

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

**PREISE
LÖHNE
WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

M-251

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1964/65



Bestellnummer: M 7 — vj 4/64

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Herbst 1964	3
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter)	10
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter)	10
Allgemeine Vorbemerkungen	11
Abkürzungen, Maße und Gewichte	11
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	15
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	16
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	17
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	20
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	21
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	23
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach 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. Fernsprecheverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (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. Postomnibusverkehr	
Postreisegebühren im Inlandsverkehr	39
Quellenverzeichnis	39
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	41

Abgeschlossen am 12. April 1965

Erschienen im Juni 1965

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

Preise für Verkehrsleistungen im Winter 1964/65

Eisenbahnverkehrstarife

In den Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Abt. C, „Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen“ wurden folgende Ausnahmetarife neu aufgenommen:

ab 1. Januar 1965:

2 B 8 für Schwerspat von Hallenberg und Meggen nach Dortmund und Duisburg

ab 15. Dezember 1964:

8 B 40 für Eisen und Stahl von bestimmten saarländischen Bahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen des Niederrhein- und Ruhrgebietes

ab 1. Januar 1965:

14 B 18 für Benzin zur chemischen Umwandlung

ab 1. November 1964:

4 B 16 für Zement (Neufassung)

Aufgehoben wurden folgende Ausnahmetarife
(Das Datum gibt den letzten Tag der Gültigkeit an:)

31. Dezember 1964:

21 S 6 für Nylongarne

31. Januar 1965:

Frachtbegünstigungen Erm I für ausländische Liebesgaben

31. Januar 1965:

23 S 1 für Linkrusta usw.

31. Oktober 1964:

1 B 1 für Schnittholz usw.

16. November 1964:

12 B 24 für Kalziumlegierungen und Kalziumsilizid

Die Ausnahmetarife

14 B 55 und

14 B 60 für bestimmte Mineralölerzeugnisse

werden ab 1. Januar 1965, der Ausnahmetarif

11 S 7 für Kaliumsulfat

wird ab 1. November 1964 in neuer Fassung angewendet.

Frankreich hat sich darum bemüht, bei der Deutschen Bundesbahn Ausnahmetarife für lothringische Minette nach dem Saarland zu erwirken. Die lothringische Minette hat einen Fe-Gehalt von 29 bis 32%, während Überssee-Erze zwischen 65 und 75% Fe-Gehalt aufweisen. Infolgedessen befürchten die lothringischen Gruben Absatzschwierigkeiten bei den bisher belieferten saarländischen Hütten. Bisher sind jedoch diese Ausnahmetarife noch nicht zugestanden worden.

Ab 1. Januar 1965 ist der Rollgebührentarif für Eil-, Fracht- und Expreßgut angehoben worden. Die Gebühren für Stückgut und Wagenladungen wurden in den mittleren Gewichtsklassen um 1,5 bis 3,7%, in den unteren Klassen um 10 bis 12% erhöht. Die Rollgebühren für die höheren Gewichtsklassen ab 4 t blieben unverändert. Die Expreßgut-Rollgebühren wurden um 11,5 bis 16,5% erhöht.

Österreich

Die Österreichischen Bundesbahnen schränken nach einem Beschluß des Parlaments anlässlich der Beratungen über den Haushaltsvoranschlag für 1965 das Ausmaß der Tarifabschlüsse für eine Reihe von Ausnahmetarifen ab Januar 1965 ein. Daraufhin wird mit einem Mehrertrag von 100 Mill. S gerechnet. Da sich für viele volkswirtschaftlich wichtige Güter, die besonders preismempfindlich bzw. transportkostenempfindlich sind (z. B.

Kohlen, Rundholz, Steine, Düngemittel), z. T. Frachtverteuerungen von 50 bis 100% ergeben, hat die österreichische Bundeswirtschaftskammer gegen die Herabsetzung der Tarifabschlüsse erhebliche Bedenken angemeldet.

Belgien

In Abänderung der seit über 74 Jahren geltenden belgischen Beförderungsgesetze trat am 1. Januar 1965 ein königlicher Erlass in Kraft, der den belgischen Eisenbahnen gestattet, für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern unveröffentlichte Sonderabmachungen (Kontrakte) zu treffen, die Preisnachlässe und andere Vergünstigungen bieten. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung dieser Kontrakte besteht nur für Güter, die unter den Montanvertrag der EGKS fallen. Aufgrund dieser Tarifkonzessionen kann die belgische Eisenbahnverwaltung kommerziell freier und beweglicher disponieren. Die niederländische Eisenbahn, der diese Vertragsrechte schon seit längerem zugestanden wurden, hat davon bereits in erheblichem Umfang Gebrauch gemacht.

Niederlande

Nachdem die niederländischen Eisenbahnen erst zum 1. März 1964 die Tarife für Stückgut und für Wagenladungen um 9 bzw. 8% erhöht hatten, haben sie diese Tarife zum 1. Januar 1965 um weitere 10% angehoben. Einige Sondertarife wurden erst am 1. Februar revidiert. Die Personenfahrpreise waren zuletzt zum 1. März 1963 heraufgesetzt worden und wurden ebenfalls zum 1. Januar 1965 weiter erhöht, z. B. die einfache Fahrt um 9,5%. Die Tarife für Rückfahrkarten und Zeitkarten wurden weniger stark angehoben.

In dem seit vier Jahren bestehenden Streit zwischen der Montanunion und der niederländischen Regierung wegen der Bekanntgabe von Transporttarifen war im Herbst 1962 vom Europäischen Gerichtshof eine Entscheidung gefällt worden, wonach die niederländischen Transporttarife zum mindesten für den Verkehr mit Montangütern veröffentlicht werden müssen. Die niederländische Regierung hat sich jetzt grundsätzlich zur nachträglichen Tarifveröffentlichung bereit erklärt und eine baldige Bekanntgabe der geltenden Montantarife in Aussicht gestellt.

Frankreich

Die für Ende 1964 vorgesehene Erhöhung der Personen- und Gütertarife bei der SNCF ist bis auf weiteres zurückgestellt worden. Es sollte ein weiterer Preisauftrieb vermieden werden.

Großbritannien

Die britischen Eisenbahnen haben zum 1. Februar 1965 ihre Frachttarife allgemein um 4%, ihre Personenfahrpreistarife um 8,33% erhöht. Als Begründung werden die Lohnerhöhungen für das Personal angegeben. Die Tarife im Londoner Vorortverkehr sind einstweilen noch nicht erhöht worden.

Norwegen

Am 1. Januar 1965 ist der Gütertarif umgestaltet worden. Eilstückgut und Frachtstückgut wurden zusammengefaßt und die entsprechenden Güterabfertigungen zusammengelegt. Die zuletzt in fünf Wertklassen eingeteilten Waggonladungen wurden zu einem einheitlichen Waggonfrachtgütertarif zusammengefaßt. Die Transportgebühr wird nur noch nach der gewichtsmäßigen Ausnutzung des Güterwagens und nach Entfernungsstufen berechnet. Die Art und der Wert des zu befördernden Gutes werden dabei nicht mehr berücksichtigt.

Gegenüber dem alten Wertklassentarif haben sich die Frachtsätze in der neuen 5-t-Klasse verteuert, und zwar hauptsächlich für kurze Strecken. In der 10-t-Klasse ergaben sich allgemein

nur geringfügige Tarifierhöhungen, gegenüber den oberen Wertklassen des alten Tarifs z. T. auch Tarifsenkungen. In den Hauptwagenklassen (15- und 20-t-Klasse) ermäßigten sich die Tarifsätze in unterschiedlichem Ausmaß (im Höchstfall um 38%).

Schweden/Norwegen

Die beiden Länder haben zum 1. Januar 1965 ein neues Frachtsystem im gegenseitigen grenzüberschreitenden Verkehr, den sogenannten NET-Tarif (Nordischer Einheitstarif), eingeführt. Die Frachten werden jetzt von der Versandstation in einem Land bis zur Bestimmungsstation im anderen Land durchgerechnet und zwar ohne Rücksicht auf die dazwischenliegende Grenze. Der neue Einheitstarif stellt im allgemeinen eine Frachtermäßigung um 15 bis 30% gegenüber dem bisherigen Berechnungsverfahren dar. Durch die Zusammenfassung der bisherigen sieben schwedischen und fünf norwegischen Güterklassen zu nur vier NET-Klassen wird die Frachtberechnung sehr vereinfacht. Um das neue Tarifschema den Marktverhältnissen anzupassen, wurden die Tarifspannen zwischen den NET-Klassen außerdem stark zusammengedrängt. Zugleich wurde die Mengestaffelung auseinandergezogen, um zu besserer Wagenauslastung anzureizen. Für Eilgut wird allgemein ein Frachtzuschlag in Höhe von 20% berechnet. Die Ausdehnung des neuen Durchgangstarifs auf den Verkehr mit Dänemark und Finnland wird vorbereitet.

UdSSR

Ab 1. Januar 1965 wurden die Gebühren für die Güterbeförderung um etwa 19,5% herabgesetzt. Im einzelnen waren die Tarifsenkungen unterschiedlich (bis zu 70%). Am stärksten verbilligten sich die Frachtsätze für hochwertige Güter wie z. B. Gummi und Gummiwaren, Kabel und elektr. Leitungsdraht.

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Union-Pacific-Eisenbahn hat für die Zeit vom 1. Januar bis 30. April 1965 einen verbilligten 30-Tage-Wintertarif eingeführt.

Fünf Eisenbahngesellschaften wurden zu einer neuen Gesellschaft, der Norfolk and Western Railway Company of Virginia, vereinigt. Sie betreibt ein Netz von 7 800 Meilen (= 12 553 km), das 14 Staaten umfaßt.

Allgemein bemühen sich die amerikanischen Eisenbahngesellschaften, durch stärkere Rationalisierung die Frachtsätze zu senken. Sie führen z. T. technische Neuerungen ein, die sich in Europa bewährt haben, nämlich Massengut-Pendelzüge, Behältertransporte und „Huckepackverkehr“. Bei der Verwendung von Behältern wird für die Frachtenberechnung das Gewicht des „Containers“ nicht berechnet, er wird vielmehr als Teil des Waggons angesehen. Die Frachtersparnis soll etwa 20% betragen.

Straßenverkehrstarife

Im Reichskraftwagentarif (RKT) wurde am 15. Dezember 1964 für alle Regelklassen (mit Ausnahme der Klasse G) eine 20-t-Klasse gebildet. Die Regelsätze der neuen Wagenklasse liegen um 5% unter den Sätzen der 15-t-Klasse. Die Ausnahmetarife wurden von dieser Maßnahme nicht berührt.

In den Reichskraftwagentarif wurden ferner mehrere Ausnahmetarife neu aufgenommen und zwar für:

- unbearbeitete Kohlenstoffkörper (F 12 B 26, ab 1. 9. 64)
- Mineralwasser und Limonade (F 18 B 70, ab 1. 10. 64)
- Schweres Heizöl (F 14 B 71, ab 15. 12. 64)
- Schrott (F 8 B 53, ab 1. 1. 65)
- Eisen und Stahl (F 8 B 51, ab 1. 3. 65)
- Aluminium usw. (F 9 B 1, ab 1. 3. 65).

Der Ausnahmetarif für Getreide wurde verlängert. Die Tarifbestimmungen für den Güterfernverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet wurden neugefaßt. Andere Ausnahmetarife wurden abgeändert bzw. erweitert, z. B. für Speditorsammelgut von und nach Berlin, für Milch in Tank- und Behälterfahrzeugen, für Malz, für Fische, für Betonwaren und für schweres Heizöl (F 14 B 70).

Der Ausnahmetarif für Vorkupfer wurde aufgehoben.

Im Interzonen-Busverkehr (außer den Verkehrslinien Flensburg bzw. Kiel–Berlin) wurden zu Weihnachten und Neujahr die Preise für Rückfahrkarten um 25% ermäßigt.

Frankreich

Der französische Verkehrsminister hat den Antrag der Zentralorganisation der privaten Straßen-Transportunternehmer auf Heraufsetzung ihrer Gütertarife um 7,79% abgelehnt.

Binnenschiffahrtsfrachten

Die gute Beschäftigungslage im grenzüberschreitenden Rheinverkehr ließ die Frachtraten am Tagesmarkt bis Ende November stark ansteigen. Diese Entwicklung wurde noch zusätzlich beeinflusst von der geringen Wasserführung des Rheins. Seit Juli 1964 sind Kleinwasserzuschläge berechnet worden. Der durchschnittliche Anteil dieser Zuschläge an den Frachtraten lag im August 1964 mit rund 32% am höchsten und ging dann im Zuge des Wiederanstiegs der Wasserstände bis Dezember auf rund 2% zurück. Anfang Dezember übte der schärfere Wettbewerb der wieder voll verfügbaren Tonnage einen Druck auf die Tagesraten aus, zumal im Laufe des Januar und Februar das Ladeangebot an Übersee-Getreide — vor allem wegen des amerikanischen Hafentarbeiterstreiks — stark zurückging. Als wegen des milden Winters auch noch die Brennstofftransporte nachließen, hatte die Rheinschiffahrt einen Beschäftigungsmangel zu verzeichnen, wie er seit 1958 nicht mehr beobachtet worden ist. Der Verlauf der Tagesraten ist jedoch nicht unbedingt maßgebend für die Gesamtentwicklung des Rheinfrachtenmarktes, da der überwiegende Teil der Rheintransporte zu noch niedrigeren Vertragsfrachten gefahren wird. Auch hier dürften sich die oben angedeuteten Konjunkteinflüsse ausgewirkt haben.

Eine Erhöhung der Kies- und Sandfrachten von oberrheinischen Baggerplätzen wurde vom Bundeswirtschaftsministerium erneut abgelehnt, weil die Tarifbeschlüsse des Frachtausschusses für den Rhein — wie bisher — Festfrachten und keine Margenfrachten vorsahen. Die Verladerausschüsse hatten dem Tarifantrag der Rheinschiffer in der Form von Festfrachten seinerzeit zugestimmt.

Am 29. Januar ist der „Kettwiger Pool“, ein langjähriges internationales Frachtabkommen der Rheinschiffahrt (besonders deutscher, niederländischer und belgischer Reedereien), für drei Jahre neu gebildet worden. Er hat vor allem für den grenzüberschreitenden Bergverkehr mit Montangütern größere Bedeutung.

Für die Rheinstraße Basel–Rheinfelden wurden mit Wirkung vom 1. Dezember neue Lotsentarife festgesetzt.

Frankreich

Die Anträge der französischen Binnenschiffahrt auf Frachtarifierhöhung wurden Ende des Jahres 1964 vom französischen Verkehrsminister abgelehnt.

Seefrachtraten

Nach dem die Trampfrachtraten vom Juli 1962 bis Oktober 1963 — mit kurzer Unterbrechung im 2. Quartal 1963 — kräftig angestiegen waren, kehrte sich die Ratenentwicklung am Jahresende 1963 deutlich um. Der Ratenhöchststand vom Oktober 1963 hat sich bis zum Frühjahr 1964 sehr schnell wieder zurückgebildet. Die Aussicht auf eine günstige Gelegenheit für den vollen Einsatz der Tramp-tonnage anlässlich umfangreicher sowjetrussischer Getreidekäufe in den Vereinigten Staaten und in Kanada vermochte diesen Ratenrückgang nicht aufzuhalten, da in den Lieferkontrakten ein großer Teil der Getreidebefrachtungen für amerikanischen und russischen Schiffsraum reserviert worden war. Immerhin konnte auch während der sommerlichen Marktruhe das Rateniveau auf halber Höhe der im Oktober 1963 erreichten Höchststraten gehalten werden.

Von dem ermäßigten Ratenstand aus setzte im Oktober 1964 erneut ein anhaltender Anstieg ein, der — zunächst allein jahreszeitlich bedingt — gegen Jahresende zusätzlich durch den Lohnkonflikt der amerikanischen Hafentarbeiter angeregt wurde. Die Trampfrachtraten, insbesondere die Zeitcharterstraten, konnten zwar im Verlauf des Jahres 1964 den Gipfelpunkt der Vorjahreshaushalte nicht wieder erreichen, lagen jedoch im Durchschnitt höher als im Vorjahr. Auch die Beschäftigungslage hat

sich im Jahre 1964 laufend gebessert. Anfang 1965 war praktisch die Vollbeschäftigung der Trampschiffahrt erreicht.

