent		darunter Nordd. Häfen	darunter Nordd. Häfen	darunter Nordd. Häfen	UK	Antw./Rittd.	
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs										
1938 D		13.7 ⁵⁾	6.0 ⁶⁾		13.7			24.10		8.5 ⁸⁾	
1950 D	49.5	31.4	23.8	44.7 ⁷⁾		49.10 ⁷⁾		84.2 ⁷⁾	36.0	23.0	24.2 ⁹⁾
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 ⁷⁾		31.1 ⁷⁾		44.3 ⁷⁾	90.10	27.2	29.5
1955 D	76.1	42.6	33.5	37.2 ⁷⁾		36.4 ⁷⁾		69.4 ⁷⁾	90.10	35.8	37.2
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9
1957 D	.	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4
1961 D	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5
1961 Okt.	.	34.0	14.2	14.2	16.0	.	.	27.5	29.0	55.0	21.3
Nov.	42.0	34.0	26.0	15.1	16.0	.	.	28.3r	29.3	55.8r	20.0
Dez.	.	.	14.10	14.10	.	18.3	.	27.5	28.1	.	19.11
1962 Jan.	37.0	25.4	.	15.8	16.8	.	.	30.8	31.9	45.0	19.4
Febr.	.	22.0	22.0	17.0	17.11	22.5	.	34.4	35.6	45.0	19.1r
März	35.6	23.6	20.0	16.3	17.3	.	.	30.11	31.11	46.11	20.0
April	.	.	13.0	13.0	13.11	.	.	27.8	28.7	.	.
Mai	.	23.6	13.8	14.9	.	.	.	27.1	28.2	.	.
Juni	.	22.6	13.6	14.4	.	.	.	29.9	30.11	45.6	19.0
Juli	.	.	16.11	18.2	.	.	.	32.9	34.0	43.9	.
Aug.	.	21.0	15.8	16.8	.	.	.	35.2	36.5	39.9	.

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott					
	Antw./ Hbg. ²⁾ ¹⁰⁾	Antw./ Hbg. ²⁾	Ost- Kanada ¹¹⁾	Archang- elsk ¹¹⁾	Nord-Pazifik		Archang- elsk ¹¹⁾	Große Seen		Northern Range			
	Route	Japan	Nord- China	UK	ECUK	UK	Sud- afrika ¹²⁾	ECUK	Antw./ Rittd./ Amst.	West- italien ¹²⁾	Antw./ Rittd./ Amst. ¹²⁾	West- italien ¹²⁾	Japan ¹²⁾
Währ./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je 2240 lbs			\$ je 2240 lbs		s je Standard	\$ je 2240 lbs				
1938 D			176.6	155.6	70.7	.	190.5	.	.	.	.	.	.
1950 D	10,16	.	195.3	172.0	88.2	13,97	223.2	.	.	8,54	.	.	.
1954 D	10,49	104.10	305.6	263.4	144.6	24,87	306.0	.	.	12,97	.	.	.
1955 D	14,15	108.0	320.11	287.5	.	30,51	344.7	.	.	17,70	.	.	.
1956 D	20,67	145.7	304.4	268.9	97.6	19,24	.	.	.	12,28	.	.	.
1957 D	16,47	109.9	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6	.	.	6,07	6,47	.	.
1958 D	8,45	61.10	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7	.	.	6,04	6,42	10,33	.
1959 D	8,20	57.4	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08	.
1960 D	7,68	61.2	223.9	223.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72	.
1961 D	7,85	63.10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1961 Okt.	.	.	250.0	.	93.9	.	325.0	.	10,79	.	7,89	15,00	.
Nov.	.	.	.	.	100.0	13,50	.	.	.	.	.	14,70	.
Dez.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7,20	13,75	.
1962 Jan.	.	66.0	.	.	85.0	.	.	.	.	.	6,89	13,22	.
Febr.	.	65.6	.	.	.	13,68	.	.	.	.	6,32	11,34	.
März	.	.	.	.	.	.	.	.	6,32	.	6,74	11,14	.
April	.	.	.	.	.	.	238.9	.	8,99	.	6,68	11,55	.
Mai	.	65.0	222.6	.	78.9	13,36	243.9r	.	.	.	6,57	11,79	.
Juni	.	60.0	.	.	65.0	11,00	231.3	.	7,56	5,26	5,93	10,34	.
Juli	.	.	.	.	.	11,41	.	.	.	.	5,61	9,52	.
Aug.	.	.	.	.	70.10	10,68	.	.	.	.	5,58	9,48	.

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

1. Indices der Seefrachtraten

Basis 1954 = 100

Land →	Italien ¹⁾														
	Europafahrt														
	Indexgruppe →	insgesamt	Gruppen-Index	Kohle				Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.
				Northern Range	Großbritannien	Nord-Europa	Großbritannien/Kont.	Nord-Amerika ²⁾	Mittel-Amerika ³⁾	Nord-Pazifik	Süd-Amerika ⁴⁾	Australien	Schwarzmeer	Südostafrika ⁵⁾	Westl. Mittelmeer ⁶⁾
West-Italien		Großbrit./Kont.	Westitalien		Buenos Aires	Großbritannien/Kont.			Europa		Großbritannien/Kont.				
1958 D.....	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70
1959 D.....	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69
1960 D.....	79	79	75	69	98	88	84	70	80	67	76	87	91	88	69
1961 D.....	83	81	76	73	100	99	96	72	83	66	80	86	100	81	65
1960 Juli.....	74	74	—	—	98	81	83	61	61	50	65	77	—	74	—
Aug.....	75	76	77	69	100	85	83	58	69	53	75	76	92	79	61
Sept.....	76	76	70	—	97	90	83	69	73	63	74	82	90	85	—
Okt.....	75	75	66	69	—	83	85	75	81	59	66	83	88	83	63
Nov.....	82	81	79	70	—	103	83	74	85	63	70	92	91	90	—
Dez.....	79	80	71	70	96	93	83	68	89	67	80	90	92	—	60
1961 Jan.....	83	85	68	69	—	93	—	65	74	74	81	95	101	88	—
Febr.....	81	80	71	68	95	89	78	71	77	68	79	94	98	—	64
März.....	80	79	71	68	—	88	—	71	76	63	76	93	98	—	83
April.....	81	76	76	70	87	77	78	69	82	65	79	81	89	78	65
Mai.....	87	83	76	72	104	—	109	86	74	—	80	82	—	73	—
Juni.....	82	79	74	68	107	96	99	65	76	60	78	81	—	76	59
Juli.....	79	75	75	68	—	84	96	68	65	60	81	82	96	73	63
Aug.....	82	79	88	75	—	92	97	75	87	61	84	83	—	86	64
Sept.....	84	82	82	84	—	111	103	76	97	58	83	85	—	90	60
Okt.....	89	85	81	84	—	120	103	81	97	72	83	85	108	85	60
Nov.....	86	85	81	82	105	111	97	75	99	74	79	85	106	83	65
Dez.....	83	82	75	67	—	126	—	68	88	72	77	84	106	76	—
1962 Jan.....	74	73	67	60	—	94	85	63	76	73	73	82	105	70	57
Febr.....	77	75	67	62	89	102	83	65	78	68	70	80	76	70	—
März.....	76	73	68	60	83	86	81	66	65	71	74	79	76	74	—
April.....	76	75	78	77	—	88	81	67	85	60	81	83	88	74	—
Mai.....	75	75	73	62	95	81	—	66	84	64	73	77	85	70	—
Juni.....	69	68	69	54	—	83	—	68	74	—	61	71	—	66	77
Juli.....	64	61	61	51	—	74	—	47	54	55	61	63	88	62	54