Der aus wirtschaftlichen Gründen aufgelegte Trockenschiffsraum der Welthandelsflotte ging nach Mitteilung der Britischen Schiffahrtskammer vom Januar 1964 bis Januar 1965 um rund 83% auf 86 Einheiten mit 462 000 BRT zurück. Diese restliche Aufliegertonnage ist größtenteils überaltert und kehrt voraussichtlich nicht mehr an den Markt zurück. Indessen werden die Abwrackungen vom Zugang an Neubautonnage bei weitem (um rund 150%) übertroffen. Größere und rationellere Schiffsneubauten, z. B. Bulk- und Erz-Carrier bis zu 40 000 tdw Tragfähigkeit, werden laufend in Dienst gestellt. Außerdem wird ein großer Teil der im letzten Weltkrieg in den Vereinigten Staaten gebauten Liberty-Schiffe (Tragfähigkeit 10/11 000 t tdw) trotz ihrer Überalterung von verschiedenen Großbefrachtern weiterbeschäftigt. Deshalb besteht nach wie vor die Gefahr eines Tonnageüberhangs. Im Vergleich zum herkömmlichen Schiffstyp erbringen die neuen Superschiffe ein Mehrfaches an Beförderungsleistung bei relativ niedrigen Selbstkosten. Entsprechend tiefer werden auch die Abschlüsse quotiert. Das niedrigere Rateniveau dieser Abschlüsse hat bereits den allgemeinen Ratenverlauf beeinflusst.

Dagegen wirkt sich der Kostenanstieg für die Hafenleistungen ratenerhöhend aus. In fast allen europäischen Häfen sind die Abgaben und die Umschlagskosten während des vergangenen Jahres heraufgesetzt worden. Diese Entwicklung dauert an und dehnt sich nach und nach auf alle wichtigen Überseehäfen aus. Gleichzeitig wird der Seetransport indirekt durch die Arbeitszeitverkürzungen in den Hafenbetrieben verteuert. Längere Hafentiegezeiten für die Trampschiffe bedeuten verlängerte Umlaufzeiten für die Schiffsreisen und damit Minderung der Reederei-ergebnisse. Da aber die Rationalisierung des Transportbetriebs und Erneuerung des Schiffsbestandes nicht ausreichen, um den Kostenzuwachs zu neutralisieren, wird ein Teil dieser Mehrkosten in den künftigen Ratenforderungen berücksichtigt werden müssen.

Reisecharterindices	Veränderung in % Januar 1965 gegenüber	
	Oktober 1964	Januar
Bundesrepublik Deutschland	+ 2	- 5
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	- 2	- 10
davon Getreide	- 3	- 12
Zucker	- 11	- 21
Erz	+ 5	- 7
Kohlen	- 5	- 13
Holz	+ 6	+ 3
Norwegen	+ 2	- 3
Italien	+ 11	- 4
Vereinigte Staaten	+ 2	- 8

Die Anfang September 1964 wieder einsetzende Aufwärtsentwicklung der Reisecharterraten setzte sich bis Anfang November fort. Danach bröckelten die Raten bis Mitte Dezember langsam ab. Da die Marktinteressenten unliebsame Folgen der britischen Währungskrise befürchteten, hielten sie sich bei Frachtabschlüssen stark zurück. Die Stützungsaktion des IWF konnte diese Bedenken jedoch zunächst zerstreuen. Überdies wirkte sich die überraschend schnelle Beilegung des Lohnkonflikts in den britischen Häfen günstig auf die Marktstimmung aus. Bis Jahresende verlief die Ratenentwicklung bei ruhigem Geschäft stetig. Da sie weitgehend von den amerikanischen Getreidevers Schiffungen abhängig ist, stand im letzten Dezemberdrittel der Lohnkampf der amerikanischen Transportarbeiter an der Golf- und Atlantikküste erneut im Mittelpunkt des Marktgeschehens. Der Hafenarbeiterstreik war schon am 1. November 1964 ausgebrochen, jedoch mit Hilfe des Taft-Hartley-Gesetzes für 80 Tage ausgesetzt worden. Da die Marktinteressenten über den Ausgang des Tarifstreits zunächst im ungewissen blieben, bemühten sie sich zum Abtransport der in den amerikanischen Häfen angelieferten umfangreichen Getreidemengen verstärkt um Tonnage für prompte Abladung und zu zeitlich nahen Ladeterminen. Für diese Transporte wurden unter dem Eindruck des weiter zunehmenden Bedarfs der Hauptabnehmerländer (Japan, China, Indien, UdSSR und Jugoslawien) immer höhere Raten bezahlt.

Für Ladungen zu späteren Terminen hingegen mußten die Reeder vielfach Ratenabschläge zugestehen. Allgemein überwog jedoch auch weiterhin der nach oben gerichtete Ratenrend. Als der Streik wider Erwarten am 12. Januar tatsächlich ausbrach, ging die Abschlußtätigkeit nach kurzer Unterbrechung trotzdem weiter. Danach wurden bevorzugt Getreidetransporte ausgehend von Ausweichhäfen in Ostkanada, an der amerikanischen und kanadischen Pazifikküste und am La Plata abgeschlossen.

Vom Streik nahezu unberührt blieb der Frachtenmarkt für Kohle ab Hampton Roads und für Schwefel ab US-Golfhäfen. Hier sind die Ladeanlagen weitgehend automatisiert worden, so daß Arbeitsniederlegungen den Fortgang der Befrachtungen kaum störten. Die Kohlenfrachtraten entwickelten sich unter dem Eindruck umfangreicher Buchungen von Zeit- und Konsekutivkontrakten zunächst leicht rückläufig. Wegen des saisonal bedingten Anstiegs der Brennstoffnachfrage in Europa und Japan sowie wegen der Verknappung des Tonnageangebots in marktgängigen Schiffsgrößen (10/14 000 tdw) haben sich die Kohlenfrachtraten der allgemeinen Hausbewegung angepaßt. Am 14. Februar wurde der Schauerleutestreik in den Nordatlantikhäfen und in den östlichen Golfhäfen nach 33tägiger Dauer beendet, während er in den übrigen Golf- und Atlantikhäfen der Vereinigten Staaten noch bis in den März hinein andauerte. Mit der Teilbeilegung des Streiks klang die Ratenhaube ab. Auch die Verschärfung der Vietnamkrise im Februar konnte das Frachtgeschäft nicht zusätzlich beleben.

Insgesamt lagen gegen Streikende Mitte Februar 1965: 775 Frachter — darunter 31 deutsche — in den bestreikten amerikanischen Häfen fest. Die Abfertigung der großen Tonnageblocks erforderte längere Wartezeiten. Der rechnerische Gesamtverlust der amerikanischen Wirtschaft aus den Streikfolgen wurde bis Mitte Februar auf 1 700 Mill. \$ geschätzt. Die deutschen Reedereien — fünf Linien- und sieben Trampreedereien — haben nach eigenen Angaben rund 10 Mill. DM eingebüßt. Die Verluste wurden verursacht durch unfreiwillige Hafentiegezeiten, durch den Ausfall von Frachteinnahmen und durch die Notwendigkeit, Schiffe umzudirigieren. Außerdem sind auf die amerikanischen Transportarbeiterlöhne rückwirkend ab 1. Oktober 1964 Nachzahlungen in Höhe von 2 Mill. DM zu leisten.

Die Reisecharterraten der Küstenschiffahrt zogen bei reichlichem Ladungsangebot bis Ende Oktober weiter an. Ab November wirkte sich dann die — von den Lohnkonflikten der britischen Transportarbeiter verursachte — schleppende Abfertigung skandinavischer Holztransporte in britischen Häfen störend auf die Ratenentwicklung und auf die Markttätigkeit aus. Der Küstenfrachtenmarkt verlief jedoch bis zum Jahresende angesichts der vielen Feiertage wie gewöhnlich sehr ruhig, da die Holzimporteure ihren Sofortbedarf frühzeitig eingedeckt hatten. Auch die Tonnagenachfrage für das erste offene Wasser (Ladetermine unmittelbar nach Wiedereröffnung der Holzfrachtsaison in der Ostsee, gewöhnlich Ende März oder Anfang April) bewegte sich in nur mäßigen Grenzen. Stärkeres Interesse zeigten die Befrachter für die Tonnagestellung im Mai und Juni. Für diese Ladungen setzten die Reeder im Laufe des Januar höhere Raten durch, in denen bereits die befürchteten Kursverluste aus einer evtl. möglichen £-Abwertung einkalkuliert waren. Die £-Währung gilt am skandinavischen Holzfrachtenmarkt für die Ratenquotierungen als Leitwährung.

Ende Januar ließ das Interesse der Küstenschiffer an diesen Ladungen nach, da sie ihre Fahrpläne wegen der Wetterverschlechterung (Sturmtiefs über der Ostsee) und wegen der Überfüllung in britischen Häfen nicht einhalten konnten. Daraufhin gingen die Raten für frühe Termine (Januar bis März) wieder zurück. Angesichts eines frühen Kälteeinbruchs im skandinavischen Raum hatte sich dort im Dezember die Tonnagenachfrage etwas belebt. Jedoch gingen die Kohlenfrachtraten wegen des milden Winterwetters schon im Januar wieder zurück. Neben geringerem Brennstoffbedarf der Importländer hat besonders die geringe Behinderung der Ostseefahrt durch Eisbildung zu dieser Ratenflaute beigetragen.

Die zunehmende Geschäftsbelebung des Trampfrachtenmarktes wirkte sich auch auf die Festigung der Zeitcharterraten günstig aus. Hier hatte der Ratenanstieg bereits im Juli 1964 eingesetzt und hielt bis Ende November an. Danach setzte sich eine gewisse Marktunsicherheit angesichts der unge-

klärten Situation in den amerikanischen Häfen durch. Nach dem Ausbruch des Hafentarbeiterstreiks zogen die Raten jedoch erneut kräftig an. Das Zeitchartergeschäft wurde zunächst hauptsächlich durch Linienreedereien angeregt, die zur Beförderung ihres steigenden Stückgutfrachtaufkommens leistungsfähigen Schiffsraum in günstigen Abmessungen (10 000 bis 14 000 tdw) zusätzlich in Charter nahmen. Während des amerikanischen Hafentarbeiterstreiks traten außerdem Länder des Fernen Ostens (China, Indien, später auch Japan) verstärkt in den Markt ein, um einen großen Teil der verfügbaren Tramp-tonnage für die Getreide-, Kohlen- und Erzimporte langfristig zu binden. Neben größeren und moderneren Einheiten wurden hier — besonders von der VR China — als z. Z. billigstes Massentransportmittel Libertyschiffe (20 Jahre und älter) geschartert. Dadurch ergab sich am Trampfrachtenmarkt eine Tonnageverknappung, die wesentlich zur Stabilisierung der Reisecharterraten beigetragen hat.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Januar 1965 gegenüber	
	Oktober 1964	Januar 1964
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	- 3	- 14
Norwegen	+ 7	- 8
Vereinigte Staaten ¹⁾	+ 1	- 13

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Die Indices der Zeitcharterraten geben den langanhaltenden Trend des Ratenanstiegs nicht entsprechend wieder. Sie beruhen auf monatlich gemittelten Daten und umfassen im allgemeinen nur Abschlüsse für mittlere Schiffsgrößen und für mittlere Laufzeiten (etwa 3 Monate bis 1 Jahr). Während die Berechnungen der Britischen Schiffahrtskammer und der Schiffahrtszeitschrift „Norwegian Shipping News“ langfristige Abschlüsse großer Schiffseinheiten (Bulk-Carrier, Erzfrachter) von vornherein ausschließen, sind letztere in anderen Indexberechnungen (z. B. des britischen Westinform Service und der amerikanischen Maritime Research Inc.) aus Mangel an veröffentlichtem Material nur spärlich enthalten. Gerade diese Zeitcharter hatten aber an der allgemeinen Ratenhausse einen erheblichen Anteil.

Unter dem Eindruck des zunehmenden europäischen Winterbedarfs an Erdöl zogen die Tankerraten auf dem Tagesmarkt lebhaft an, ohne indessen die Spitzensätze der Vorjahreswende zu erreichen. Im Verkehr ab Persischem Golf begann die Ratenhausse bereits im Oktober, im Transatlantikverkehr setzte sie erst Anfang Dezember ein. Von Ende November bis Ende Dezember zogen die Raten um etwa 80% an, gingen jedoch bis Ende Januar um fast den gleichen Prozentsatz wieder zurück. Im Laufe des Februar waren sie dann weiter rückläufig (um rund 7%). Die — für die Tankerreeder unbefriedigende — Ratenentwicklung ist zum Teil mit den milden Temperaturen dieses Winters zu erklären. Daran konnte auch der Tankerstabilisierungsplan nichts ändern, der gegen Jahresende wegen mangelnder Beteiligung der Reeder sogar vorübergehend suspendiert wurde. Außerdem wurde am Tankermarkt japanische Tonnage zusätzlich angeboten. Um seine hohen Gasolinvorräte abzubauen, war Japan genötigt, die Durchsatzkapazität seiner Ölraffinerien bis Ende März um rund 12% zu drosseln und im Zusammenhang damit weitere Rohöleinfuhren zu unterbinden. Die zusehends abbröckelnde Ratensituation veranlaßte viele Tankerreeder, ihre Tonnage in der Getreidefahrt unterzubringen, in der gegenwärtig rund 1,6 Mill. tdw Tankerraum (gegenüber 2,5 Mill. tdw im Mai vorigen Jahres) beschäftigt ist.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Januar 1965 gegenüber	
	Oktober 1964	Januar 1964
Reisecharterindices		
Bundesrepublik	+ 27	- 33
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 23	- 34
Norwegen	+ 4	- 31

Im Jahre 1964 wurde die Tankerflotte durch Werftablieferungen besonders großer Tankerneubauten erweitert. Die Abwrackungen konnten den steigenden Angebotsdruck in der Tankerfahrt noch weniger ausgleichen als in der Trampfahrt.

Auch am langfristigen Tankermarkt haben sich die Frachtraten — vor allem gegenüber dem Vorjahr — zurückgebildet. Da die AFRA-Durchschnittsrate für Tanker den einzigen Preisindikator für diesen Marktsektor darstellt und diese Zahl seit dem 1. Juli 1964 nur noch zweimal jährlich (jeweils am 1. Januar und am 1. Juli) auf neuer Wägungsbasis berechnet wird, kann die Ratenveränderung lediglich vom 1. bis zum 2. Halbjahr 1964 exakt angegeben werden.

AFRA-Durchschnittsraten ¹⁾ auf Basis Intascale	Veränderung in % 1. Januar 1965 gegenüber	
	1. Juli 1964	1. Januar 1964
für Tanker		
von 15 000 bis 24 999 tdw (General Purpose) ..	+ 1,4	(- 14,2) ²⁾
von 25 000 bis 44 999 tdw (Medium Range) ..	- 1,0	(- 18,3) ³⁾
von 45 000 bis 69 999 tdw (Large Range) ...	- 5,3	(- 27,6) ³⁾

¹⁾ Nach London Tanker Broker's Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv- und Mengencharterraten sowie Selbstkosten der Werftotten und zu rd. 10% Reisecharterraten. — ²⁾ Gegenüber der AFRA-Rate für Tanker von 13 500 bis 24 999 tdw (Gruppierung der GP-Tankerklasse vom 1. Juli 1959 bis 30. Juni 1964). — ³⁾ Gegenüber der AFRA-Rate für LV-Tanker von 25 000 tdw und mehr (Gruppierung der LV-Tankerklasse vom 1. Juli 1959 bis 30. Juni 1964).

Die Frachtraten der Linien-schiffahrt haben auch im Winter 1964/65 den leichten Anstieg fortgesetzt. Die geringfügige Unterbrechung dieses — bereits traditionellen — Raten-trends im Dezember war auf kleinere Ratenberichtigungen bei verschiedenen Tarifpositionen der Ostasienfahrt zurückzuführen und hatte auf die Gesamtentwicklung keinen Einfluß. Zu den fortgesetzten Ratensteigerungen haben besonders die laufend anwachsenden Hafenaufwendungen der Reedereien, vor allem infolge der Lohnerhöhungen für Transport- und Lagerdienste, beigetragen.

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Januar 1965 gegenüber	
	Oktober 1964	Januar 1964
Insgesamt	+ 0,5	+ 1,8
davon Stückgut	+ 0,4	+ 3,0
Massengut	+ 0,5	- 1,1

Die Auseinandersetzungen um die Erhaltung bewährter Marktordnungselemente, z. B. der Frachtenpools und der Schiffahrtskonferenzen, sowie die stärker werdende Beteiligung junger Flaggen am Weltseeverkehr stören die langfristigen Dispositionen der Linienreedereien erheblich. Protektionistische Maßnahmen, besonders der USA und der lateinamerikanischen Staaten, erschweren die Aufrechterhaltung eines zuverlässigen weltweiten Liniennetzes.

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich im Winter 1964/65 bei den Linienfrachten folgende Veränderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

In Übereinstimmung mit den Entschlüssen der „International Association of Short Sea Liner Service“ setzten die im Kontinent-England-Verkehr tätigen Küstenlinienreedereien und -Gemeinschaftsdienste ihre Frachtraten ab Januar herauf. Im Verkehr von den Seehäfen der Bundesrepublik nach Schweden wurden die Linientarife am 1. Februar allgemein umgestellt und am 1. März auch für die Transporte von den Rheinendhäfen nach Halmstad und Göteborg erhöht. Für den Liniendienst von Portugal nach dem Vereinigten Königreich wurden die Tarife am 1. Januar angehoben, nach dem Antwerpen-Hamburg Range am 1. März. Über das Ausmaß der Tarifänderungen wurde nichts Näheres bekanntgegeben. Deutsche Reedereien protestierten gegen diskriminierende Maßnahmen Italiens zum Schutz seiner eigenen Schifffahrtsinteressen. Mit Hilfe eines Genehmigungsverfahrens soll für eine unbestimmte Über-

stehen planmäßige Binnenflugdienste zwischen 70 Orten. Elf Flugrouten wurden neu eröffnet. In Partnerschaft mit den Fluggesellschaften der angefliegenen Länder werden Flugverbindungen nach der Sowjetunion und nach sechs anderen Nachbarländern unterhalten.

Die Flugpreise im brasilianischen Flugverkehr wurden Anfang Dezember 1964 um 40% heraufgesetzt. Davon sind nach Angabe der brasilianischen Fluggesellschaften die einzelnen Kostenfaktoren wie folgt beteiligt:

- Gehaltserhöhungen 22,4%,
- Brennstoff(-Devisen)kosten 9,0%,
- Beschaffung von Ersatzteilen 6,0%,
- Steigerung der allgemeinen Unkosten 2,4%.

Infolge des Anstiegs der Flugpreise wanderten die Fluggäste verstärkt zum Omnibusverkehr — auch auf langen Strecken — ab. Die Fluggesellschaften hoffen jedoch, die abgewanderten Fluggäste in Kürze zurückzugewinnen, da auch für den brasilianischen Omnibusverkehr eine drastische Tarifierhöhung angekündigt wurde.

Mit Wirkung vom 1. November 1964 wurden auf der Route Frankfurt—Johannesburg neue IATA-Spezialraten für den Luftfrachtversand von Tischbestecken, Feinkeramik, Glaswaren, synthetischen Steinen, optischen Artikeln, Federhaltern und Bleistiften eingeführt. Damit wird der Versand auf dem Luftwege für entsprechende Sendungen über 45 kg um 42% verbilligt.

Seit Jahresbeginn 1965 berechnen die IATA-Luftfahrtgesellschaften um 12% niedrigere Luftfrachtraten, sofern das Ladegut in Behältern aufgeliefert wird, die den Bedingungen der Resolution Nr. 521 der IATA-Konferenz in Athen vom Januar 1965 entsprechen. Danach sollen diese Behälter Eigentum der Verloader sein und ein Mindestvolumen von 0,34 cbm aufweisen; das Bruttogewicht der Behältersendung soll mindestens 100 kg betragen. Dieser „Containerabbatt“ wird für Luftfrachtsendungen auf folgenden Hauptflugrouten gewährt:

- Innerhalb Europas (einschl. Türkei sowie Tunesien, Algerien und Marokko),
- von Europa und Afrika nach New York, Boston, Montreal und in der Gegenrichtung,
- von Los Angeles, San Francisco, Seattle Portland, Vancouver nach Mittel- und Ostasien, Australien, Ozeanien und in der Gegenrichtung.

Für den Versand von Europa nach Afrika (ohne Tunesien, Algerien und Marokko) sowie nach dem Nahen, Mittleren und Fernen Osten gilt folgende abweichende Regelung:

Von der Bruttofracht der Sendung einschl. des Behälters (für den auf diesen Flugrouten ein Mindestvolumen von 0,5 cbm vorgeschrieben ist), werden entweder 10% oder die Tarafracht abgezogen, wobei der aus dem geringen Abzug resultierende Betrag als Gesamtfracht gilt.

Das Civilian Aeronautics Board genehmigte am 17. Dezember 1964 den von der amerikanischen Luftfrachtgesellschaft Flying Tiger Line beantragten „Blocked-Space-Tarif“ für den Luftfrachtverkehr innerhalb der Vereinigten Staaten. Darin wird eine 15%ige Ratenmäßigung gewährt, wenn der Verloader der Gesellschaft für die Dauer von 90 Tagen eine wöchentliche Frachtmenge von 1 000 lbs garantiert. Diese Frachtbegünstigung ist auf Güter, die unter 200 lbs Mindestgewicht tarifiert sind, nicht anwendbar. Nach den „Flying Tiger Lines“ will auch die „Slick Airways“ diesen Tarif einführen. Einen entsprechenden Antrag der „Trans World Airlines“ (TWA) lehnte das CAB jedoch ab, da dieser Sondertarif den Luftfahrtgesellschaften vorbehalten werden soll, die nur Frachten befördern.

Post- und Fernmeldegebühren

Zum 1. Dezember 1964 hat die Deutsche Bundespost einen neuen Fernsprechgebührentarif eingeführt. Die am 1. August 1964 auf 20 Pf angehobene Gebühr für ein Ortsgespräch wurde auf 18 Pf herabgesetzt. Damit verbilligte sich auch der Selbst-

wählferndienst, dessen Gebühren nach dem Zeitimpuls-System durch Vervielfältigung von Ortsgesprächsgebühreneinheiten berechnet werden. Außerdem wurde für die Zeit von 18 bis 7 Uhr die Zeiteinheit bei Selbstwählgesprächen über Entfernungen von mehr als 75 km von 22¹/₂ auf 30 Sekunden verlängert.

Um die Gebühren für Selbstwählferngespräche mit dem Ausland konstant zu halten, wurden für die Berechnung nach Gebühreneinheiten die Zeiteinheiten entsprechend verkürzt. Zur Zeit können Selbstwählferngespräche von mehreren Vermittlungsbereichen aus nach der Schweiz, nach Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Österreich und nach den Niederlanden geführt werden. Der gegenseitige Selbstwählverkehr mit dem europäischen Ausland wird laufend erweitert. Am 24. November 1964 wurde z. B. der automatische Sprechverkehr von Paris mit verschiedenen Knoten- bzw. Hauptvermittlungsstellen des Bundesgebiets aufgenommen, u. a. mit Bonn, Köln, Düsseldorf und Frankfurt/M. Am 28. November 1964 folgte der automatische Grenzfernsprechverkehr zwischen Saarbrücken und den ostfranzösischen Netzbereichen Forbach, Saargemünd und St. Avold. Seit dem 25. Januar 1965 ist auch von Hamburg aus eine Durchwahl nach Belgien, Frankreich (Wahlzone Paris), Großbritannien und nach der Schweiz möglich.

Für den automatischen Telexverkehr mit dem Ausland ist die Aufnahme der Teilnehmerselbstwahl vom Bundesgebiet einschl. Berlin (West) nach den Vereinigten Staaten am 1. Dezember 1964 bedeutsam. Die Gebühr beträgt 12 DM je Verbindungsminute. Über die Selbstwahl können sämtliche Teilnehmer der amerikanischen Telexnetze der International Telephone & Telegraph Corp. (ITT), der Radio Corporation of America Communications Inc (RCA), der Western Union International Inc (WUI) und der Western Union Telegraph Co (WUD) erreicht werden.

Nach Vorbesprechungen der Postminister der sechs EWG-Staaten Anfang September 1964 in Brüssel teilte die EWG-Kommission dem Ministerrat im Januar 1965 mit, daß sie demnächst Vorschläge für eine Harmonisierung der Posttarife innerhalb der EWG vorlegen werde. Als Rechtsgrundlage für diese Initiative wird Artikel 100 des EWG-Vertrages angesehen. Die Konferenzen der Postminister sollen in absehbarer Zeit in dem formalen Rahmen der EWG-Organisation abgehalten werden. Die Postminister werden ihre Integrationsbemühungen in Zukunft als Ministerrat und somit als Beschlußorgan auch für den Gebührenbereich wirksam vorantreiben.

In den Niederlanden wurden am 1. Februar 1965 eine Reihe von Post- und Fernmeldetarifen erhöht, die z. T. bereits im vorigen Jahr heraufgesetzt worden waren. Von dieser Maßnahme wurden die Gebühren für Telegramme, Ferngespräche, Ein- und Auszahlungen des niederländischen Postscheckdienstes und Schiffsfunkgespräche betroffen. Die monatliche Grundgebühr für Telefonanschlüsse verteuerte sich um 25 bis 30%. Für den 1. Juni 1965 sind weitere Gebührenerhöhungen vorgesehen.

Nachdem bereits am 15. Mai 1964 eine Reihe von Post- und Fernmeldegebühren der französischen P. T. T.-Tarife heraufgesetzt worden waren, folgte am 18. Januar 1965 eine weitere Gebührenanhebung. Davon wurden z. T. die gleichen Postleistungen betroffen wie im vorigen Jahr, z. B. die einmalige Telefonanschlußgebühr (sie wurde im Mai 1964 um 33%, im Januar um weitere 22% angehoben) und die monatliche Grundgebühr (im Mai 1964 um 6%, im Januar 1965 um weitere 8%). Seit 1959 sind erstmalig auch die Inlands- und Auslandsbriefgebühren heraufgesetzt worden (+20%, neue Briefgrundgebühr: 0,30 FF). Erhöht wurden ferner u. a. die Gebühren für Ortsgespräche (um 8%), für Telegramme (um 8%), für Rohrpostbriefe (um 7%) und für Fernschreibverbindungen (um 8%). Neu eingeführt wurden „schweigende“ Telefonapparate, bei denen das Klingelzeichen durch Lichtsignale ersetzt wird (einmalige Zusatzgebühr: 108 FF, monatliche Zusatzgebühr: 3,24 FF). Diese Gebührenerhöhungen waren bereits im französischen Staatshaushalt für 1964 in Aussicht genommen, jedoch mit Rücksicht auf die eingeleiteten Stabilisierungsaktionen einstweilen zurückgestellt worden. Als Begründung für die Gebührenerhöhung wurde u. a. auch die auf der Brüsseler Tagung der EWG-Postminister im September 1964 vorgeschlagene Vereinheitlichung des Briefportos auf der Grundlage von 18 Centimes für die Grundgebühr (=0,291 FF) angeführt.

gangszeit der italienischen Kühlschiffahrt die bisherige Vorzugsstellung erhalten werden. Diese war durch die Auflage der EWG-Behörden gefährdet, das italienische Bananenimportmonopol im Oktober 1964 aufzuheben. Verschiedene britische Konferenz- und Outsider-Linien setzten am 1. Januar ihre Tarife um 10% für die ausgehende Fahrt nach Port Said und Suez und am 1. März für die Fahrt nach Malta, Piräus, Cypern, Alexandrien, Beirut, Lattakia, Tripoli und Nordafrika herauf.

Nach mehrmaligem Aufschub trat am 1. Januar ein 20%iger Verstopfungszuschlag für den Hafen Beirut und am 1. Februar ein 15%iger Zuschlag für israelische Häfen in Kraft. Dabei hatten sich die israelischen Hafenverhältnisse in der Zwischenzeit schon bedeutend gebessert. Der für den 7. Dezember vorgesehene Hafenzuschlag für Piräus wurde auf Beschluß der Nahost-Konferenz bis auf weiteres ausgesetzt.

2. Afrikafahrt

Mit Wirkung vom 1. Januar erhöhten kontinentale und britische Linien ihre Tarifraten für Transporte nach Algerien, Gibraltar, Tanger, Ceuta und Melilla sowie teilweise für die Fahrt nach Tunesien. Die Erhöhung der Kostensätze für Leichterung der Schiffsladungen im Hafen Sapele (Nigerien) von 18 auf 22,6 s veranlaßte die Konferenzlinien der Westafrikafahrt, den festen Tarifzuschlag für Landegebühen in gleichem Ausmaß heraufzusetzen. Für Holztransporte von den Häfen des Kongos und Angolas aus wurden die Frachtraten am 1. Januar ohne nähere Angaben geändert. Die Linientarife im Verkehr zwischen Europa und Madagaskar, Réunion und den Comoren wurden von £ auf \$-Währung umgestellt und allgemein um rund 6% angehoben. Da sich die Umschlagsverhältnisse im Hafen Dschiddah (Saudisch Arabien) trotz wiederholter Vorstellungen bei den Hafenbehörden nicht besserten, waren die in der Rote-Meer-Fahrt tätigen Reedereien gezwungen, die am 20. Februar 1964 eingeführte Surcharge nach vorübergehender Ermäßigung wieder auf 25% zu erhöhen. Im Hafen Aden wurden die Umladekostensätze ab 1. März um 3 s je t heraufgesetzt.

3. Mittelost-Fahrt

Nachdem die Umschlagsverzögerungen gegen Ende vorigen Jahres im Hafen Colombo nachgelassen hatten, setzten die an der Ceylon-Fahrt beteiligten Linien den Verstopfungszuschlag am 1. Januar von 30 auf 20% herab. Ein Zuschlag wird bereits seit Februar 1962 erhoben, der sich seitdem mehrfach geändert hat. Die Konferenzreedereien behalten sich angesichts der nach wie vor unsicheren Hafenverhältnisse in Ceylon weitere Schritte vor. Es ist eine allgemeine Heraufsetzung der Grundtarife geplant. Die Konferenz hat diese Ratenanhebung jedoch zunächst verschoben und versucht, die steigenden Unkosten durch einen Frachtausgleich unter ihren Mitgliedsfirmen aufzufangen.

4. Fernost-Fahrt

Die „New Zealand Conference Lines“ und der vom Kontinent aus operierende Gemeinschaftsdienst der Neuseeland-Fahrt vereinbarten mit der „Australian and New Zealand Merchant's Shippers' Association“ eine allgemeine Frachtratenenerhöhung von 6½% ab 1. Dezember 1964. Die neuen Raten sollen bis 30. September 1965 gelten. Gleichzeitig wurden die Schwergutzuschläge für Stückgut von 2 bis 3 t gestrichen. Danach beginnt die Zuschlagsberechnung erst bei Stückgewichten über 3 t.

5. Südamerikafahrt

Ein leichter Rückgang der Kosten in brasilianischen Häfen, der sich aus der Umstellung der Gebührenberechnung für den Stauereibetrieb ergeben hat, veranlaßte die Konferenzlinien, die zuerst geltende Surcharges auf Transporte von Brasilien nach Europa — mit Ausnahme von Parana-Pine-Ladungen — am 15. November 1964 allgemein um rund 1 \$ je t zu ermäßigen. Für verschiedene Ernährungsgüter, Baumwoll- und Holzserzeugnisse wurden die Zuschläge noch weiter herabgesetzt. Dagegen stiegen die Frachtraten für Transporte von den La-Plata-Häfen nach Europa — außer für

Wollpartien — am 1. März 1965 um 10%. Gleichzeitig wurde der Hafenzuschlag für die Fahrt nach Montevideo am 1. November 1964 von 6 auf 9 \$ heraufgesetzt; am 1. März 1965 folgte eine weitere Erhöhung um 3 \$ je t. Die gezielten Maßnahmen Uruguays zum Schutz der eigenen Flagge im Laufe der letzten Jahre haben dazu geführt, daß z. B. die Hamburg-Süd-Reederei sich nunmehr genötigt sieht, ihren seit 90 Jahren betriebenen Liniendienst nach Uruguay einzustellen. In den letzten Jahren ist der Anteil der Hamburg-Süd am Gütertransport von den Nordseehäfen nach Uruguay von 19,1% auf 3,1% zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum stieg die Beteiligung der uruguayischen Staatsreederei von 2,5% auf 66,5%.

6. Mittelamerikafahrt

Aufgrund der Änderungen bei den Lande-, Kai- und Lagergebühren in verschiedenen Häfen des Konferenzgebietes setzten die Mitgliedslinien der Association of West Indian Trans Atlantic Steam Ship Lines die entsprechenden festen Zuschläge zu ihren Tarifraten neu fest:

Löschhafen	Änderungsdatum	Veränderung in %
Paramaribo (niederland. Guayana)	7. Dezember 1964	+ 21
Demerara (brit. Guayana)	22. Januar 1965	+ 12
St. Vincent (brit. Insel über dem Winde)	22. Februar 1965	— 4
Dominikanische Häfen	16. Februar 1965	— 70

Die starke Ermäßigung der L. S. D.-Zuschläge in den Häfen der Dominikanischen Republik beruht auf der Streichung der sogenannten „Arrimo-Charges“ (Landegebühren), die neuerdings vom Importeur eingezogen werden.