Land →	Italien ¹⁾															
	noch Europafahrt				Afrika-fahrt	Amerikafahrt					Asienfahrt (Japanfahrt)					
	Indexgruppe →	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Gruppen-Index	Kohle	Erz			Gruppen-Index	Kohle/Zucker/Getreide	Getreide	Phosph./Salz	Erz
									Northern Range	Brasilien	Afrika/Mittelmeer ¹⁰⁾					
Großbritannien/Kontinent		West-Europa		Großbrit./Kont.	Süd-Afrika	Süd-amerika	Northern Range			Japan						
1958 D.....	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83	
1959 D.....	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84	
1960 D.....	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82	
1961 D.....	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88	
1960 Juli.....	87	—	78	67	84	82	86	—	—	78	70	73	54	74	77	
Aug.....	87	65	84	73	—	78	86	73	—	74	70	75	57	—	77	
Sept.....	70	64	63	72	—	86	86	—	—	—	72	77	61	—	78	
Okt.....	78	63	80	84	—	84	85	—	—	83	70	75	63	67	74	
Nov.....	82	74	83	—	—	98	85	—	112	—	74	80	65	77	76	
Dez.....	87	64	83	—	—	81	92	76	—	74	76	75	72	—	81	
1961 Jan.....	106	69	96	101	—	85	85	—	—	—	78	77	73	—	83	
Febr.....	79	69	84	101	—	86	84	82	95	82	78	78	73	—	82	
März.....	77	63	81	98	88	85	85	—	—	81	81	82	73	—	88	
April.....	74	65	70	95	—	99	107	91	—	98	86	87	76	—	96	
Mai.....	99	71	73	75	—	106	108	—	125	84	88	97	76	—	90	
Juni.....	87	65	88	90	—	94	106	91	—	85	85	93	71	—	92	
Juli.....	83	64	69	86	97	89	95	87	—	86	80	86	63	—	90	
Aug.....	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86	
Sept.....	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85	
Okt.....	90	77	59	79	—	111	115	—	135	83	86	94	74	—	91	
Nov.....	84	75	60	83	—	92	109	57	120	82	83	88	74	—	89	
Dez.....	—	76	70	—	—	84	100	—	—	69	86	85	—	—	87	
1962 Jan.....	63	63	59	79	—	91	—	91	—	—	73	75	72	—	—	
Febr.....	82	63	58	77	—	94	90	—	112	79	76	74	63	82	79	
März.....	82	72	57	67	—	90	83	81	112	79	74	75	69	—	77	
April.....	69	71	59	67	—	84	90	—	—	79	73	78	65	—	76	
Mai.....	82	80	72	66	72	90	90	—	—	—	72	72	67	—	76	
Juni.....	66	69	49	75	—	80	81	—	—	79	61	62	52	—	69	
Juli.....	64	55	47	74	—	86	81	—	103	74	59	60	53	—	65	

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

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

Darstellungsform → Route Tanker-Großklassen →	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs													
	insgesamt		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
			Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
von → nach →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 ¹⁾	100,0		32,6		34,9		38,5		40,3		49,2 ²⁾ 80,10 ³⁾		51,5 ²⁾ 83,2 ²⁾		37,0 ²⁾ 80,3 ²⁾	
Grundtarif Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32,6		34,6		38,5		40,10		49,5 ²⁾		51,7 ²⁾		35,3 ²⁾	
1954 D	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁴⁾		87,9 ⁴⁾		70,7 ⁴⁾	
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁴⁾		95,6 ⁴⁾		82,10 ⁴⁾	
1958 D	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I.	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1961 D	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8	38,10	35,11
1959 I.	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II.	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III.	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV.	106,9	94,7	34,9	30,9	36,6	32,8	41,1	36,5	43,8	38,8	59,1	53,1	61,5	55,1	43,11	39,8
1960 I.	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II.	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1
III.	97,6	87,7	31,9	28,6	33,8	30,3	37,6	33,8	39,10	35,10	54,6	49,7	56,7	51,6	40,8	37,2
IV.	100,2	88,7	32,7	28,10	34,7	30,7	38,6	34,1	40,11	36,3	55,9	50,1	57,11	52,0	41,7	37,6
1961 I.	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	35,1	32,0	37,3	34,1	51,4	47,6	53,4	49,3	38,5	35,8
II.	92,5	84,1	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	52,0	47,10	54,0	49,8	38,10	35,11
III.	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2	39,4	36,3
IV.	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8	38,9	35,11
1962 I.	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,9	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11	39,1	36,1
II.	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6	38,2	34,5
III.	87,1	79,6	28,4	25,10	30,1	27,6	33,6	30,7	35,7	32,6	49,4	45,7	51,2	47,4	36,11	34,4