7. Cross Trade

Im südafrikanischen Küstenlinienverkehr innerhalb des Walvis-Bay/Beira Range wurden die Tarifraten am 1. Februar 1965 um 5% heraufgesetzt. Der Kühlgütertransport von Neuseeland nach der amerikanischen Pazifikküste verteuerte sich ab Januar 1965 um 10%. Die Mitgliedslinien der North Atlantic Israel Conference führten — ebenso wie die Nahostlinien — am 1. Dezember 1964 einen vorübergehenden 15%igen Hafenzuschlag im Israelverkehr ein.

Durchsatztarife für Rohrleitungen

Die stärkere Kapazitätsausnutzung der Rohrleitungen im Laufe des vergangenen Jahres veranlaßte die Société du Pipe-Line Sud Européen (SEPL), ihren Tarif für den Rohöldurchsatz von Marseille zum Oberrhein (Strasbourg—Karlsruhe) am 1. Februar 1965 von DM 7,50 auf DM 6,50 je Tonne zu ermäßigen (vgl. Vortext zu M 7, 1. Vj. 1964, S. 6).

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Die skandinavische Luftverkehrsgesellschaft (SAS) setzte ihre Personenflugpreise auf den Routen innerhalb Schwedens (Stockholm—Malmö/Göteborg/Kiruna/Lulea) am 1. Februar 1965 um 5% herab. Für die übrigen schwedischen Flugrouten, die von der Linjeflyg—A/B bedient werden, blieben die Flugpreise unverändert.

Im Flugverkehr innerhalb Frankreichs führte die französische „AIR INTER“ eine Strafgebühr von 20 FF für den nicht rechtzeitig gemeldeten Rücktritt eines Passagiers von einer Flugreise ein.

Der starke Personenflugverkehr zwischen Moskau und Leningrad veranlaßte die sowjetrussische AEROFLOT, auf dieser Flugroute versuchsweise einen um 10% ermäßigten Airbusdienst im Stundenverkehr einzuführen. Platzvormerkungen wie im Airbusdienst Frankfurt—Hamburg sind jedoch nicht vorgesehen; die Fluggäste sollen sich lediglich der Reihe nach anstellen.

Nach Mitteilung der chinesischen Luftverkehrsverwaltung stiegen die Passagier- und Frachtbeförderungsleistungen im Flugverkehr innerhalb der Volksrepublik China in den ersten neun Monaten des Jahres 1964 um 31% an. Zugleich sind die Passagier- und Frachttarife gesenkt worden. Es be-

In F i n n l a n d wird die Auslandspost nach einem Übereinkommen der finnischen Postverwaltung mit der Finnexpress Oy (Dachgesellschaft für den finnischen Güterfernverkehr) in Zukunft nur noch mit Lastkraftwagen befördert. Damit werden zahlreiche Umladungen erspart und die Postbeförderung beschleunigt und vereinfacht.

Starke Opposition macht sich in Kreisen des Kongresses gegen die in den V e r e i n i g t e n S t a a t e n innerhalb von drei Jahren stufenweise durchgeführte Erhöhung der Gebühren für Postsendungen der Klasse 2 (Zeitungen und Zeitschriften) und der Klasse 3 (Werbungsmaterial von Wirtschaftsunternehmen) bemerkbar. Die Gebühren der Klasse 1 (gewöhnliche Briefsendungen) waren bereits zusammen mit der ersten Erhöhungsstufe für Klasse 2 und 3 im Januar 1964 erhöht worden (vgl. Vortext zu M 7 — vj. 4/62, S. 7). Die dritte Erhöhungsstufe sollte am 1. Januar 1965 wirksam werden. Neben höheren Gebühreneinnahmen sollen verschiedene Sparmaßnahmen das hohe Defizit der amerikanischen Postverwaltung reduzieren, u. a. die Schließung von einigen Hundert der rund 10 000 Postämter der Vereinigten Staaten und eine genaue Prüfung der nach Meinung des Postministers übermäßig hohen Überstundenzahl der Postbeamten. Die Postverwaltung protestierte schon seit Jahren ohne Erfolg gegen die Belastung mit der Auszahlung von Pensionen und Renten.

Der vom 29. Mai bis 11. Juli 1964 in W i e n abgehaltene XV. W e l t p o s t - K o n g r e ß hat hinsichtlich der Postgebühren keine bedeutsamen Änderungen gebracht. Ein geplanter Umbau in der Tarifstruktur des Briefportos mit dem Ziele einer Gebührenvereinfachung und Tarifharmonisierung wurde abgelehnt. Vorschläge zur Neufestsetzung (Erhöhung) der sogenannten „Luftbeförderungskosten“, die von den Postverwaltungen an die Luftverkehrsgesellschaften zu zahlen sind, und die Anträge verschiedener Oststaaten auf Herabsetzung der Grundge-

bühren für Luftpostbriefe, Postkarten usw. wurden ebenfalls verworfen. Auch der Vorschlag seitens der zuständigen Tarifkommission, die Transitgebühren für Paketsendungen allgemein zu erhöhen, fand keine Zustimmung. Wie bereits anlässlich des letzten Postkongresses in Ottawa festgelegt wurde, können die von den Tarifkommissionen festgelegten Grundgebühren (Richtsätze) von den Mitgliedspostverwaltungen auch weiterhin um 60% unterschritten und um 20% überschritten werden. Die Änderungen der Grundgebühren im Briefdienst (die um 20% herabgesetzt wurden), betreffen die Gebühren für Drucksachen, Warenproben und Päckchen. Die Neuberechnung von Durchschnittswerten für Transitzkosten im Briefdienst führte zur Festsetzung höherer Brieftransitgebühren. Geringfügig erhöht wurden die Grundgebühren für die Eilzustellung, die Anschriftenänderung, die Postverzollung und die Einschreibsendung. Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ soll in Zukunft allgemein wegfallen. Außerdem wurden u. a. neue Bestimmungen über die Zulassung radioaktiver Stoffe zum Postversand und über die Verpackung der Briefsendungen eingeführt. Ferner konnten die Vorschriften des Postpaketabkommens für den Luftpostpaketverkehr mit den Luftpostbriefbestimmungen weitgehend harmonisiert werden.

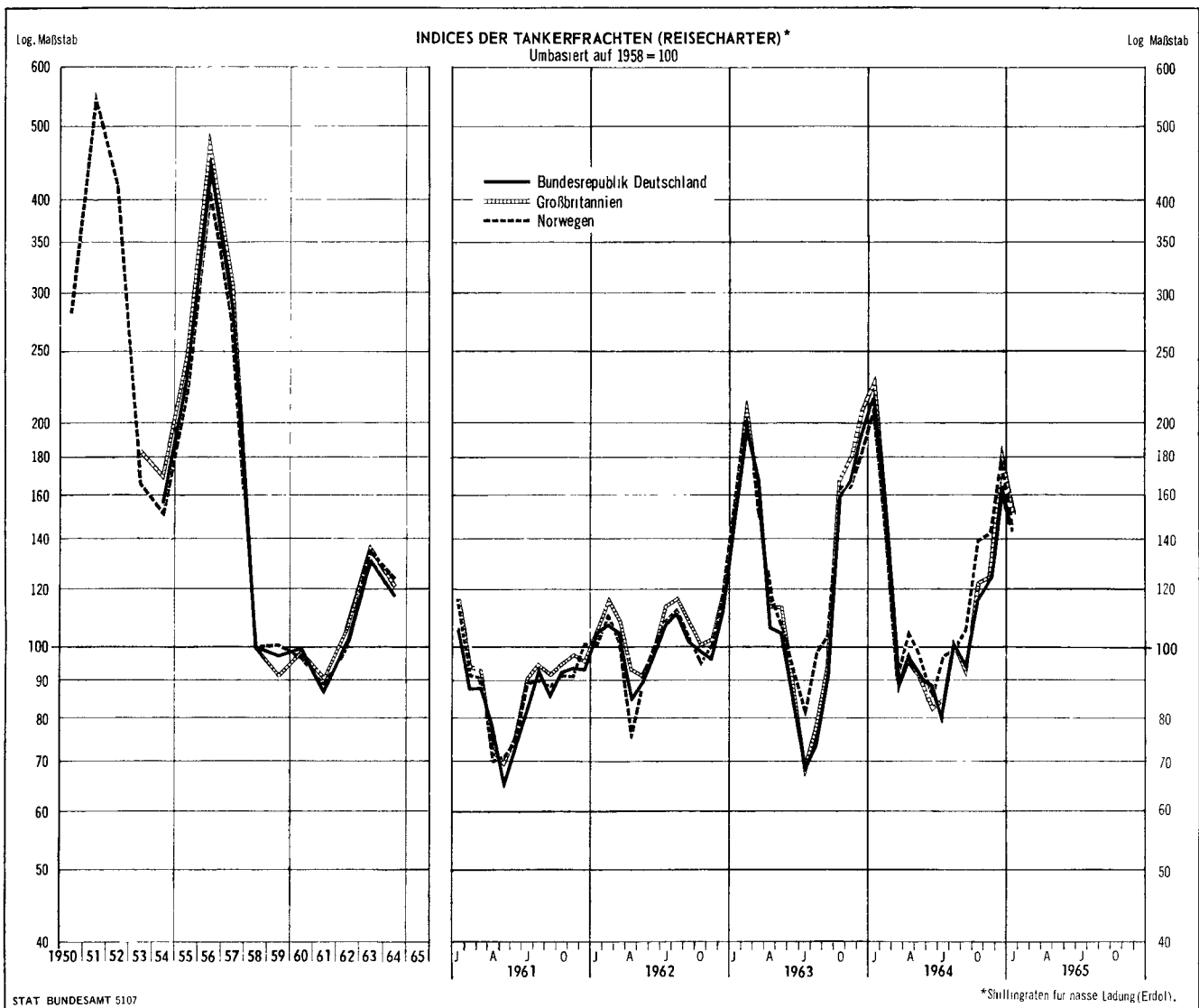
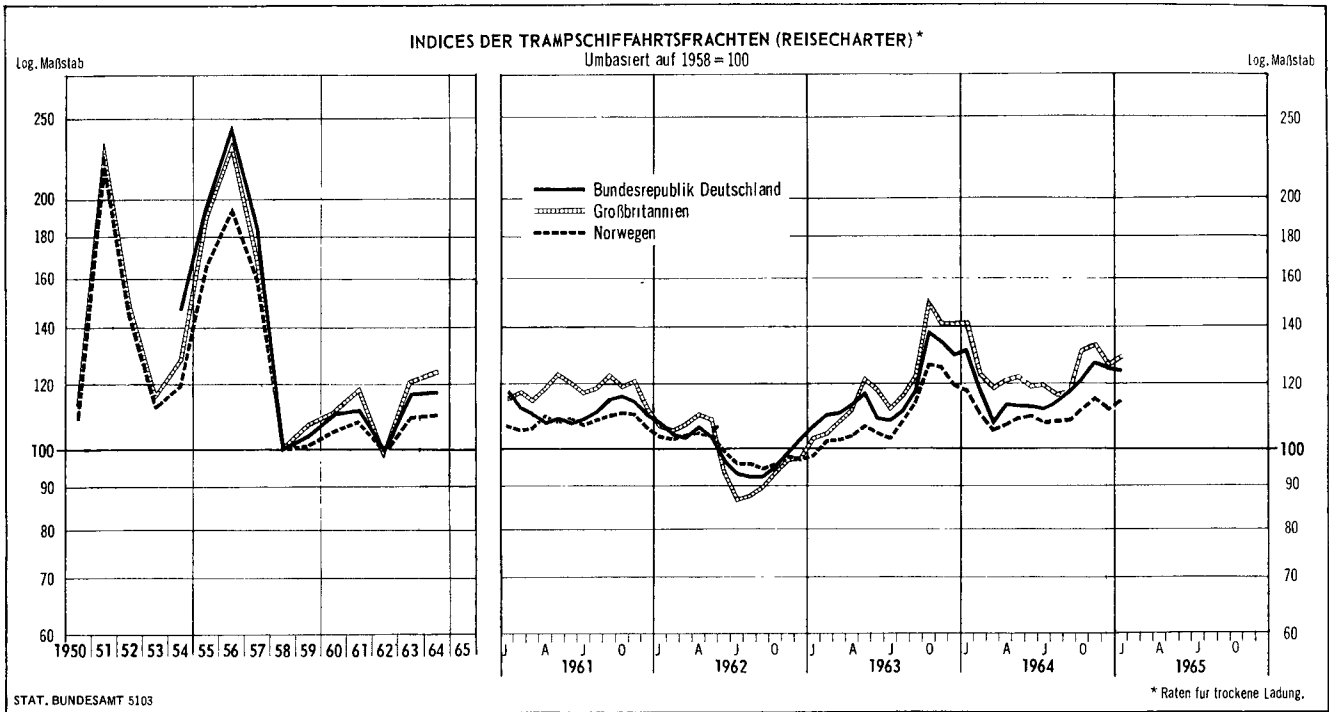
Aufgrund einer deutschen Vorschlags wurden auch die Haftungsbestimmungen des Postpaketdienstes und des Briefdienstes aufeinander abgestimmt.

S p e d i t i o n s t a r i f e

Die seit dem 2. August 1963 geltenden Kundensätze des Spediteursammeltarifs für Eisenbahn- und Kraftwagentransporte von Berlin (West) nach dem übrigen Bundesgebiet wurden nach einer Änderungsverordnung des Senators für Wirtschaft (in Berlin) vom 23. November 1964 mit Wirkung vom 10. Dezember 1964 um durchschnittlich 3% angehoben.

Zur Beachtung:

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



Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis S. 39/40).

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

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

BRT = Bruttoregistertonne
bzw. NRT = Nettoregistertonne

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

c. c. = cubic capacity

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

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

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

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

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

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

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km		
	1. Klasse 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⁾)													
Einfache Fahrt													
1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00	
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00	
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00	
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00	
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00	
Hin- und Rückfahrt													
1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00	
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00	
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00	
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00	
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,0	114,00	
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	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ⁴⁾)													
2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—	
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—	
e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse													
	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der						im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾					
		Deutschen Reichsbahn		Österreich. Bundesbahn		Dänischen Staatsbahn							
1. 5. 1955	5,00	7,00		8,00		8,00		8,00					
1. 4. 1958	6,50	6,50		6,50		6,50		8,00					
1. 5. 1961	6,50	6,50		6,50		6,50		9,00					
26. 5. 1963	7,00	7,00		9,00		9,00		9,00					
1. 1. 1965	9,00	7,00		9,00		9,00		9,00					
f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft													
	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen
	1. Kl.		Einbettabteil				2. Kl.				3. Kl.		
							Zweibettabteil						
bis 14. 2. 1951	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00
15. 2. 1951	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00
12. 2. 1953	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00	
	1. Klasse						2. Klasse						
	Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse			
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00	
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00	
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50	
27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00	
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	—	—	—	—
1. 4. 1964	75,00	50,00	297,00	198,00	—	—	—	—
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	—	—	—	—
1. 4. 1964	135,00	90,00	535,00	357,00	—	—	—	—
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	—	—
1. 5. 1963	10,80	7,20	43,20	28,80	75,00	50,00	—	—
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	—	—
1. 5. 1963	16,20	10,80	64,80	43,20	113,00	75,00	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1963 in FF³⁾) Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
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
1. 1. 1963	770	450	3 100	1 700	7 700	4 250	18 800	7 700
1. 2. 1964	800	450	3 100	1 700	7 700	4 250	18 800	7 700
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	330	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
1. 2. 1964	1 600	900	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 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	—	—	—	—
1. 6. 1963	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
15. 3. 1964	3,70	2,55	13,30	8,90	—	—	—	—
3. 1. 1965	4,05	2,80	14,55	9,75	—	—	—	—
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	—	—	—	—
1. 6. 1963	5,80 ⁶⁾	3,90 ⁶⁾	21,15 ⁶⁾	14,15 ⁶⁾	—	—	—	—
15. 3. 1964	6,00 ⁶⁾	4,05 ⁶⁾	22,30 ⁶⁾	14,90 ⁶⁾	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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⁾				
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	278,00	184,00				
1. 1. 1961	23,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00				
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt												
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00				
1. 10. 1964	10,50	7,00	40,50	27,00	87,00	58,00	126,00	84,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50	127,00				
1. 10. 1964	16,80	11,20	63,00	42,00	138,00	92,00	201,00	134,00				
Schnellzugzuschlag												
	1. Klasse ¹⁾				2. Klasse ¹⁾							
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
1. 6. 1953	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00				
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—				
1. 11. 1964	9,40	6,60	30,40	21,00	53,40	36,80	—	—				
Hin- und Rückfahrt												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—				
1. 11. 1964	14,20	9,80	45,40	31,40	79,80	55,20	—	—				
Portugal,¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt												
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	—
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—	—
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt												
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—	—
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—	—
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—	—
Spanien,¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt												
1950—1953	—	16,30	10,20	—	65,00	40,65	—	162,50	101,55	—	324,95	203,10
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45	223,40
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10	224,45
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80	303,00
1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00	304,00
10. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	688,00	426,00
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953	—	32,60	20,40	—	130,00	81,30	—	325,00	203,10	—	649,90	406,20
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90	446,80
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20	448,90
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	606,00
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	608,00
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00	852,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt²⁾												
	1. Klasse						2. Klasse ⁴⁾					
1. 1. 1950	4,07						2,44					
1. 5. 1952	2,63						1,75					
15. 9. 1957	3,00						2,00					
	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300
	Meilen											
1. 11. 1959	3,373	—	3,15	—	3,15	3,00	2,25	—	2,10	—	—	2,00
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	3,00	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
15. 9. 1962	4,50	—	3,00	—	—	2,63	3,00	—	2,00	—	—	1,75

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾
Stand: Februar 1965

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	304	71,87	58,48	143,74	116,96
London—Hoek van Holland	191	16,58	11,80	33,16	23,60
Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	787	93,50	63,00	145,00	98,00
Venlo (Grenze)—Passau	298	26,66	16,28	53,32	32,56
Passau—Wien West					
Insgesamt	1 560	208,61	149,56	373,22	271,12
b) über Dover—Ostende	127	16,74	11,16	33,48	22,32
London—Dover	388	62,87	45,88	119,13	86,40
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	758	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Passau	298	26,66	16,28	53,32	32,56
Passau—Wien West					
Insgesamt	1 571	199,77	135,82	350,93	239,28
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,81	39,90	119,62	79,80
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	68,00	46,00	112,00	76,00
Insgesamt	1 073	127,81	85,90	231,62	155,80
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,40	18,93	56,80	37,86
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	20,96	13,94	37,72	25,15
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	89,00	60,00	139,00	94,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,73	26,01	58,38	38,73
Insgesamt	1 503	177,09	118,88	291,90	195,74
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,81	39,90	119,62	79,80
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	109,00	74,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
Insgesamt	1 249	165,73	111,18	310,46	208,36
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	15,69	11,24	31,38	22,48
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,67	15,00	32,41	22,22
Insgesamt	907	112,86	77,24	187,79	128,70
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,54	12,33	33,37	22,25
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf.	597	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf.—Chiasso	339	39,82	27,59	59,82	41,11
Chiasso—Rom	707	70,40	39,04	140,80	78,08
Insgesamt	1 796	204,26	129,96	357,99	225,44
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	32,02	21,44	48,09	32,25
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	92,00	187,00	126,00
Kufstein—Innsbruck	73	7,84	5,24	15,68	10,48
Insgesamt	1 446	176,86	118,68	250,77	168,73
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,73	26,01	58,38	38,73
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	20,31	12,52	40,62	25,04
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
Insgesamt	2 370	223,34	149,81	337,60	226,33
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	21,69	14,48	43,38	28,96
Kornsjø (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	105,94	82,57	166,32	129,31
Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	116,00	78,00	169,00	114,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso	339	39,82	27,59	59,82	41,11
Chiasso—Mailand	51	5,12	2,88	10,24	5,76
Insgesamt	2 252	288,57	205,52	448,76	319,14
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	81,64	55,46	131,03	89,43
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	35,66	23,93	53,58	36,01
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	20,96	13,94	37,72	25,15
Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,40	18,93	56,80	37,86
Insgesamt	2 054	260,16	173,26	424,13	286,45

B. Güterverkehr

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

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

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen⁴⁾ (von mindestens 15 t bzw. 20 t⁵⁾, Entfernung 150 km)
in RM/DM je 100 kg

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Tarifänderung									
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 8. 1964		
	15 t									
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	} 2,24	} 1,89	} 1,80
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	} 1,79	} 1,70
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99				
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	} 2,07	} 1,97	} 1,69	} 1,61
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	} 1,45	} 1,38
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32				
1 B 34 Grubenholz ⁷⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,49	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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

Bis 31. 1. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t, ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t in RM/DM je 1000 kg

Ware	Weizen		Kartoffeln	Fische ¹⁾	Kaffee	Tabak	Öle und Fette		Grubenhholz	Faser-, Papierholz		Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff		Wolle
	von	nach	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif		Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif
	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg			Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen		
	Augsburg	Essen Hbf.	Frankf. (Main) Hbf.	Frankfurt (Main)	Hannover	Mannheim	Dissen-Bad Rothenf.	Bochum-Riemke	Karlsruhe-Rheinbr.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Herford	Essen Hbf.	Albbruck	Kelheim	Backnang	
	(739 km)	(229 km)	(493 km)	(507 km)	(162 km)	(588 km)	(254 km)	(580 km)	(311 km)	(254 km)	(217 km)	(710 km)	(318 km)	(395 km)	(619 km)	
	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A/B ²⁾ b)	24 S 5 b)	A/B ³⁾ d)	1 B 34 e)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	F e)	F ⁴⁾ c)	F ⁵⁾ b)	C/D ⁶⁾ b)	21 S 2 b)	
1956 D	37,00	14,00	50,40	31,99	24,80	31,07	23,40	21,90	17,50	14,90	20,90	45,20	28,20	42,10	39,10	
1957 D	37,00	14,00	50,40	33,68	24,80	32,88	23,40	21,90	17,50	14,90	20,90	45,20	28,20	42,10	39,75	
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	37,60	14,30	58,12 ⁹⁾	33,93	24,10	32,23	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	40,25	
1959 D	37,60	14,30	46,90	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80	
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80	
1961 D	37,60	16,70	50,30	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80	
1962 D	33,68 ⁸⁾	16,70	50,60	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80	
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80	
1964 D	28,20	16,70	52,20	33,60	22,10	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80	
1964 Juli	28,20	16,70	49,40	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80	
Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80	
Sept.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80	
Okt.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80	
Nov.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80	
Dez.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,30	24,70	33,00	39,80	
1965 Jan.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,30	24,70	33,00	39,80	
Febr.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,30	24,70	33,00	39,80	

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schwefelkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkiesabbrände	Eisen- u. Manganz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Megg (Westf.)	Hamel	Duisburg-Hochfeld Sud	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- aubem	Frechen	Meppen	Hamburg Sud		
nach	Rheine	Weinheim (Brstr.)	Oberhausen West	Leverkusen Bayerwerk	Hamburg	Hagen-Harkorten	Salzgitter Hütte Sud	Oberhausen Hbf.	Siegen	Hamburg	Dusseldorf-Reishof	Hamm (Westf.)	Hamburg	Gelsenk.-Horst Nord	Göttingen
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	G e)	7 B 21 c)	F b)	7 B 1 c)	7 B 25 c)	IV c) 10)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d) 11)	A/B d) 12)
1956 D	16,50	35,00	15,00	7,10	21,30	7,20	2,90	9,30	12,50	17,40	6,10	12,90	20,20	15,10	28,70
1957 D	16,74	35,00	15,00	7,20	21,30	7,27	2,90	9,30	12,63	17,40	6,03	12,97	20,20	15,10	28,70
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	17,83	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1959 D	16,18	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1960 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30 ¹³⁾	18,40 ¹³⁾	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1961 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1962 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	16,20	30,40
1963 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24 ^r	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
1964 D	15,70	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	16,08	27,57
1964 Juli	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
Aug.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,10 ¹¹⁾	23,60
Sept.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,10 ¹¹⁾	23,60
Okt.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Nov.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Dez.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,40
1965 Jan.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Febr.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60

Ware	Dieselmotoren (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomasmehl	Stückstoffdungetmittel	Dungkalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug ¹⁴⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹⁵⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling		Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Sud	Braunschweig Hgbf.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Dortmund Hbf.	Duisburg Hbf.	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Dusseldorf-Grafenberg
nach	Göttingen	Wurzburg		Duisburg Hbf.	Hagen Hbf.	Kiel Hgbf.	Bamberg	München Hbf.	Bad Konig	Hagen Hbf.	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf.	Herford	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	F d) 16)	F d)	14 B 4 d)	C/D d) 17)	12 B 1 e) 18)	11 B 1 b)		F b) 19)	8 B 8 c) 20)	III c) 21)	22)	I c) 23)	I c) 23)	C/D e) 25)	
1956 D	20,60	23,50	23,50	6,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	5,10	7,90	12,60	17,90	23,10	23,10
1957 D	20,60	23,50	23,50	6,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	5,10	7,90	12,60	17,90	23,10	23,10
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	6,10	9,20	13,70	19,50	25,10	24,50
1959 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,56	8,93	13,33	19,50	25,10	24,50
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,50	8,64	12,38	17,92	22,93	22,42
1964 Juli	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,70	13,10	19,50	25,10	24,50
Aug.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Sept.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Okt.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Nov.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Dez.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Jan.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Febr.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,50	8,40	11,20	15,70	19,90	19,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide ¹⁾												
	Roggen und Weizen ²⁾			Uebr. Getreide (d. Güterkl. IV ³⁾)		Roggen und Weizen ²⁾		Brot- Futtermittel		Brot- Futtermittel		Roggen und Weizen	
	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn ³⁾		Köln	
Strecke	von												
nach													
1955 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D		15,61 ¹⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾		9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D		15,61	14,90	9,65		9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁶⁾	15,03 ⁶⁾	9,04	8,44
1958 D		16,24	15,34	9,79		10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D		15,28	14,35	9,81		10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D		15,00	14,07	9,81		10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D		15,00	14,07	9,81		10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D		13,44	12,61	8,79		9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Jan.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Febr.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
März		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
April		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Mai		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juni		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juli		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Aug.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Sept.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Okt.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Nov.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Dez.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 Jan.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Febr.		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ²⁾	Ortskohle ²⁾ a)			
	Roggen und Weizen		Futtergetreide		ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets			
	Emden		Heilbronn ³⁾		Berlin		Emden				
Strecke	von										
nach											
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 ³⁾	14,53 ³⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D		14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D		14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D		14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	11,04	10,82	9,54	5,98	6,90	7,30
1964 Jan.		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Febr.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
März		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
April		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Mai		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juli		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Aug.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Sept.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Okt.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Nov.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Dez.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1965 Jan.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Febr.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware	Küstenkohle ²⁾ b)			Exportkohle ²⁾ c)			Bunkerkohle ²⁾ d)			
	Zechengruppen des Ruhrgebiets									
	I			II			III			
Strecke	von									
nach		Emden								
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	5,82	6,13	6,71
1958 D		5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D		4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D		4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1961 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 D		4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 Jan.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Febr.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
März		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
April		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juli		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Dez.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Jan.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Febr.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
			Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen				Wesseling/Rh.	
Strecke von				Frankfurt (Main) ²⁾	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main) ²⁾	Würzburg ²⁾	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Osthafen							
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1964 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
März	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Dez.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁷⁾		
Strecke von	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
nach											
1955 D	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁶⁾			
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20		13,65
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20		13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12		14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ¹¹⁾	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40r	2,85	I 16,92r	II 15,22r	III 14,37r
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40r	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
März	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)			Kies			Bims Kies ⁴⁾					
	Bremen ⁷⁾			Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.					
Strecke von	Heilbronn ²⁾		Mannheim		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig		
nach	Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.	Rh.-Herne-Kan.	Wes.-Datt.-Kan.									
1955 D		25,29		20,12 ¹⁰⁾		2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17	
1956 D		26,20		19,85		2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D		27,30		19,85		2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D		27,71		21,31		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D		27,75				3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D		27,75 ¹¹⁾		21,95		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1961 D	I 28,77r	II 25,92r	III 24,47r	I 24,32r	II 21,87r	III 20,67r	3,05r	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D		25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10r	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D		28,75	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Jan.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juli		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 Jan.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 49.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz			
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ²⁾		Bremen	
	von	nach	Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1955 D.	4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	
1956 D.	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	
1957 D.	4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	5,62 ⁴⁾	13,06	17,55	
1958 D.	4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82	
1959 D.	4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01	
1960 D.	4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	
1961 D.	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	
1962 D.	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01	
1963 D.	4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	6,31	15,19	20,01	
1964 D.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
1964 Jan.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Febr.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
März	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
April	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Mai	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Juni	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Juli	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Aug.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Sept.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Okt.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Nov.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Dez.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
1965 Jan.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	
Febr.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01	

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
	unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t		50 t und mehr	
	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
von								
nach								
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 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10	9,10
1958 D.	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ¹⁾											
	I		II		III		IV		V		VI	
	Hamburg (Bugsiergebiet A)											
Strecke	Berlin (unterhalb)											
von												
nach												
1955 D.	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60						
1956 D.	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60						
1957 D.	13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09						
1958 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
1959 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
1960 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
1961 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
1962 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
1963 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
1964 D.	15,19	15,04	14,88	14,73	14,63	14,55						
1964 Jan.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70						
Febr.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
März	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
April	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Mai	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Juni	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Juli	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Aug.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Sept.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Okt.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Nov.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Dez.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
1965 Jan.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						
Febr.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63						

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

A. Binnenschifffahrt

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisiertem Main und Neckar

Sätze in DPF je 1000 kg

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Stichtag der Neufestsetzung						
	von	nach	1. 7. 1948	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963	
Getreide	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts	Rhein-Ruhrhafen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25	
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14	
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 ¹⁾	39,20	39,20	
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00	
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort	80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60	
			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60	
			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60	
Güterklasse V									
Güterklasse VI									
Ausnahmesatz									
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20	
Bimskies	Ladestationen	Vallendar-Brohl/Rh.—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20	
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76	
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg	Güterklasse I	94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
			Güterklasse II	84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
			Güterklasse III	66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30
			Güterklasse IV	47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
			Güterklasse I	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
Güterklasse II	78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80			
Güterklasse III	67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00			
Güterklasse IV	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00			

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts		
		von	nach	Niederrheinstationen			Rhein-Ruhr-Stationen	
				Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾				Braubach ³⁾
				(und umgekehrt)				
1954 D		4,23	4,29	4,82	3,01	4,32		
1955 D		3,41	5,65	4,11	—	—		
1956 D		—	—	—	—	—		
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—		
1958 D		0,38	0,05	—	—	—		
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53		
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—		
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—		
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85		
1963 D		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01		
1964 D		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95		
1958 Januar		4,52	0,65	—	—	—		
1959 September		33,33	60,00	48,00	—	—		
Oktober		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90		
November		34,00	66,67	50,67	—	—		
Dezember		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42		
1960 Mai		0,65	3,23	1,29	—	—		
1961 Oktober		18,71	21,94	11,61	—	—		
November		12,67	—	—	—	—		
Dezember		1,29	—	—	—	—		
1962 September		7,33	11,33	5,33	—	—		
Oktober		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77		
November		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00		
Dezember		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42		
1963 Januar ⁵⁾		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00		
Februar ⁵⁾		80,00	76,00	70,67	80,00	80,00		
März		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06		
November		2,00	5,33	2,00	—	—		
Dezember		5,16	3,87	1,29	—	—		
1964 Januar		50,32	56,77	43,23	21,29	21,29		
Februar		19,31	4,14	2,76	2,07	2,07		
März		6,45	1,29	—	—	—		
Juli		14,84	34,84	25,16	—	—		
August		31,61	61,29	44,52	—	—		
September		20,67	50,67	35,33	—	—		
Oktober		13,55	26,45	20,65	—	—		
November		14,67	18,00	12,67	—	—		
Dezember		1,94	—	—	—	—		
1965 Januar		0,65	—	—	—	—		
Februar		—	—	—	—	—		
März		1,29	—	—	—	—		