3. Sonstige Schiffsindex (Großbritannien)

Indexart →	Activity — Index											Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- rentabi- litäts- Index
Indexgruppe →	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dünge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv	insgesamt	insgesamt	
Basis →	Januar—Juni 1954 = 100												Getreide- Scale = 100
1954 Jan./Juni	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— ⁵⁾	7,5	5,5	— ⁵⁾	100,0	—	
1955 D	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— ⁵⁾	110,5	—	
1956 D	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—	
1957 D	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—	
1958 D	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	165	
1959 D	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	175r	
1960 D	165,3	76,3	13,7	12,7	6,1	10,6	13,2	8,2	8,9	15,5	131,9	175	
1961 D	183,9	84,7	17,4	14,5	5,4	8,5	20,6	7,9	12,8	12,2	162,1	195	
1960 Okt.	152,9	81,3	16,2	9,2	3,4	8,9	13,2	8,2	7,9	4,7	106,7	117	
Nov.	168,0	83,7	12,1	12,3	5,5	5,0	15,4	10,8	12,8	10,4	144,1	127	
Dez.	235,1	93,4	12,8	14,0	3,1	9,1	24,7	10,0	16,9	51,1	161,5	102	
1961 Jan. ⁶⁾	218,9	114,7	24,6	15,7	3,1	8,9	13,9	8,4	15,3	14,2	215,9	133	
Febr. ⁶⁾	174,9	98,6	14,2	8,4	3,6	8,5	8,3	5,7	12,2	15,3	199,6	141	
März ⁶⁾	189,4	82,1	21,8	10,4	7,6	7,8	22,0	6,4	13,2	18,1	186,5	138	
April ⁶⁾	169,1	54,1	10,7	15,3	5,8	4,8	47,8	5,1	8,2	17,3	177,6	176	
Mai ⁶⁾	179,5	64,2	20,6	20,5	3,8	4,8	33,3	10,0	10,1	12,2	160,1	328	
Juni ⁶⁾	166,5	51,0	21,0	12,0	7,8	10,6	33,2	14,3	14,0	2,6	168,2	231	
Juli ⁶⁾	138,0	51,5	15,9	11,9	6,9	14,4	10,2	9,4	9,4	8,4	127,4	159	
Aug. ⁶⁾	140,3	62,9	15,4	13,7	5,1	6,6	16,3	5,6	7,8	6,8	139,7	192	
Sept. ⁶⁾	172,4	76,8	10,9	16,3	6,1	8,6	20,3	5,1	11,4	16,8	94,8	256	
Okt. ⁶⁾	224,0	121,0	14,5	16,2	7,1	8,5	18,7	5,4	18,3	14,3	173,2	239	
Nov. ⁶⁾	222,2	126,5	16,7	14,8	4,8	9,1	15,0	7,9	14,3r	13,0	153,3	201	
Dez. ⁶⁾	211,3	112,4	22,8	18,8	2,8	8,9	8,6	11,2	19,3	6,6	146,9	146	
1962 Jan. ⁶⁾	221,2	118,5	26,2	12,9	2,8	7,6	11,4	12,0	12,5	17,2	122,1	114	
Febr. ⁶⁾	204,5	115,0	22,3	12,9	4,3	10,3	9,7	14,1	9,1	6,8	130,7	—	
März ⁶⁾	175,1	102,3	9,4	10,1	3,8	14,2	8,9	6,2	16,8	3,3	124,4	—	
April ⁶⁾	158,9	99,0	14,2	12,7	5,4	8,0	8,8	3,9	6,8	0,2	73,5	—	
Mai ⁶⁾	167,8	99,6	16,8	12,7	4,5	9,8	5,3	7,9	9,7	1,5	142,9	—	
Juni	126,8	75,0	6,9	9,7	4,1	8,8	4,1	5,7	10,7	1,8	125,0	—	
Juli	146,0	61,4	11,6	8,6	4,1	4,8	6,1	4,3	8,2	36,8	114,0	—	
Aug.	140,7	79,8	6,1	5,6	6,3	8,6	7,9	3,6	12,9	9,9	130,2	—	

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1957		1958		1959		1960		1961		1962			
			Durchschnitt												September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	
Europa																
Belgien	Brüssel	HF HR HR a)	106 190 —	77 139 —	109 197 —	80 144 115 ^{a)}	109 197 —	80 144 115	109 197 —	80 144 115	107 194 —	77 139 111	112 202 —	80 144 115		
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 200 —	89 159 130	111 200 —	90 164 132	111 200 —	93 168 136	111 200 —	93 168 136	111 200 —	93 168 136	111 200 —	93 123 123		
	Bremen	HF HR HR c) HR d)	136 245 — —	102 184 132 —	128 231 — —	102 184 132 —	128 231 — —	102 184 132 —	128 231 — —	102 184 132 —	127 233 — —	97 177 132 —	120 240 — —	72 144 — —		
	Düsseldorf	HF HR HR b) HR c)	66 119 — —	50 90 62 70 ²⁾	62 112 — —	50 90 62 ³⁾ 70	62 112 — —	50 90 — 70	62 112 — —	50 90 — 70	62 114 — —	48 88 — 70	62 124 — —	38 76 — —		
	Hamburg	HF HR HR c)	136 245 —	102 184 144 ²⁾	128 231 —	102 184 144	128 231 —	102 184 144	128 231 —	102 184 144	131 241 —	102 187 144	128 256 —	79 158 —		
	Hannover	HF HR HR c)	92 166 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	86 155 —	69 125 96	86 158 —	66 122 96	85 170 —	52 104 —		
	München	HF HR HR c)	94 170 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	88 159 —	70 126 98	88 161 —	68 125 98	85 170 —	60 120 —		
	Nürnberg	HF HR HR c)	54 98 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	50 90 —	40 72 60	50 92 —	39 72 60	50 100 —	35 70 —		
	Stuttgart	HF HR HR c)	54 98 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	50 90 —	40 72 56	50 92 —	39 71 56	50 100 —	32 64 —		
Frankreich	Paris	HF HR	134 241	103 186	141 255	109 196	143 258	110 198	143 258	110 198	144 261	108 195	166 299	124 224		
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	708 1275 —	536 965 718 ³⁾	708 1275 —	536 965 —	708 1275 —	536 965 —	708 1275 —	536 965 —	680 1225 —	516 928 —	674 1214 —	511 920 —		
Großbritannien	London	HF HR HR ab)	233 420 —	182 329 249 ⁴⁾	243 438 —	188 339 260 ⁴⁾	245 441 —	189 341 260 ⁴⁾	245 441 —	189 341 260 ⁴⁾	237 427 —	183 330 —	245 441 —	189 341 —		
Italien	Mailand	HF HR HR a)	217 391 —	158 285 255	225 405 —	164 296 265	225 405 —	164 296 252	225 405 —	164 296 247 ⁴⁾	218 393 —	159 286 236 ⁴⁾	226 407 —	164 296 247 ⁴⁾		
	Rom	HF HR HR a)	318 573 —	231 416 b) 369 ⁴⁾	330 594 —	240 432 388 ⁴⁾	330 594 —	240 432 360 ⁴⁾	330 594 —	240 432 360 ⁴⁾	320 576 —	232 418 —	330 594 —	240 432 360 ⁴⁾		
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	414 746 —	301 542 434	414 746 —	301 542 434	414 746 —	301 542 434	414 746 —	301 542 434	393 707 —	283 509 405	403 726 —	289 521 418		
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	112 201 —	81 146 —	116 209 —	85 153 —	116 209 —	85 153 120 ⁴⁾	116 209 —	85 153 120 ⁴⁾	114 206 —	82 148 —	119 215 —	85 153 —		
Norwegen	Oslo	HF HR HR ab)	377 680 —	310 558 411 ⁴⁾	387 697 —	322 579 —	392 707 —	327 589 —	394 710 —	328 591 —	390 702 —	318 572 —	406 731 —	328 591 —		
Österreich	Wien	HF HR	207 372	151 272	210 378	153 276	210 378	153 276	210 378	153 276	204 366	148 268	210 378	153 276		
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	534 962 —	395 712 —	543 978 —	402 724 —	543 978 —	402 724 —	543 978 —	402 724 636	522 940 —	386 695 611	517 931 —	382 688 605		
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	333 601 —	242 437 —	346 623 —	252 454 —	346 623 —	252 454 377 ²⁾	346 623 —	252 454 377	336 605 —	245 442 —	334 602 —	244 440 359		
	Madrid	HF HR HR a)	410 739 —	304 548 —	417 751 —	309 557 —	417 751 —	309 557 464 ²⁾	417 751 —	309 557 464	401 723 —	297 535 446	398 717 —	294 530 442		
Schweden	Stockholm	HF HR HR a)	377 680 —	310 558 b) 411 ⁴⁾	387 697 —	322 579 —	392 707 —	327 589 —	394 710 —	328 591 —	390 702 —	318 572 —	406 731 —	328 591 —		
Schweiz	Genf	HF HR HR ab)	180 324 —	131 236 199	176 317 —	131 236 199	174 314 —	131 236 199	174 314 —	131 236 —	169 304 —	127 229 —	174 314 —	132 238 —		
	Zürich	HF HR HR ab)	126 227 —	92 166 140	126 227 —	92 166 140	126 227 —	92 166 140	126 227 —	92 166 140	122 220 —	89 160 —	126 227 —	92 166 —		
Türkei	Istanbul	HF HR	825 1485	603 1085	830 1494	608 1095	830 1494	608 1095	830 1494	608 1095	798 1437	585 1053	791 1424	580 1044		