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

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

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
	Brest/Dänkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe				Rotter- dam ⁴⁾	Elbe			
	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁹⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg				DM je 1000 kg					
1956 D	28.0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8	.	7,10	7,88	7,53	7,75	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.3	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,33	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18.11	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,33	11,19	11,38
1961 III. Vj.	19.1	.	.	6,90	7,27	7,89	8,45	10,44	8,03	8,51	10,30	9,88
1961 IV. Vj.	19.4	.	7,32	6,97	7,66	8,46	8,71	11,13	8,59	9,31	11,37	11,06
1962 I. Vj.	18.4	.	5,74	7,99	8,29	8,35	9,32	11,29	8,79	9,27	10,80	11,40
1962 II. Vj.	17.3	.	5,18	7,35	7,73	7,92	8,49	11,22	8,08	8,84	11,12	11,88
1962 III. Vj.	17.7	.	.	7,08	7,42	7,96	8,42	11,56	8,24	8,65	10,34	10,37
1962 IV. Vj.	19.0	19.0	6,40	6,33	7,64	7,80	9,54	11,72	7,97	8,55	10,77	11,91
1963 I. Vj.	18.5	21.7	6,75	7,35	11,77	8,19	.	13,05	10,50	11,46	13,14	11,75
1963 II. Vj.	19.3	.	5,81	6,55	6,92	7,70	8,45	12,60	7,54	8,42	9,94	9,88
1963 III. Vj.	18.7	18.9	6,88	6,31	7,32	8,21	8,31	11,09	7,24	8,15	9,43	10,25
1963 IV. Vj.	22.11	26.8	6,72	9,31	9,98	11,38	11,40	13,24	10,39	11,84	13,53	13,89
1964 I. Vj.	21.7	23.6	5,17	8,06	7,66r	8,00	9,83r	11,38	8,26r	9,15	11,62r	9,98
1964 II. Vj. ¹³⁾	21.2	.	4,78	7,08	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21

Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz			Schnittholz							
		Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Venersee (Schweden)
			nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. ⁸⁾ Rheinend- häfen	niederl. ⁹⁾ Rheinend- häfen	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhaf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen^{9)}
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hfl/Stand.	
1956 D	16,15	217.1	.	240.0	120.19	144.10	114.06	104.38	99.18	250.4	277.11	92.42
1957 D	9.00	183.6	.	205.6	102.86	140.60	98.69	94.67	94.78	216.0	245.9	86.98
1958 D	9.16	127.1	.	169.2	78.94	104.31	80.96	80.83	81.99	180.5	200.6r	71.13
1959 D	10.79	146.6	.	171.7	80.93	112.22	82.43	82.61	82.61	187.4	192.7r	75.08
1960 D	11.01	170.2	.	209.2	113.25	128.52	100.86	98.50	91.70	230.2	248.10	86.91
1961 D	10.27	158.9	84.00	212.2	90.74	129.41	98.83	95.71	91.24	222.6	240.8	78.81
1962 D	11.85	156.4	74.80	200.6	85.20	126.62	94.02	90.00	92.84	210.6	225.5	75.38
1963 D	11.39	182.1	74.56	227.6	102.55	125.94	105.73	99.81	98.75	246.9	253.9	94.54
1961 III. Vj.	10.26	160.0	.	207.2	89.54	129.98	100.00	97.33	95.23	223.5	231.4	82.13
1961 IV. Vj.	10.21	161.3	.	223.11	95.96	131.82	104.87	92.29	86.61	227.6	252.2	.
1962 I. Vj.	11.92	153.3	78.50	201.11	82.45	128.38	91.27	93.88	93.56	205.3	228.3	72.38
1962 II. Vj.	11.34	156.4	73.21	207.4	88.54	126.87	93.75	88.90	90.22	215.0	230.6	74.92
1962 III. Vj.	11.54	.	74.02	196.8	85.45	125.01	93.28	90.15	83.83	207.9	214.11	75.25
1962 IV. Vj.	12.44	158.3	.	196.1	84.38	126.23	97.80	87.06	103.75	214.3	229.5	77.92
1963 I. Vj.	.	.	.	202.11	105.11	126.08	94.30	96.37	99.01	221.2	234.1	86.29
1963 II. Vj.	10.17	180.0	75.01	230.7	100.24	126.47	107.60	97.97	97.31	247.2	261.6	96.15
1963 III. Vj.	10.36	185.0	75.26	229.11	100.74	126.22	107.08	103.68	96.50	247.2	255.6	97.26
1963 IV. Vj.	13.28	189.4	74.67	248.11	104.11	124.99	113.95	101.23	103.88	271.6	263.9	99.37
1964 I. Vj.	11.06r	174.0r	81.25r	218.7r	97.03r	132.44r	98.94r	98.18r	109.34r	238.10r	251.1r	84.65r
1964 II. Vj. ¹³⁾	11.35	169.11	76.47	228.10	105.19	129.65	110.20	101.41	99.12	250.9	255.8	91.24

Ware	Schnittholz						Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine				
	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Elbe/ Weser		Bornholm (Dänemark)		Limfjord- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)	
								Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg	
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl je Standard	s je Standard		DM je 1000 kg						
1956 D	79.29	107.63	.	91.08	251.7	168.7	20.91	9.22	.	.	10.19	9.35
1957 D	71.00	101.92	64.19	90.10	209.4	131.4	15.19	9.00	.	.	9.92	9.00
1958 D	65.10	.	60.00	70.64	181.6	127.1	13.45	7.67	.	7.00	9.04	8.41
1959 D	67.70	92.18	.	70.83	182.8	138.8	14.69	7.68	6.75	6.21	8.65	8.42
1960 D	72.94	99.61	79.69	98.10	220.2	156.6	16.26	8.47	.	6.50	9.10	9.49
1961 D	73.68	103.68	82.80	86.50	223.2	146.7	15.31	9.02	6.90	5.25	9.42	7.82
1962 D	78.81	93.98	79.47	80.46	202.11	145.9	14.23	8.60	7.41	6.08	8.93	8.03
1963 D	76.84	94.24	86.99	100.69	243.0	180.6	16.10	9.68	6.41	6.25	9.26	7.23
1961 III. Vj.	75.00	99.57	78.50	87.42	223.5	164.5	14.86	9.44	.	.	9.89	7.63
1961 IV. Vj.	77.50	104.68	77.50	86.10	235.8	176.11	15.00	9.50	7.73	.	.	7.53
1962 I. Vj.	73.78	96.13	80.33	79.56	196.7	125.4	14.35	7.96	7.55	.	8.42	.
1962 II. Vj.	75.00	92.04	83.46	77.81	205.3	146.0	14.19	8.33	6.44	6.07	8.33	.
1962 III. Vj.	74.54	93.41	83.03	83.03	201.0	149.6	14.01	8.93	7.33	6.00	9.43	7.38
1962 IV. Vj.	.	95.05	76.33	81.43	208.9	162.4	14.44	9.17	8.02	6.15	8.89	8.47
1963 I. Vj.	77.05	93.81	78.83	95.17	213.8	157.8	16.21	9.00	.	.	8.06	.
1963 II. Vj.	73.00	93.91	83.89	98.42	242.3	174.5	15.64	8.62	5.90	6.29	8.93	7.07
1963 III. Vj.	79.88	94.86	90.88	100.16	243.1	182.2	15.68	10.44	6.64	6.25	10.22	.
1963 IV. Vj.	.	94.38	94.36	109.01	272.11	207.10	16.86	10.21	7.00	6.25	9.83	8.57
1964 I. Vj.	.	94.86r	82.86r	90.02r	235.8r	135.4	14.86r	8.73r	.	6.25	8.24	6.94
1964 II. Vj. ¹³⁾	76.92	100.38	86.11	94.29	247.2	170.10	14.85	9.25	9.38	6.25	8.95	.

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

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

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾						
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Wales			Weser/Ems		Rotterdam/ Hamburg	Elbe
Route	nach	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Mengeneinh.		DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg	skr je 1000 kg		s je 1000 kg		
1956 D			21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D			17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D		8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D		8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D		10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D		9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D		8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D		10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1961 III. Vj.		9,75	18,69	14,3	16,2	15,6	15,5	23,6	15,77	16,38	19,11	20,9	23,2
IV. Vj.		10,35	19,25	17,2	18,2	19,11	16,9	22,9	16,13	16,17	25,0	20,5	21,6
1962 I. Vj.		8,74	14,90	14,7	15,0	16,10	14,1	21,1	13,95	15,34	23,2	19,6	20,11
II. Vj.		8,83	12,95	13,7	14,2	15,5	16,11	21,0	14,46	15,25	19,5	18,7	20,8
III. Vj.		9,05	17,06	13,11	14,0	14,9	15,0	21,9	15,56	16,30	20,0	19,5	20,7
IV. Vj.		9,35	17,32	15,7	15,3	16,7	18,8	21,9	15,68	15,89	22,10	19,0	18,9
1963 I. Vj.		10,48	21,99	18,4	17,8	24,4	17,9	25,8	19,25		25,3	23,9	24,2
II. Vj.		10,68	20,40	16,6	16,10	19,6	20,0	21,5	16,36	15,61	20,7	19,6	21,5
III. Vj.		10,91	19,50	16,9	16,6	18,8	19,10	22,0	16,50	17,41	20,8	19,7	20,8
IV. Vj.		11,54	22,69	20,8	21,2	24,9	24,5	27,10	18,70	19,60	23,11	24,1	22,3
1964 I. Vj.		11,10r	17,27	18,5r	17,5	19,5r	15,5r	21,10	17,98r		20,6	20,1	22,2r
II. Vj. ¹³⁾		10,34	16,15	15,11	16,10	17,9	17,1	20,5	15,36	15,94	20,4	18,3	19,9

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidüngemittel	Eisen und Stahl							
	Elbe		Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	nach	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmo (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Strömstadt/ Malmö (Schweden)
Währung Mengeneinh.		skr/1000 kg	s je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg			
1956 D		17,57	22,0	37,9	17,29	23,87	21,60	26,2	20,00	20,40	19,83		10,00
1957 D		12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D		11,84	18,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D		14,67	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D		15,76	19,10	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D		13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D		14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D		15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1961 III. Vj.		13,48	21,8	25,5	18,68	19,21	16,50	19,1	14,40	12,74	20,01	8,54	8,77
IV. Vj.		14,70	22,0	30,3	20,07	20,12	19,18	21,8	16,99	16,74	17,97	8,66	9,46
1962 I. Vj.		14,72	17,8	26,0	16,72	19,08	15,67	21,0	15,99	16,13	18,29	8,51	8,66
II. Vj.		13,17		24,4	14,85	18,75		19,1	13,54	12,87	18,66	8,58	9,09
III. Vj.		13,43		25,6	16,37	20,45	19,26	19,0	13,13	13,37	20,44	8,46	9,12
IV. Vj.		15,17	19,7	26,2	18,96	19,39	18,67	20,3	15,35	15,39	18,75	8,50	8,79
1963 I. Vj.			23,6	30,2	24,17	22,67	25,07	23,1	15,48		20,33	9,36	
II. Vj.		14,32	18,10	29,3	18,68	21,02	20,42	21,11	15,75	16,53	19,24	8,44	9,67
III. Vj.		14,95	18,5	30,9	18,22	21,50	20,84	20,6	15,18	15,18	19,73	8,31	9,96
IV. Vj.		17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	11,61
1964 I. Vj.		15,40	20,11	31,2r	17,69	20,29r	18,06	21,8	15,98	17,56r	18,41r	8,71	9,36
II. Vj. ¹³⁾			15,10	26,10		19,35	18,65	20,9	14,31	15,19	18,22	8,62	9,62

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	Getreide													
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾			
	von	Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
	nach	Währung	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$
Mengeinheit	je 2240 lbs													
1956 D	.	.	89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17		
1957 D	.	.	60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	73.11	9.50	16.43	97.5	10.53		
1958 D	92.10	.	40.11	4.15	4.85	42.0	4.40	45.9	4.95	8.37	56.9	7.06		
1959 D	79.1	9.57	40.2	3.99	4.42	46.8	4.92	49.5	4.86	8.41	59.10	7.09		
1960 D	82.4	8.16	42.6	3.85	4.04	43.2	4.95	53.1	4.75	9.38	59.2	7.37		
1961 D	83.0	9.42	45.10	3.89	4.44	46.7	5.41	56.5	5.36	10.86	6.81 ⁴⁾	6.97		
1962 D	65.11	7.75	35.8	3.03	3.48	35.1	4.06	40.5	4.39	7.88	6.17	6.88		
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.59	9.69	7.44	7.69		
1964 D	68.10	8.86	41.1	4.39	4.40	42.4	5.73	51.0	5.26	10.27	7.86	7.82		
1964 Jan.	.	.	.	.	.	49.7	6.50	72.0	7.00	11.82	9.25	8.70
Febr.	.	.	.	.	4.78	41.9	4.93	43.5	4.49	10.75	8.25	8.00
März	.	9.75	40.6	3.90	4.13	35.2	.	47.6	4.24	9.31	.	.		
April	71.8	8.93	38.7	3.78	3.95	37.6	.	43.2	4.68	9.76	.	6.90		
Mai	73.5	8.75	41.2	3.77	4.63	40.0	.	55.8	4.68	9.60	.	.		
Juni	61.2	.	40.11	3.98	4.33	.	.	53.2	4.89	9.58	.	.		
Juli	72.8	7.60	34.8	3.67	3.92	.	.	.	4.48	9.43	.	.		
Aug.	55.8	8.83	35.8	3.96	4.06	37.8	.	42.10r	5.09	9.99	.	.		
Sept.	72.2	8.06	40.0	3.84	4.09	37.11	.	41.3	5.33	10.37	7.35	.		
Okt.	75.0	9.27	46.8	4.86	4.86	49.6	5.92	.	6.04	11.47	7.40	.		
Nov.	.	9.65	51.11	5.68	6.18	52.8	6.07	61.6	6.63	.	7.50	.		
Dez.	.	.	.	6.50	.	42.11	5.25	50.0	5.61	10.85	7.32	7.69		
1965 Jan.	85.6	9.50	.	5.65	5.65	50.5	5.69	54.8	6.40	11.61	.	7.13		
Febr.	87.6	.	60.0	.	4.38	53.6	5.70	66.3	5.25	11.95	.	8.75		

Ware	Getreide										Kopra	Esparto	Zucker
	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Südafrika		Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁶⁾	
	von	Route	UK	West-	Australien	UK/Kont.	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	UK	
	nach	Währ./Mengeinh.	s	Italien	UK/Kont.	s	\$ je cu ft	s	je 2240 lbs				
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	126.7	124.4	81.5	0.41	126.1	105.11	
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	93.7	87.8	59.2	0.26	110.9	97.1	
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	54.0	48.8	30.2	0.15	80.11	40.7	
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	60.4	49.3	38.3	0.17	79.4	39.8	
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	62.5	61.3	38.4	0.18	81.2	52.4	
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	62.8	56.8	40.4	0.16	81.8	57.6	
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	52.5	45.11	33.5	0.15	81.0	49.8	
1963 D	78.8	74.6	78.0	78.5	84.10	83.7	61.11	56.10	36.11	0.19	85.2	68.5	
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	59.7	53.2	37.6	0.20	93.5	68.4	
1964 Jan.	100.0	90.8	102.1	82.6	94.2	92.10	66.11	.	.	0.22	97.6	70.0	
Febr.	.	74.8	84.3	82.6	90.0	88.6	69.10	52.6	.	0.21	95.0	.	
März	73.5	72.0	83.3	71.3	78.9	76.3	56.3	32.6	36.5	0.20	93.9	.	
April	79.8	74.11	83.5	71.3	78.4	76.7	60.0	.	36.0	0.20	90.10	.	
Mai	83.10	77.8	82.9	71.3	78.4	76.7	61.0	53.9	.	0.18	.	65.0	
Juni	80.8	74.0	81.2	70.0	77.6	75.0	52.6	.	.	.	.	70.0
Juli	79.8	70.2	78.8	70.0	77.11	77.4	57.3	.	.	0.18	92.6	.	
Aug.	78.1	74.2	78.11	77.6	83.4	82.6	59.2	.	.	0.20	90.0	.	
Sept.	80.0	74.2	78.11	77.6	86.0	85.3	54.4	.	.	0.23	90.0	.	
Okt.	88.9	77.4	83.2	77.6	86.0	85.3	.	.	.	0.21	90.0	.	
Nov.	90.0	81.8	85.2	75.0	85.6	82.6	60.10	.	40.2	0.21	.	.	
Dez.	68.11	82.4	84.10	75.0	85.0	80.0	57.8	.	.	0.21	92.6	.	
1965 Jan.	87.1	75.0	86.2	76.3	86.3	81.3	65.0	.	.	0.25	92.6	.	
Febr.	88.7	76.7	94.10	76.3	86.3	81.3	61.6	.	.	.	90.0	.	