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1957		1958		1959		1960		1961		1962			
			Durchschnitt												September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		I.	Spar
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar		
Afrika																
Ägypten	Kairo	HF	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾		
		HR	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾		
Südafrik.	Johannesburg	HF	2447	1706	2588	1768	2635	1788	2711	1744 ²⁾	2825	1549	2800	1535		
Union		HR	4405	3071	4659	3182	4743	3219	4880	3140 ²⁾	5085	2788	5040	2763		
Asien																
Aden	Aden	HF	1800	1318	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 ¹⁾		
		HR	3240	2373	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 ¹⁾		
Birma	Rangun	HF	2905	2094	3064	2174	3205	2262	3284	2232 ²⁾	3300	2001	3271	1983		
		HR	5229	3770	5516	3913	5769	4071	5912	4018 ²⁾	5941	3602	5888	3570		
Ceylon	Colombo	HF	2441	1709	2482	1729	2570	1791	2637	1806 ³⁾	2645	1718	2621	1703		
		HR	4394	3076	4468	3113	4626	3225	4748	3251 ³⁾	4761	3094	4718	3066		
Indien	Bombay	HF	2185	1509	2223	1529	2312	1591	2379	1606 ³⁾	2396	1526	2375	1512		
		HR	3933	2716	4002	2753	4161	2865	4283	2891 ³⁾	4314	2747	4275	2722		
	Kalkutta	HF	2429	1709	2470	1729	2559	1791	2623	1806 ³⁾	2622	1718	2599	1703		
		HR	4370	3076	4446	3113	4606	3225	4723	3251 ³⁾	4721	3014	4679	3066		
Irak	Bagdad	HF	1435	977	1461	994	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 ¹⁾		
		HR	2583	1759	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 ¹⁾		
Iran	Abadan	HF	1529	1094	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 ¹⁾		
		HR	2753	1970	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 ¹⁾		
	Teheran	HF	1623	1118	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 ¹⁾		
		HR	2922	2013	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 ¹⁾		
Japan	Tokio	HF	4058	2799	4243	2888	4421	2997	4526	2979 ³⁾	4544	2735	4503	2711		
		HR	7305	5039	7638	5203	7956	5394	8147	5362 ³⁾	8179	4924	8106	4880		
Libanon	Beirut	HF	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾		
		HR	2076	1419	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾		
Philippinen	Manila	HF	3705	2564	3899	2662	4061	2765	4149	2744 ²⁾	4148	2509	4111	2487		
		HR	6669	4616	7019	4792	7310	4977	7468	4939 ²⁾	7467	4517	7400	4477		
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3105	2164	3273	2244	3426	2332	3508	2293 ³⁾	3515	2034	3484	2016		
		HR	5589	3896	5892	4024	6167	4197	6315	4128 ³⁾	6328	3662	6272	3629		
Syrien	Damaskus	HF	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾		
		HR	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾		
Thailand	Bangkok	HF	3070	2129	3229	2209	3370	2297	3452	2258 ³⁾	3470	2001	3439	1983		
		HR	5526	3833	5813	3976	6066	4134	6214	4065 ³⁾	6247	3602	6191	3570		
Australien und Ozeanien																
Australischer Bund	Sydney	HF	3893	2834	4034	2940	4264	3055	4396	3046 ³⁾	4385	2792	4346	2767		
		HR	7008	5102	7262	5292	7675	5499	7913	5483 ³⁾	7893	5026	7823	4981		
Amerika																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3218	2361 ³⁾	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866	3076	1752 ²⁾		
		HR	5792	4250 ³⁾	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359	5537	3154 ²⁾		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3073	2235 ³⁾	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2996	1678	2948	1552 ²⁾		
		HR	5531	4023 ³⁾	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5393	3021	5307	2794 ²⁾		
Chile	Santiago	HF	3470	2533 ³⁾	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3344	2032	3288	1912 ²⁾		
		HR	6202	4560 ³⁾	6453	4684	6502	4725	6502	4725	6019	3658	5919	3442 ²⁾		
Kolumbien	Barranquilla	HF	2363	1882	2394	1882	2415	1882	2415 ³⁾	1844 ³⁾	2321	1636	2300 ³⁾	1608 ³⁾		
		HR	4255	3388	4309	3388	4347	3388	4347 ³⁾	3320 ³⁾	4177	2946	4140 ³⁾	2895 ³⁾		
		HR a)	4213 ⁴⁾	3219 ⁴⁾	—	b) 2980 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—		
Uruguay	Montevideo	HF	3218	2361 ³⁾	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866	3076	1752 ²⁾		
		HR	5792	4250 ³⁾	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359	5537	3154 ²⁾		
Venezuela	Caracas	HF	2321	1853	2352	1853	2373	1853	2373 ³⁾	1823 ³⁾	2280	1636	2260 ³⁾	1608 ³⁾		
		HR	4178	3336	4234	3336	4272	3336	4272 ³⁾	3281 ³⁾	4105	2946	4068 ³⁾	2895 ³⁾		
		HR a)	4137 ⁴⁾	3166 ⁴⁾	—	b) 2927 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—		
Vereinigte Staaten	New York	HF	1883	1379	1951	1458	2016 ³⁾	1512 ³⁾	2025 ³⁾	1374 ³⁾	1946	1179	1928 ³⁾	1168 ³⁾		
		HR	3390	2483	3513	2625	3629 ³⁾	2722 ³⁾	3645 ³⁾	2474 ³⁾	3502	2122	3470 ³⁾	2102 ³⁾		
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		HR c)	—	b) 2074 ⁴⁾	—	b) 2074 ⁴⁾	—	—	—	1662 ²⁾	1612 ²⁾	—	—	—		