Ware	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze	
	Kuba ⁶⁾		Queensland ⁸⁾		Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva		US-Golf	Murmansk	Vitoria	
	von	Route	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁷⁾
	nach	Währ./Mengeinh.	s	\$ je cu. ft. ⁹⁾	s	\$ je 2240 lbs							
1956 D	112.0	214.8 ¹⁰⁾	223.6 ¹⁰⁾	135.1	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8	
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10	
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4	
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1	
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11	
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11	
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0.14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2	
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0.15	27.1	23.0	25.5	25.0	52.7	22.9	36.8	
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0.20	32.1	.	28.11	26.0	60.2	22.6	32.8	
1964 Jan.	70.0	.	.	83.9	.	30.6	.	.	.	54.5	.	31.9	
Febr.	68.11	91.11	89.5	.	.	.	.	.	.	55.6	.	34.1
März	72.6	.	.	70.0	.	26.6	.	27.6	26.0	56.3	21.6	31.0	
April	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	.	.	21.6	31.0
Mai	.	90.0	87.6	.	0.21	35.0	.	26.0	.	59.0	22.6	31.0	
Juni	.	90.0	87.6	.	0.20	.	.	31.0	.	65.9	25.0	32.11	
Juli	.	92.6	.	70.0	.	33.6	.	31.0	.	60.10	23.0	31.0	
Aug.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	.	.	31.11
Sept.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	57.7	22.3	.
Okt.	.	.	.	72.10	0.20	.	.	.	.	.	22.0	34.3
Nov.	.	.	.	75.0	0.19	.	.	.	.	65.0	.	35.3
Dez.	.	100.0	97.6	.	0.19	35.0	.	.	26.0	67.6	.	33.5	
1965 Jan.	.	100.0	97.6	.	0.21	.	.	.	.	57.6	.	36.11
Febr.	.	102.6	100.0	.	0.23	.	.	.	.	63.2	.	41.6

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Mangenerze						Zinkkonz. Port Pirie	Kohle					
	von	Mariwagoa	Sudafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Mehilla		Poti	Hampton Roads				
	nach	Antw./Hbg. ³⁾			Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
Wahrj./Mengeneinh.	s je 2240 lbs						\$ je 2240 lbs						
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11.52	19.90	11.35	
1957 D	77.3	69.2	.	62.9	36.9	66.9	147.11	53.1	51.11	7.90	15.71	8.02	
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3.97	7.60	4.95	
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3.80	7.76	5.25	
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4.14	8.35	5.30	
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4.25	9.02	6.32	
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3.61	6.55	5.06	
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4.83	7.18	7.44	
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4.45	7.32	8.11	
1964 Jan.	40.5	41.6	45.0	34.10	.	.	.	33.0	30.5	5.40	8.19	8.70	
Febr.	40.0	.	34.0	.	18.9	.	90.0	27.10	22.9	4.88	7.08	7.00	
März	43.6	.	32.8	.	.	28.0	83.9	.	20.8	4.21	6.78	.	
April	41.11	.	.	28.0	.	.	83.9	.	24.6	4.01	6.85	10.18	
Mai	38.11	.	.	28.0	.	26.3	83.8r	26.10	25.0	3.95	6.86	8.60	
Juni	38.10	48.6	.	28.9	19.9	26.3	83.9	.	24.0	4.12	6.93	8.50	
Juli	38.7	.	32.3	.	.	25.3	.	24.0	22.6	4.17	7.25	7.43	
Aug.	40.3	40.0	32.6	27.2	.	25.0	.	25.4	24.1	4.15	7.17	7.46	
Sept.	39.7	35.0	.	.	.	23.0	88.2	23.11	21.11	4.14	7.03	7.30	
Okt.	40.1	37.6	.	.	19.6	26.0	90.0	26.0	.	.	7.51	8.68	
Nov.	45.3	.	.	.	22.3	.	88.9	28.11	26.5	5.41	8.16	7.75	
Dez.	45.7	.	.	29.3	.	.	87.6	.	27.7	4.50	7.98	7.63	
1954 Jan.	41.6	.	.	.	.	.	.	29.6	27.8	4.62	8.31	8.25
Febr.	42.0	42.3	.	.	.	.	91.3	38.0	30.2	4.94	8.80	7.85
Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh				Rohphosphat					
von	Danzig/Stettin		Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
nach	Portugal		Westitalien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.		
Wahrj./Mengeneinh.	s je 2240 lbs												
1956 D	.	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0	
1957 D	.	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0	
1958 D	28.10	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6	
1959 D	30.9	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4	
1960 D	.	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10	
1961 D	35.11	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9	
1962 D	30.2	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0	
1963 D	31.0	35.5	30.2	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9	
1964 D	34.2	33.8	37.0	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6	
1964 Jan.	.	.	37.0	35.5	37.7	.	.	60.8	62.7	.	25.3	.	
Febr.	.	37.6	.	23.7	24.0	.	.	40.3	41.10	49.6	22.6	27.0	
März	32.10	31.0	.	13.7	14.2	.	.	25.11	26.10	49.6	.	.	
April	34.5	.	.	18.8	19.0	.	.	25.1	25.9	.	21.0	.	
Mai	36.3	.	.	14.11	15.11	.	.	24.1	24.11	.	24.1	.	
Juni	.	33.8	.	14.2	14.9	.	.	24.4	25.2	60.6	25.0	.	
Juli	34.3	32.6	.	13.3	12.9	.	.	26.8	27.5	62.6	21.3	.	
Aug.	33.0	.	.	14.4	15.2	.	.	30.4	30.9	.	20.6	.	
Sept.	.	.	.	17.1	17.2	.	.	25.5	26.7	.	.	28.0	
Okt.	.	.	.	18.10	19.11	.	.	34.11	36.1	.	.	.	
Nov.	.	.	.	18.4	19.5	.	.	36.10	37.9	.	.	.	
Dez.	.	.	.	27.9	29.6	42.3	.	49.10	51.8	.	20.9	.	
1965 Jan.	34.3	31.0	.	23.0	24.0	.	.	39.2	41.0	.	.	.	
Febr.	.	.	.	19.10	20.8	.	.	38.9	40.1	.	.	.	
Ware	Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott					
von	Antw./ Hbg. ³⁾	Antw./ Hbg. ³⁾	Ost- Kanada ⁶⁾	Archang- gelsk ⁴⁾	Nord-Pazifik		Archang- gelsk ⁴⁾	Große Seen		USNH			
nach	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Sud- afrika ⁵⁾	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien ⁵⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁵⁾	West- italien ⁵⁾	Japan ⁵⁾	
Wahrj./Mengeneinh.	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$ je 2240 lbs					
1956 D	62.6	154.7	320.11	287.5	.	30.51	344.7	.	.	17.70	.	.	
1957 D	46.5	108.9	304.4	268.9	97.6	19.24	.	.	.	12.28	.	.	
1958 D	29.6	59.7	187.2	189.6	76.2	12.08	221.6	.	.	6.07	6.47	.	
1959 D	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12.06	220.7	.	.	6.04	6.42	10.33	
1960 D	35.9	59.10	185.0	194.10	84.11	13.61	237.1	10.55	10.37	6.61	7.08	11.08	
1961 D	35.5	65.1	.	223.9	90.6	13.29	260.6	10.71	10.64	7.32	7.56	13.72	
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12.00	238.0	.	7.78	5.26	6.08	10.44	
1963 D	40.0	62.4	.	216.8	94.0	12.88	264.10	7.50	9.67	7.52	7.52	12.28	
1964 D	37.8	62.10	.	225.0	102.11	15.36	252.6	9.45	10.69	7.82	8.28	12.76	
1964 Jan.	.	.	.	.	117.6	16.48	240.0	.	.	9.44	9.96	15.00
Febr.	38.0	63.0	.	.	99.5	15.20	260.0	.	.	7.21	9.05	13.31	
März	.	.	.	.	96.1	14.45	255.0	9.63	10.35	7.37	7.75	12.55
April	34.6	62.6	.	.	96.6	13.16	.	9.56	.	7.72	7.86	11.75	
Mai	.	.	.	.	97.6	.	.	8.88	.	7.55	7.55	11.47
Juni	.	.	.	.	.	.	.	10.04	10.74	7.37	7.87	11.17
Juli	39.0	63.0	.	225.0	98.5	.	.	9.14	.	8.05	7.74	12.10	
Aug.	.	.	.	.	.	.	255.0	.	.	.	7.63	12.74
Sept.	39.0	.	.	225.0	.	17.53	.	.	10.84	.	7.79	12.56	
Okt.	.	.	.	.	105.3	.	.	.	10.84	.	8.05	13.43
Nov.	.	.	.	.	112.6	.	.	.	.	.	9.07	13.77
Dez.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13.26
1965 Jan.	.	.	.	.	111.3	.	.	.	.	.	9.12	13.23
Febr.	.	.	.	.	113.0	.	.	.	.	.	9.02	13.24

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

C. Schiffsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Großbritannien														
	Berechnende Stelle		W. G. Weston, London												
Einsatzart	Tramp-fahrt Zeit- ¹⁾ charter	Tanker-fahrt Reise- charter	Reisecharter ²⁾								Zeitcharter ³⁾			Reise- u. Zeit- charter	Tanker- fahrt Reise- charter
			Motor- schiffe	Mineralöl £-Raten	Gesamt- index	Getreide ⁴⁾	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemikalien Dungem.	Gesamt- index			Ölbren- ner^{5)}	Motor- schiffe^{6)}	Under- ton^{7)}	Getreide^{8)} insges.
Indexgruppe	1960 = 100 ⁹⁾		1960 = 100												
Basis	1960 = 100 ⁹⁾		1960 = 100												
1956 D	264,4	229,5	238,2 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	250,4 ¹⁰⁾	—	—	106,3 ¹⁰⁾	—
1957 D	183,8	143,4	164,4 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,0 ¹⁰⁾	—	—	107,0 ¹⁰⁾	—
1958 D	84,9	46,9	84,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	86,5 ¹⁰⁾	—	—	101,7 ¹⁰⁾	—
1959 D	85,0	42,8	89,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ¹⁰⁾	—	—	95,3 ¹⁰⁾	—
1960 D	100,0	46,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	111,6	42,5	111,1	109,2	104,6	104,8	101,3	121,8	108,6	109,2	107,7	105,4	109,4	96,9	106,9
1962 D	89,1	49,8	87,3	87,2	87,3	92,8	81,8	90,9	85,1	94,3	86,7	85,3	87,5	98,6	95,0
1963 D	104,8	63,9	108,1	103,2	110,1	112,3	91,2	109,3	110,0r	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1964 D	119,0	56,4	111,0	112,3	113,0	125,4	96,6	116,0	109,9	114,9	118,0	119,4	117,0	107,6	127,9
1963 Juli	93,5	31,4	94,7	94,2	99,6	101,7	88,9	101,6	90,7	105,7	96,3	102,7	94,5	103,4	100,8
1963 Aug.	96,8	36,5	103,2	102,0	107,0	110,7	84,8	108,9	103,3	105,3	96,2	100,4	95,5	95,0	110,9
1963 Sept.	114,5	43,8	113,6	115,4	114,8	115,8	86,9	112,6	113,5	112,6	102,0	100,6	102,7	94,7	140,1
1963 Okt.	130,5	78,5	144,9	145,6	142,4	141,6	105,7	142,6	151,6	150,8	119,3	123,1	117,9	90,0	173,6
1963 Nov.	138,9	84,5	142,4	142,2	129,5	132,0	116,3	144,3	150,9	152,0	131,1	143,5	126,3	87,6	150,1
1963 Dez.	131,4	97,5	128,4	129,5	122,2	135,8	101,4	126,3	136,9	134,1	128,9	135,8	125,7	99,3	160,7
1964 Jan.	138,1	107,6	127,5	130,0	128,3	136,4	114,7	131,0	117,7	129,3	131,9	131,9	131,9	101,4	155,2
1964 Febr.	119,2	69,8	110,8	114,7	115,4	123,6	105,1	123,4	97,4	104,4	128,4	128,4	127,2	109,6	118,9
1964 März	121,3	41,4	103,6	103,3	113,8	116,4	99,2	114,1	92,8	104,3	119,8	121,5	118,9	116,3	101,6
1964 April	114,5	44,8	105,2	105,3	114,9	117,3	95,9	110,1	108,6	110,3	116,9	118,5	116,1	110,1	109,1
1964 Mai	112,8	42,3	103,3	106,0	109,3	115,5	86,8	105,2	98,7	118,0	111,8	118,6	109,2	107,8	110,4
1964 Juni	109,0	38,6	103,4	103,8	104,3	113,3	92,4	107,1	105,3	103,8	112,0	115,4	110,7	108,0	113,7
1964 Juli	106,9	39,8	103,6	101,9	117,1	114,9	83,2	103,0	118,0	103,9	107,6	110,3	106,8	105,1	110,3
1964 Aug.	114,1	47,8	104,7	106,5	103,5	124,3	88,6	115,3	99,1	105,4	110,4	103,5	112,4	105,1	135,9
1964 Sept.	115,3	42,7	110,1	111,0	104,2	154,8	89,6	115,0	111,5	112,7	114,6	113,5	114,5	111,8	152,4
1964 Okt.	122,9	57,3	121,4	122,0	118,4	129,5	96,2	120,8	136,3	124,5	118,9	119,7	118,7	106,4	148,6
1964 Nov.	132,6	58,2	121,7	125,8	112,7	130,0	103,3	123,0	113,9	132,7	121,7	120,9	121,6	100,9	144,3
1964 Dez.	121,7	87,2	116,7	117,8	114,6	125,4	97,6	117,8	119,8	123,8	122,0	131,1	115,5	108,6	134,4
1965 Jan.	118,7	70,7	123,3	125,3	117,2	141,3	100,1	119,3	131,4	134,9	121,2	129,1	118,3	105,2	148,2
1965 Febr.	118,3	62,6	129,5	135,2	116,7	139,9	101,6	121,1	116,5	124,3	124,8	132,4	120,1	102,1	135,4