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
			Durchschnitt								September
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84	0,84	0,81	0,84
		über 45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,61	0,64
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	1,93	1,93	2,02	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12
		über 45	1,46	1,47	1,51	1,59	1,65	1,68	1,61	1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45	0,97	0,97	1,02	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10
		46 bis 500	} 0,75	} 0,76	} 0,76	} 0,79	} 0,80	} 0,80	} 0,80	} 0,73
		501 bis 1000								
		über 1000								
	Bremen	1 bis 45	1,21	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,94	0,98	1,00	1,00	1,00	1,00
	Düsseldorf	1 bis 45	0,54	0,55	0,54	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,41	0,42	0,41	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45
	Hamburg	1 bis 45	1,21	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,94	0,98	1,00	1,00	1,00	1,00
	München	1 bis 45	0,76	0,76	0,78	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85
		über 45	0,59	0,59	0,59	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65
	Stuttgart	1 bis 45	0,41	0,42	0,42	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
		über 45	0,29	0,29	0,32	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35
Finland	Helsinki	1 bis 45	3,65	3,65	3,91	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92
		über 45	2,73	2,73	2,94	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96
Frankreich	Paris	1 bis 45	0,97	0,97	1,05	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04
		über 45	0,75	0,76	0,80	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80
Großbritannien	London	1 bis 45	1,47	1,47	1,60	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60
		über 45	1,12	1,13	1,18	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20
Italien	Rom	1 bis 45	2,02	2,02	2,10	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12
		über 45	1,51	1,51	1,60	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,80	0,80	0,84	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84
		über 45	0,62	0,63	0,63	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64
Norwegen	Oslo	1 bis 45	2,63	2,81	3,02	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16
		über 45	2,00	2,11	2,27	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36
Österreich	Wien	1 bis 45	1,30	1,30	1,39	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40
		über 45	1,00	1,01	1,05	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,57	3,57	3,78	3,92	3,95	3,95	3,79	3,32
		über 45	2,69	2,69	2,81	2,95	2,98	2,98	2,87	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	2,85	2,86	3,02	3,13	3,15	3,15	3,03	2,64
		über 45	2,14	2,14	2,27	2,34	2,35	2,35	2,26	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	2,68	2,82	3,02	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16
		über 45	2,01	2,11	2,27	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40
Schweiz	Zürich	1 bis 45	0,86	0,95	0,97	1,00	1,01	1,01	0,97	0,94
		über 45	0,65	0,70	0,71	0,75	0,76	0,76	0,73	0,64
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,03	5,12	5,38	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36
		über 45	3,76	3,82	4,03	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Kongo (Leopold v.)	Leopoldville	1 bis 45	10,57	11,12	11,76	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76
		über 45	7,92	8,34	8,82	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	9,79	10,32	11,00	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04
		über 45	7,34	7,75	8,23	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,22	3,23	3,31	3,29	3,32	3,32	3,19	3,32
		46 bis 500	} 2,39	} 2,43	} 2,47	} 2,46	} 2,48	} 2,48	} 2,38	} 2,48
über 500										
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	13,43	14,11	14,99	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80
		über 45	10,07	10,58	11,26	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	14,82	15,56	16,55	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00
		über 45	11,12	11,07	12,39	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76
Ceylon	Colombo	1 bis 45	13,43	14,11	14,99	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28
		über 45	10,07	10,58	11,26	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	19,09	20,01	21,29	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60
		46 bis 250	} 14,31	} 15,03	} 15,96	} 17,33	} 17,74	} 17,81	} 16,01	} 15,90
		251 bis 500								
		501 bis 1000								
		1001 bis 2500								
2501 bis 7500										
	Bombay	1 bis 45	12,12	12,74	13,52	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88
		über 45	9,08	9,54	10,16	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68
	Kalkutta	1 bis 45	13,23	13,90	14,78	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08
		über 45	9,91	10,42	11,09	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56
	Djakarta	1 bis 45	17,14	18,01	19,19	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96
		46 bis 2500	} 12,86	} 13,52	} 14,36	} 14,99	} 15,51	} 15,71	} 15,10	} 14,96
2501 bis 7500										
über 7500										
Irak	Basra	1 bis 45	7,56	7,96	8,44	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04
		über 45	5,68	5,97	6,34	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	8,72	9,17	9,70	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24
		über 45	6,55	6,89	7,31	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	23,24	24,40	25,96	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52
		46 bis 100	} 17,43	} 18,30	} 19,45	} 20,29	} 20,73	} 20,87	} 19,39	} 16,48
		101 bis 250								
		251 bis 500								
		501 bis 1000								
1001 bis 2500										
2501 bis 7500										
über 7500										
Libanon	Beirut	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	11,11	11,63	12,35	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76
		über 45	8,34	8,73	9,28	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84
Syrien	Damaskus	1 bis 45	5,63	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00
		über 45	4,22	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	15,97	16,80	17,85	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88
		über 45	11,99	12,61	13,40	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
			Durchschnitt								September
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ²⁾	1 bis 45	22,22	22,22	22,22	24,11	25,30	25,70	24,70	24,48
		über 45	16,66	16,67	16,67	18,07	18,97	19,28	18,53	18,36
Neuseeland	Auckland ²⁾	1 bis 45	25,87	25,87	25,87	27,76	28,95	29,36	28,39	28,48
		über 45	19,40	19,40	19,40	20,84	21,71	22,01	21,28	21,36
Amerika²⁾										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	19,53	20,25	20,50	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32
		46 bis 100	14,66	15,19	15,37	16,00	16,60	16,80	16,14	16,00
		101 bis 250							15,46	13,96
		251 bis 500							15,16	13,04
über 500							13,89	9,24		
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,38	21,38	22,05	22,65	22,76	22,76	21,66	21,04
		46 bis 100	16,08	16,09	16,59	17,01	17,09	15,77	16,05	15,16
		101 bis 250							15,25	12,76
		251 bis 500							14,96	11,88
		501 bis 1000							13,05	9,56
über 1500							12,94	9,24		
								12,64	8,32	
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	17,09	17,72	19,29	19,74	20,27	20,54	19,74r	19,56
		46 bis 100	12,84	13,32	14,49	14,83	15,22	15,41	14,81	14,68
		101 bis 250							14,20r	12,84
		251 bis 500							13,92	12,00
über 500							15,38	8,56		
Chile	Santiago	1 bis 45	20,08	20,80	21,04	21,86	22,67	22,93	22,04	21,84
		46 bis 100	15,08	15,61	16,79	16,42	17,02	16,50	16,55	16,40
		101 bis 250							15,85	14,32
		251 bis 500							15,53	13,36
über 500							13,70	9,56		
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,09	11,09	11,68	12,20	12,75	12,98	11,66	9,92
		46 bis 100	8,32	8,32	8,78	9,16	9,58	9,74	8,54	6,80
		101 bis 250							7,76	4,48
	251 bis 500							7,50	3,68	
	501 bis 1000								6,54	3,32
	über 1000							8,77	6,43	3,00
Toronto	Toronto	1 bis 45	11,57	11,55	12,14	12,66	13,22	13,44	12,10	10,24
		46 bis 100	8,72	8,69	9,11	9,53	9,95	9,15	8,90	7,16
		101 bis 250							8,13	4,84
		251 bis 500							7,86	4,04
		501 bis 1000							6,90	3,68
über 1000							6,80	3,36		
Kolumbien	Baranquilla	1 bis 45	15,12	15,12	15,88	16,44	16,55	16,55	15,66	15,04
		46 bis 100	11,34	11,34	11,93	12,35	12,43	11,80	11,55	10,64
		101 bis 250							10,75	8,24
		251 bis 500							10,45	7,36
		501 bis 1000							9,50	6,12
1001 bis 1500							9,39	5,80		
über 1500							9,20	5,48		
Kuba	Havana	1 bis 45	13,13	13,15	13,73	14,40	14,92	15,12	13,74	12,04
		46 bis 100	9,88	9,91	10,37	10,90	11,23	10,46	10,11	8,44
		101 bis 250							9,31	6,04
		251 bis 500							9,02	5,16
		501 bis 1000							8,13	4,76
1001 bis 1500							8,02	4,44		
über 1500							7,98	4,32		
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	14,44	14,49	15,08	15,71	16,28	16,51	15,05	13,28
		46 bis 100	10,99	11,09	11,55	12,11	12,55	11,72	11,40	9,64
		101 bis 250							10,60	7,24
		251 bis 500							10,31	6,36
		501 bis 1000							9,30	5,92
1001 bis 1500							9,19	5,60		
über 1500							9,08	5,28		
Peru	Lima	1 bis 45	19,53	19,53	20,20	20,80	20,92	20,92	19,89	19,28
		46 bis 100	14,69	14,70	15,20	15,62	15,71	14,57	14,72	13,84
		101 bis 250							13,92	11,44
		251 bis 500							13,63	10,56
		501 bis 1000							11,98	8,52
1001 bis 1500							11,87	8,20		
über 1500							11,64	7,52		
Uruquay	Montevideo	1 bis 45	19,53	20,25	20,50	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32
		46 bis 100	14,66	15,19	15,37	16,00	16,60	16,71	16,14	16,00
		101 bis 250							15,46	13,96
		251 bis 500							15,16	13,04
über 500							13,81	9,24		
Venezuela	Caracas	1 bis 45	14,32	14,32	15,04	15,67	15,79	15,79	15,06	14,68
		46 bis 100	10,75	10,75	11,30	11,75	11,84	11,43	11,07	10,36
		101 bis 250							10,27	7,96
		251 bis 500							9,98	7,08
		501 bis 1000							9,22	5,84
1001 bis 1500							9,11	5,52		
über 1500							8,96	5,08		
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	11,47	11,47	12,05	12,58	13,13	13,36	12,02	10,28
		46 bis 100	8,61	8,61	9,07	9,46	9,87	9,03	8,81	7,04
		101 bis 250							8,01	4,64
		251 bis 500							7,71	3,76
		501 bis 1000							6,71	3,36
über 1000							6,61	3,04		

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

B. Güterverkehr

2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen
in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	
			November								September
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.	a) Bagdad	100	4,62	—	—	4,70	4,70	4,70	4,48	4,48	
	c) Brussel	200	0,46 ¹⁾	0,46 ¹⁾	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48 ³⁾	
	a) Damaskus	100	3,53	—	3,65	3,65	3,53	3,53	3,36	3,36	
	Mexiko City	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,24	—	
		500	—	—	—	—	—	—	6,20	—	
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) New York	45	5,08	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82	3,64	3,64	
	a) Teheran	45	5,46 ²⁾	5,45 ²⁾	5,59 ²⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	
Holz, Kunstwaren.	a) Algier	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52	1,52	
	a) New York	45	5,08	5,09	5,09	5,09	5,09	3,36	3,20	3,20	
Gewebe, ohne Textilfertigungsgüter	Casablanca	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60	1,60	
	e) Göteborg	100	1,39 ¹⁾	1,39 ¹⁾	1,47 ¹⁾	1,47 ¹⁾	—	—	1,36	1,36	
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	a) New York	45	4,87	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	2,88	2,88	
		500	—	—	—	—	—	—	2,72	2,72	
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	
	c) Teheran	45	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	
	Brüssel	45	0,46 ¹⁾	0,46 ¹⁾	0,46 ³⁾	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	
Silberschmiede- u. Schneidwaren aus Silber		100	—	—	—	—	—	—	—	0,40	
	c) Göteborg	100	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—	1,40	1,40	
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	
	c) Teheran	45	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	
	c) New York	45	5,33	5,33	—	—	5,88	5,88	—	—	
Bijouteriewaren	d) London	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	e) Brüssel	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	
		500	—	—	—	—	—	—	—	4,40	
	New York	45	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80	
Geschäfts-, Buromaschinen		1000	—	—	—	—	—	—	2,64	2,64	
	Kairo	100	3,24	3,24	3,40	3,86 ⁴⁾	3,86 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	
	New York	45	5,08	5,08	5,33	5,33	5,33	4,40	4,40	4,40	
		250	—	—	—	—	—	—	2,80	2,80	
Kugellager		3000	—	—	—	—	—	—	2,64	2,64	
	London	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84	
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	—	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,44	1,44	
	c) Amsterdam	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	
		250	—	—	—	—	—	—	—	0,40	
	c) Bagdad	45	—	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87	4,64	4,64	
	Bogotá	45	—	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53	8,12	—	
		250	—	—	—	—	—	—	7,96	—	
		500	—	—	—	—	—	—	6,92	—	
		1000	—	—	—	—	—	—	6,52	—	
	Caracas	45	—	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	6,84	—	
		250	—	—	—	—	—	—	6,68	—	
		500	—	—	—	—	—	—	5,84	—	
		1000	—	—	—	—	—	—	5,36	—	
	Curacao	45	—	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	6,52	—	
		250	—	—	—	—	—	—	6,36	—	
		500	—	—	—	—	—	—	6,28	—	
		1000	—	—	—	—	—	—	5,80	—	
		1000	—	—	—	—	—	—	4,44	—	
	Mexiko City	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,12	—	
		250	—	—	—	—	—	—	5,96	—	
		500	—	—	—	—	—	—	5,92	—	
		1000	—	—	—	—	—	—	5,44	—	
		45	6,13	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	3,52	3,52	
	250	—	—	—	—	—	—	3,36	3,36		
	1000	—	—	—	—	—	—	2,88	2,88		
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44	1,44	
	d) Mexiko City	45	8,36	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85	5,84	—	
		500	—	—	—	—	—	—	5,80	—	
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-	a) New York	45	5,09	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	
	c) London	45	—	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör		100	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80	
	Athen	45	—	—	—	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32	
	Beirut	45	—	—	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	
	Houston	45	7,06	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89	4,80	—	
	Kairo	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	
	b) New York	45	—	5,08	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	
	Uhren aller Art a. n. g.	Houston	45	7,73	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64	7,56	—
			100	—	—	—	—	—	—	6,12	—
			250	—	—	—	—	—	—	5,24	—
			500	—	—	—	—	—	—	4,84	—
		1000	—	—	—	—	—	—	4,52	—	
Montreal		45	—	—	—	6,38	6,38	6,38	6,00	6,00	
		100	—	—	—	—	—	—	4,56	4,56	
		250	—	—	—	—	—	—	3,68	3,68	
		500	—	—	—	—	—	—	3,28	3,28	
		1000	—	—	—	—	—	—	2,96	2,96	
		45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01	6,00	6,00	
		100	—	—	—	—	—	—	4,56	4,56	
	250	—	—	—	—	—	—	3,68	3,68		
	500	—	—	—	—	—	—	3,28	3,28		
	1000	—	—	—	—	—	—	2,96	2,96		
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,24	3,24	
	c) Brussel	100	0,50	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	—	
		250	0,46	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42	0,40	—	
	c) Casablanca	100	—	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,84	1,84	
	e) Tunes	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52	

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindestgewicht je Sendung in kg	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	
			November							September	
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	—	—	1,47	1,47	1,47	1,47	1,40	1,40	
	Lissabon	250	—	1,22	1,22	—	2,06 ⁴⁾	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	
	Tanger	45	—	—	1,72	1,72	1,72	1,72	1,64	1,64	
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme	Damaskus	45	2,56 ²⁾	2,56 ²⁾	2,81 ²⁾	2,81 ²⁾	2,26	2,06	1,96	1,96	
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32	3,32	
	Istanbul	250	2,06	—	—	—	2,35	2,35	2,24	2,24	
	Kairo	45	2,23 ²⁾	—	2,35 ²⁾	2,35 ²⁾	2,27	2,27	2,16	2,16	
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04	4,04	
	Karachi	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	
	Oran	100	—	—	—	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52	
	Teheran	250	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	
Opium roh	Istanbul	250	—	2,39	2,52	2,52	2,52	2,52	2,40	2,40	
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45 250 ⁶⁾	— —	5,54 —	5,46 —	5,46 —	5,46 ⁵⁾ 4,17 ⁶⁾	5,46 ⁵⁾ 4,17 ⁶⁾	3,62 ⁵⁾ —	3,64 ⁵⁾ —	
	b) New York	45 250 ⁶⁾	5,12 —	5,08 —	5,08 —	5,12 —	5,09 ⁵⁾ 3,80 ⁶⁾	5,09 ⁵⁾ 3,80 ⁶⁾	3,62 ⁵⁾ —	3,64 ⁵⁾ —	
Kosmetika, Toilettenartikel und Parfume a. n. g.	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,12	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64 ⁵⁾	
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45 100 250	— — —	— 2,44 —	— 2,44 —	— — —	— — —	2,69 2,44 1,81	2,81 2,44 1,72	2,68 2,32 1,72	2,56 2,32 1,72
	Bangkok ⁷⁾	45 ⁷⁾	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88	4,88	
	Johannesburg	250	4,70	4,70	—	4,96	4,96	4,96	4,72	4,72	
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,00	3,00	
	b) London	100	0,76	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84	
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84	
	b) Montreal	45	—	5,54	5,37	4,49	4,54 ⁷⁾	4,54 ⁷⁾	3,44 ⁸⁾	3,40 ⁵⁾	
	New York ¹⁰⁾	45	5,12	—	5,08	4,20	4,17 ⁵⁾	4,17 ⁵⁾	—	—	
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59	0,56	0,52	
	Teheran	250	2,98	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100 500	— 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,97 0,84	0,92 0,80	0,92 0,80	
	New York	45	4,83	4,54	4,62	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	
	Tokio	100	—	—	9,58	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	
	Bogota	100	—	8,99 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	6,68	6,68	
	Caracas	100	—	6,64 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	5,68	5,68	
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten	Dublin	45	—	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,12	1,12	
	c) London	45 100 250 500	— 0,76 — —	— 0,76 — —	— 0,76 — —	— 0,76 — —	— 0,76 — —	— 0,76 — —	— 0,72 — —	— 0,80 ¹³⁾ 0,72 ¹³⁾ 0,64 ¹³⁾	
	c) Manchester	100 500	0,97 —	0,97 —	0,97 —	0,97 —	0,97 —	0,97 —	0,92 —	0,92 0,80 ¹³⁾	
	Mexiko City	45	—	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	
	New York	45	4,91	4,54	4,62	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	
	Paris	45	—	0,50	0,50 ¹⁾	0,50	0,50	0,50	0,48	0,48	
	Tokio	100	—	—	—	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00 ¹³⁾	
	Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45 100 250	— — —	— — —	— — 1,34	— — 1,34	— — 1,34	— — 1,34	— — 1,28	— — 1,28
		d) Brüssel	100	0,38	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48 ¹²⁾
		e) Malmö	100	—	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	1,20	1,20
		c) Manchester	45 100 250 500	— — — —	— — 1,05 —	— — 1,05 —	— — 1,05 —	— — 0,88 —	— — 0,88 —	— — 0,84 —	— — 0,84 0,76
		Mexiko City	100	—	7,14 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	5,28	5,28
		Paris	45	—	—	0,55 ⁸⁾	0,55 ³⁾	0,55	0,50	0,48	0,48
e) New York		45	4,91	4,54	4,62	4,66	4,63 ⁵⁾	4,63 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	
Tel Aviv/Jaffa		100	—	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	
e) Zürich		45	—	—	0,59	0,59	0,59	0,59	0,56	0,52	
Gold, verfeinert oder unverfeinert		c) Johannesburg	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	—	—	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	
	Glasgow	100 250	— 1,05 ³⁾	— 1,05 ⁴⁾	— —	— —	— 1,18	— 1,18	— 1,12	— 1,00	
	b) Houston	45	7,10	6,59	6,26	6,30	6,30 ⁵⁾	6,30 ⁵⁾	5,38 ⁵⁾	—	
	b) New York	45 250 3000	5,59 — —	5,09 — —	5,33 — —	5,38 — —	5,37 ⁵⁾ — —	5,37 ⁵⁾ — —	4,41 ⁵⁾ 2,82 ⁵⁾ —	4,40 2,64 2,64	
	Stockholm	100	1,51	1,72 ⁴⁾	1,81 ⁴⁾	1,85 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	
	Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100 250	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,80 0,71	0,76 0,68	0,72 0,64

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Pf

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten			
	Orts-				Fern-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-	
	verkehr													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	bis 20 g	jede weit. 20 g			
1. 12. 1933	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15	
1. 3. 1946	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30	
1. 9. 1948	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20	
1. 7. 1954	10	20	30	40	20	40	60	80	40	20	8	10	20	

Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands-				Auslands-			Inlands-			Auslands-		
	verkehr							verkehr					
bis 20 g	über 20 g bis 30 g	über 30 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens
1. 12. 1933	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25
1. 3. 1946	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50
1. 9. 1948	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30
1. 7. 1954	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	10	10	40

Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben						Packchen		
	Inlands-			Auslands-			Inlands-	Auslands-	
	verkehr							verkehr	
bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens			für je 50 g	mindestens
1. 12. 1933	8	15	30	5	5	10	40	10	50
1. 3. 1946	16	30	60	10	10	20	80	20	100
1. 9. 1948	10	20	40	10	5	10	60	10	60
1. 7. 1954	15	25	50	10	10	20	70	20	80

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km) ¹⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
15. 1. 1932	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1. 3. 1946	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1. 9. 1948	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
20. 10. 1951	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1. 5. 1958	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postguter		
	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	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾
1. 9. 1948	260	280	300	320	340	360	50 ²⁾	60 ²⁾	70 ²⁾
20. 10. 1951	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1. 5. 1958	390	420	450	480	510	540	80	100	120

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr ³⁾				Zeitungszustellgebühr					
	für jede Ausgabe ⁴⁾ im durchschnittlichen Nummerngewicht				für jede Zeitung monatlich					
	bis 30 g monatlich	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wochentlich einmalig	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz	
		für jedes weitere g			einmalig	zweimalig				
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen					
1. 12. 1933	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72	
1. 3. 1946	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144	
1. 9. 1948	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108	

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut ⁵⁾			Bahnhofszeitungen ⁶⁾						
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	für jede Sendung im Gewicht						zusätzlich für jede weit. 500g ⁷⁾
	bis 50 km	über 50 km		bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	über 1000 g bis 1500 g	über 1500 g bis 2000 g	
1. 12. 1933	2,5	5,0	20,0	5	10	20	30	45	60	10
1. 3. 1946	5,0	10,0	40,0	10	20	40	60	90	120	20
1. 9. 1948	3,5	7,5	30,0	8	15	30	45	70	90	15

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

Sätze in Pf

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

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

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	Hauptanschlüssen						
	für Einzelanschlüsse:						
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954	6,00	8,00	10,00	12,00			
	für Zweiteranschlüsse:						
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 6. 1950	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1. 7. 1954	4,00	5,50	7,00	8,00			

2. Ortsgesprächsgebühren

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

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

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)
in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾										
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ²⁾				
		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
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr											
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
Juli 1952											
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
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr ²⁾											
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
Juli 1952											
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
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM je Telegrammwort⁵⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme	Brieftelegramme ⁶⁾
	Ortstelegramme	Ferntelegammme	Ortstelegramme	Ferntelegammme		
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— ⁷⁾
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr
[a) gewöhnliche Telegramme⁸⁾, b) Brieftelegramme⁹⁾
in RM/DM je Telegrammwort

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

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

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

in RM/DM je Anschluß

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

4. Telexgebühren¹⁾ im Inlandsverkehr

in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

Stichtag der Neufestsetzung	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr				
		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 ²⁾	0,60	—	1,20	—	1,80	—
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr				
		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 ³⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)	zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)			
1. 2. 1956 ²⁾	0,60	—	0,80	—	1,20	—

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr

(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf⁴⁾)

in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer⁵⁾

Von Düsseldorf nach Land	Ort	Jahr ⁶⁾												
		1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Europa														
Frankreich	Paris	3,70	3,70	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	3,00	3,00	3,00	2,70
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80
Großbritannien ⁷⁾	London	5,20	5,20	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,45	3,45	3,45	3,30
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	6,30
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	—	—	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30
Niederlande	Amsterdam	1,90	1,90	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,80	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60
Schweden	Stockholm	—	5,75	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	4,20	(4,20) ⁸⁾	(4,20) ⁸⁾	(3,40) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾
Schweiz	Bern	2,25	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
Afrika														
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00
Asien														
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,80	45,90
Amerika														
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	36,00
Vereinigte Staaten	New York	—	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00
	San Franzisko	—	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00

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

D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

in RM/DM¹⁾

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Fahrstrecke											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Einfache Fahrt				Rückfahrchein ³⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte (10 Fahrten)			
1928 ²⁾	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 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,80) ⁴⁾	(1,60) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁵⁾ (10 Fahrten) gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 1957) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 1957) gültig nur an Werktagen				Arbeiterwochenkarte ⁶⁾ (6 Hin- und Rückfahrten)			
1928 ²⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
	Schülerwochenkarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 1957) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 1957) ⁸⁾ gültig an allen Tagen				Schülermonatskarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ²⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1. 4. 1939	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main), Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen)

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

B. Güterverkehr

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

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

2. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961; Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Verlager- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlichting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Hailey Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin, London; Steel and Coal, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschaftskorrespondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Verlager- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzburg; Frachten-Kurz- bzw. Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachten

Deutscher Seefrachtenindex

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg

Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 93. Jahrgang, S. 402 ff. und 618/19; 97. Jahrgang, Nr. 14/15 vom 2. 4. 1960; 98. Jahrgang Nr. 20 — 1. Oktober-Heft 1961¹⁾

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), herausgegeben von der Chamber of Shipping, Mai 1961¹⁾

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

Statistike Efterretninger, herausgegeben vom Statistike Departement, Kopenhagen, 50. Jahrgang, Nr. 9 vom 19. 2. 1958¹⁾

Index der Seefrachtraten, Norwegen

Norwegian Shipping News, Radhusgaten 8, Oslo, Jahrgang 1951, Nr. 10 und 17, vom 25. 8. 1951¹⁾

Index der Seefrachtraten, Schweden

Kommersella Meddelanden, herausgegeben vom Kommers Kollegium, Stockholm, 39. Jahrgang, Nr. 2, Februar 1952¹⁾; (Verlag: AB Nordiska Bokhandeln, Stockholm C)

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Informazioni Marittime, Via Alfredo Baccarini 24, Roma; Rivista di Politica Economica, Via Cesare Battisti 121, Roma, Estratto dal Fasc. VI — Juni 1959, Verfasser: Dr. Vito Dante Floro¹⁾; Inform. Maritt Anno XV Num. 7, Juli 1959¹⁾

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt

London Tanker Brokers' Panel, 36/38 New Broad Street, London E. C. 2; Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Petroleum Press Service, Mai 1954¹⁾; Erdöl-Informationsdienst, E. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3, vom 15. Juli 1959¹⁾

3. Sonstige Schifffahrtsindices

Activity Index

Zeitcharter-Volume-Index

Getreidetanker-Rentabilitäts-Index

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

s. Westinform Shipping Report Nr. 25 vom November 1954¹⁾

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

¹⁾ Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten ausführlichen Beschreibungen der Indexmethode.