Land	Norwegen					Vereinigte Staaten										
	Norwegian Shipping News, Oslo					Maritime Research Inc., New York										
Einsatzart	Tramp-fahrt		Tanker-fahrt			Tramp-fahrt Reise- charter	Reisecharter					Zeitcharter				
	Reise- charter	Zeit- ¹⁾ charter	Mineralöl £- \$- Raten				Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate
Indexgruppe	II. Hj. 1947 = 100		Intascale/ ATRS = 100			1955 = 100	1951 = 100									
Basis	II. Hj. 1947 = 100		Intascale/ ATRS = 100			1955 = 100	1951 = 100									
1956 D	152,7	196,8	223,5	162,5	113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1957 D	124,8	139,1	149,7	102,8	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1958 D	78,0	63,6	54,2	47,0	74	39,6	40,8	44,3	50,7	48,2	32,8	—	—	—	—	—
1959 D	79,2	64,9	54,6	44,3 ¹³⁾	76	38,7	40,3	43,5	50,4	46,5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8	—
1960 D	82,1	73,9	52,2	45,4	82	40,5	41,7	43,7	49,9	49,0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9	—
1961 D	84,2	80,9	48,0	41,3	82	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7	—
1962 D	77,5	64,8	54,7 ¹³⁾	46,1	80	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	35,4	29,5	34,5	36,7	—
1963 D	85,2	78,8	73,3	54,6	84	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8	—
1964 D	85,6	88,3	67,1	47,5	87	43,4	45,4	45,9	50,7	45,6	35,9	54,1	41,8	48,4	48,4	—
1963 Juli	80,0	79,6	43,9	33,4	83	37,7	38,3	43,1	50,1	44,8	31,8	43,9	37,5	36,5	35,9	—
1963 Aug.	84,1	74,2	53,5	35,3	83	39,4	39,5	43,2	52,6	44,8	34,2	45,1	36,8	39,7	41,4	—
1963 Sept.	88,4	76,6	56,3	40,8	84	41,7	43,4	43,8	53,5	45,2	35,3	50,1	41,0	43,8	43,8	—
1963 Okt.	98,3	90,9	89,3	68,8	86	49,5	53,0	45,4	58,6	46,5	44,1	60,9	49,6	52,6	53,9	—
1963 Nov.	98,1	97,3	89,2	66,9	88	49,9	53,5	46,0	59,4	47,3	44,7	65,3	50,0	53,2	56,5	—
1963 Dez.	93,0	95,3	99,5	70,5	89	47,6	50,4	45,8	58,7	46,5	42,5	60,9	41,7	53,2	54,3	—
1964 Jan.	91,6	100,2	113,3	86,7	88	47,8	51,1	46,1	60,2	46,8	41,3	57,3	46,8	54,5	56,6	—
1964 Febr.	85,7	98,4	75,2	49,9	88	44,7	47,5	46,2	57,3	46,2	37,5	50,9	45,2	51,0	47,4	—
1964 März	82,4	92,9	48,4	36,6	86	42,0	44,6	45,1	55,8	45,7	33,6	56,7	42,3	47,9	50,5	—
1964 April	83,0	91,8	57,1	48,5	86	42,4	44,3	45,7	55,9	45,7	34,8	56,0	39,7	46,8	48,2	—
1964 Mai	84,7	84,6	52,6	42,9	85	42,7	44,1	45,9	55,7	45,4	36,1	57,9	39,3	46,2	50,9	—
1964 Juni	85,4	85,0	46,1	34,6	86	42,6	43,7	46,2	55,0	45,5	36,3	57,4	41,7	45,3	50,5	—
1964 Juli	83,5	83,6	52,7	38,1	86	41,9	42,6	45,9	54,7	45,4	35,6	49,1	38,8	45,9	43,0	—
1964 Aug.	84,0	79,4	54,1	43,5	86	42,4	43,3	45,9	56,1	45,3	35,5	50,9	39,9	47,5	45,0	—
1964 Sept.	84,2	84,3	57,2	40,7	86	42,0	43,2	45,9	56,1	45,1	34,6	47,6	41,4	49,2	46,0	—
1964 Okt.	87,3	85,9	75,1	50,2	87	43,4	45,9	45,9	58,2	45,2	34,9	52,4	41,9	49,6	48,5	—
1964 Nov.	89,2	86,8	76,9	42,6	87	44,5	47,9	46,1	58,0	45,8	35,9	55,2	43,0	49,3	49,3	—
1964 Dez.	86,7	86,5	97,0	55,4	88	43,8	46,8	46,1	57,5	45,4	35,3	58,0	42,2	48,2	44,5	—
1965 Jan.	89,0	91,7	78,0	46,4	—	44,1	47,4	46,1	57,7	45,7	35,4	55,8	43,4	49,2	49,0	—
1965 Febr.	90,0	89,1	66,3	44,5	—	45,7	50,4	46,2	58,5	46,1	30,2	49,5	42,6	54,7	52,4	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schiffsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien ¹⁾														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Gesamtindex		Getreide			Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle		
Fahrtroute von nach	Europa-fahrt zusammen	Nord-Ame-rika ²⁾	Nord-Pazifik	Austra-lien	Schwarz-meer	Mittel-Ame-rika ³⁾	Süd-Ame-rika ⁴⁾	Südost-afrika ⁵⁾	Austra-lien/Mauritius	Mittel-meer ⁶⁾	Indien Ägypten ⁷⁾	westl. Mittel-meer ⁸⁾	Northern Range		
Basis	1954 = 100														
1958 D	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	70	64
1959 D	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68	60
1960 D	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75	69
1961 D	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76	73
1962 D	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64	57
1963 D	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73
1964 D	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80	65
1963 Jan.	71	72	64	61	81	82	69	65	71	84	71	62	—	73	65
1963 Febr.	72	77	63	64	81	86	53	76	70	87	78	81	—	71	68
1963 März	73	71	61	60	79	—	74	74	65	74	69	81	54	72	71
1963 April	77	78	82	76	88	69	58	81	—	78	66	85	81	74	71
1963 Mai	82	84	71	65	80	90	92	83	76	103	74	59	—	90	70
1963 Juni	80	83	63	64	78	88	84	79	62	78	77	78	—	81	68
1963 Juli	72	72	54	—	77	—	54	74	83	89	67	63	57	75	60
1963 Aug.	76	74	68	53	79	—	60	76	75	90	66	55	56	82	72
1963 Sept.	85	86	78	65	88	92	89	91	99	101	77	58	57	89	70
1963 Okt.	101	99	93	88	107	—	100	107	109	107	67	73	—	114	83
1963 Nov.	106	105	97	79	105	—	110	105	100	112	84	69	79	128	96
1963 Dez.	98	99	89	75	88	—	89	110	107	93	91	63	83	96	77
1964 Jan.	93	93	88	83	96	—	99	98	94	109	81	89	72	97	78
1964 Febr.	85	85	72	75	88	—	72	76	98	96	61	81	81	82	61
1964 März	78	77	67	60	82	—	87	75	62	82	68	66	66	76	57
1964 April	82	76	67	60	79	—	85	73	81	72	—	66	76	79	63
1964 Mai	81	75	74	—	88	—	68	82	83	73	—	62	75	79	65
1964 Juni	81	78	70	58	86	—	82	82	75	73	101	55	72	68	64
1964 Juli	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74	61
1964 Aug.	75	74	58	—	—	—	68	74	73	83	—	63	72	75r	64
1964 Sept.	76	71	63	—	88	—	65	76	76	85	—	63	71	73	55
1964 Okt.	80	80	73	67	89	—	77	87	76	96	100	63	71	81	69
1964 Nov.	88	85	80	61r	91	—	90	84	90	98	74	65	75	91	70
1964 Dez.	81	79	77	65	93	—	75	84	81	79	—	73	—	80	70
1965 Jan.	89	88	110	66	92	—	86	85	92	83	102	63	71	82	72
1965 Febr.	89	85	82	81	91	—	90	93	86	97	—	66	73	88	77

Land	Italien ¹⁾														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle		Phosphat			Ame-rika-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide/ Zucker/ Kohle	Salz/ Phos-phat	Erz
Fahrtroute von nach	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien/ Kontinent	Nord-Afrika ⁹⁾	Casa-blanca		Brasi-lien	Afrika/ Mittel-meer ¹⁾	Indien	Nor-thern Range		Nor-thern Range	Nord-Pazifik	Nord-Atlantik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾
Basis	1954 = 100														
1958 D	95	80	91	66	92	77	71	85	71	82	71	62	68	68	83
1959 D	96	88	88	65	86	80	77	89	74	86	71	61	68	70	84
1960 D	98	88	84	68	86	85	84	88	80	87	74	65	77	73	82
1961 D	100	99	96	69	92	93	84	119	83	102	83	73	88	—	88
1962 D	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1964 D	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1963 Jan.	—	81	86	59	77	78	—	59	89	87	61	70	52	—	61
1963 Febr.	—	—	—	82	74	68	—	48	—	89	67	74	61	—	65
1963 März	—	81	92	59	—	93	—	90	83	105	64	72	56	—	64
1963 April	102	93	93	72	—	87	62	—	84	115	65	65	60	—	69
1963 Mai	136	—	—	91	—	90	68	—	—	113	70	65	68	71	76
1963 Juni	141	114	92	79	—	77	51	71	86	99	66	64	62	—	73
1963 Juli	—	113	—	65	—	90	—	—	—	90	68	64	70	—	70
1963 Aug.	—	136	—	62	—	132	—	—	—	132	69	66	70	—	72
1963 Sept.	—	130	108	73	—	91	—	52	87	134	77	77	82	—	73
1963 Okt.	—	153	—	92	102	121	—	70	—	173	92	92	102	—	81
1963 Nov.	176	166	103	79	—	115	—	65	94	185	96	104	104	—	81
1963 Dez.	182	—	—	143	—	110	—	73	—	148	83	81	90	—	79
1964 Jan.	—	128	103	80	—	99	—	62	92	144	89	90	91	—	85
1964 Febr.	—	138	98	74	—	90	—	60	94	115	83	84	87	—	78
1964 März	—	114	99	70	—	104	—	—	104	—	79	81	80	—	77
1964 April	—	107	—	74	85	121	—	61	—	181	80	79	82	87	74
1964 Mai	—	—	—	76	—	116	—	—	90	142	78	76	81	—	78
1964 Juni	—	114	93	74	—	106	74	—	101	142	73	72	72	—	76
1964 Juli	—	114	—	70	—	121	—	—	—	121	78	69	90	—	76
1964 Aug.	—	113	—	74	—	80	—	68	—	93	72	72	74	—	71
1964 Sept.	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	—	71
1964 Okt.	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	85	—	72
1964 Nov.	—	129	98	85	—	119	—	—	108	130	80	79	88	—	73
1964 Dez.	—	—	—	87	—	101	77	—	—	126	78	78	82	—	74
1965 Jan.	121	114	97	71	—	96	89	57	99	138	83	83	81	—	85
1965 Febr.	—	110	—	72	—	109	89	—	—	129	94	105	95	—	82

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schiffsindizes

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London													
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾													
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs											
Indexgruppe Fahrtroute von nach	insgesamt	Karibische See				US-Golf				Persischer Golf				
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		
Basis	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
	Tanker-Größenklassen													
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1958 ²⁾													
Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958														
1954 D	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9	
1955 D	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁵⁾		87,9 ⁶⁾	
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁵⁾		95,6 ⁶⁾	
1958 D	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6	
1959 I	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10	
1959 II/IV D	103,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4
1960 D	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7
1961 D	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8
1962 D	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	34,3	31,0	36,4	32,11	50,3	46,1	52,4	47,10
1963 D	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	33,7	30,2	35,9	32,1	49,6	45,1	51,4	46,9
1961 I. Vj.	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
1961 II. Vj.	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
1961 III. Vj.	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2
1961 IV. Vj.	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8
1962 I. Vj.	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,0	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11
1962 II. Vj.	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6
1962 III. Vj.	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2
1962 IV. Vj.	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	32,10	30,2	34,11	32,1	48,6	45,1	51,4	46,9
1963 I. Vj.	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7
1963 II. Vj.	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	31,0	28,4	33,0	30,2	46,2	42,9	47,11	44,4
1963 III. Vj.	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	31,6	28,1	33,6	29,10	46,9	42,4	48,7	43,11
1963 IV. Vj.	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	34,11	31,3	37,1	33,3	51,1	46,6	53,1	48,3
1964 I. Vj.	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	30,1	26,6	32,0	28,2	44,11	40,4	46,8	41,10
1964 I. Hj.	78,0	64,3 ¹³⁾	25,4	20,11 ¹³⁾	26,11	22,2 ¹³⁾	30,0	24,8 ¹³⁾	31,10	26,3 ¹³⁾	44,10	38,0 ¹³⁾	46,6	39,5 ¹³⁾
1964 II. Hj.	79,1	60,9 ¹³⁾	27,3	19,9 ¹³⁾	27,3	21,0 ¹³⁾	30,4	23,4 ¹³⁾	32,3	24,10 ¹⁴⁾	45,4	36,4 ¹³⁾	47,0	37,8 ¹³⁾
Berechnende Stelle	W. G. Weston London		Fairplay, London											
Indexart	Zeitcharter-Volumen-Index ⁵⁾		Index der Bunkerölpreise ⁷⁾						Preisindex für Neubautonnage					
Darstellungsform	Meßzahlen													
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex				Heizöl ¹⁰⁾	Dieselkraftstoff/Gasöl ¹¹⁾	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 24000 t dw				
		I ⁹⁾	II ⁹⁾	Baupreis	Übergabepreis			Baupreis	Übergabepreis					
Basis	1960 = 100	1959 = 100						1962 = 100		1962 = 100				
		(1022500 £)	(875000 £)	(1325000 £)	(1200000 £)									
1956 D	66,9	—	—	—	—	—	100,7	147,1	—	—	—	—	—	—
1957 D	63,5	—	—	—	—	—	106,8	135,6	—	—	—	—	—	—
1958 D	58,1	—	—	—	—	—	108,6	102,9	—	—	—	—	—	—
1959 D	84,5 ¹²⁾	100	100	100	100	100	103,2	100,0	—	—	—	—	—	—
1960 D	100,0	91	89	90	92	92	100,7	102,9	—	—	—	—	—	—
1961 D	122,9	91	88	90	92	92	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—
1962 D	95,2	90	88	89	90	90	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	125,4	84p	81p	82p	86p	86p	100,7	107,4	100,8	100,8	100,8	100,8	100,8	100,8
1964 D	135,5	84p	81p	81p	86p	86p	101,5	107,40	101,5	101,5	101,5	101,5	101,5	101,5
1961 I. Vj.	152,1	91	.	90	93	93	} 99,3	105,9	—	—	—	—	—	—
1961 II. Vj.	127,7	91	.	90	94	94								
1961 III. Vj.	91,5	91	.	90	91	91								
1961 IV. Vj.	120,1	91	.	90	91	91								
1962 I. Vj.	95,3	91	.	89	91	91	} 99,8	102,9	99,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 II. Vj.	86,3	92	.	89	91	91								
1962 III. Vj.	96,1	90	.	89	90	90								
1962 IV. Vj.	103,1	90	.	89	90	90								
1963 I. Vj.	120,3	83p	81p	81p	85p	85p	} 100,2	100,0	100,4	100,4	100,4	100,4	100,4	100,4
1963 II. Vj.	135,5	84p	81p	81p	86p	86p								
1963 III. Vj.	121,6	84p	81p	81p	86p	86p								
1963 IV. Vj.	124,1	84p	81p	81p	86p	86p								
1964 I. Vj.	148,4	84p	81p	81p	86p	86p	} 101,2	114,7	101,1	101,1	101,1	101,1	101,1	101,1
1964 II. Vj.	131,2	84p	81p	81p	86p	86p								
1964 III. Vj.	110,2	84p	81p	81p	86p	86p								
1964 IV. Vj.	153,5	84p	81p	81p	86p	86p								

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1960		1961		1962		1963		1964		1965			
			Durchschnitt												Februar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ³)	I.	Spar ³)			
Europa	Belgien	Brüssel HF	109	80	107	77	112	80	116	82	117	83	117	83		
		HR	197	144	194	139	202	144	218	155	223	158	223	158		
		HR a)	—	115	—	111	—	115	—	123	—	126	—	126		
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	93	111	86	111	84	111	84		
		HR	200	168	200	168	200	131	217	133	222	136	222	136		
		HR b)	—	136	—	136	—	125	—	123	—	—	—	—		
	Bremen	HF	128	102	127	97	120	74	120	79	120	79	120	79		
		HR	231	184	233	177	240	148	240	158	240	158	240	158		
		HR c)	—	132	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Düsseldorf	HF	62	50	62	48	62	39	62	42	62	42	62	42		
		HR	112	90	114	88	124	78	124	84	124	84	124	84		
		HR b) HR c)	— —	70 —	— —	70 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —		
	Hamburg	HF	128	102	131	102	132	86	128	87	128	87	128	87		
		HR	231	184	241	187	264	173	256	174	256	174	256	174		
		HF c) HR c)e)	— —	c) 144 —	— —	c) 144 —	— —	— —	e) 75 e) 135	— —	e) 73 e) 135	— —	e) 72 e) 135			
	Hannover	HF	86	69	86	66	85	53	85	57	85	57	85	57		
		HR	155	125	158	122	170	107	170	114	170	114	170	114		
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	—	—	—	—	—		
	München	HF	88	70	88	68	85	62	85	66	85	66	85	66		
		HR	159	126	161	125	170	123	170	132	170	132	170	132		
		HR c)	—	98	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Nürnberg	HF	50	40	50	39	50	36	50	38	50	38	50	38		
		HR	90	72	92	72	100	72	100	76	100	76	100	76		
		HR c)	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Stuttgart	HF	50	40	50	39	50	33	50	35	50	35	50	35		
		HR	90	72	92	71	100	68	100	70	100	70	100	70		
		HR c)	—	56	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—		
Frankreich	Paris	HF	143	110	144	108	162	121	173	129	175	130	175	130		
		HR	258	198	261	195	292	219	325	241	333	247	333	247		
Griechenland	Athen	HF	708	536	680	516	674	511	674	511	674	511	674	511		
		HR	1275	965	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971	1281	971		
		HR a)	—	—	—	—	—	817	—	846	—	830	—	817		
Groß-britannien	London	HF	245	189	237	183	245	189	249	189	250	189	250	189		
		HR	441	341	427	330	441	341	467	355	475	360	475	360		
		HR ab)	—	260 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Italien	Mailand	HF	225	164	218	159	226	164	226	164	226	164	226	164		
		HR	405	296	393	286	407	296	424	308	430	312	430	312		
		HR a)	—	247 ¹⁾	—	236 ¹⁾	—	247 ¹⁾	—	252	—	254	—	254		
	Rom	HF	330	240	320	232	330	240	330	240	330	240	330	240		
		HR	594	432	576	418	594	432	619	450	627	456	627	456		
		HR a)	—	360 ¹⁾	—	343 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	369	—	372	—	372		
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	393	283	403	289	399	281	397	278	397	278		
		HR	746	542	707	509	726	521	748	527	755	529	755	529		
		HR a)	—	422	—	405	—	418	—	418	—	418	—	418		
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	114	82	119	85	123	87	124	87	124	87		
		HR	209	153	206	148	215	153	231	163	236	166	236	166		
		HR a)	—	120	—	117	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130		
Norwegen	Oslo	HF	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345		
		HR	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656		
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475		
Österreich	Wien	HF	210	153	204	148	210	153	210	153	210	153	210	153		
		HR	378	276	366	268	378	276	394	287	399	291	399	291		
Portugal	Lissabon	HF	543	402	522	386	517	382	531	385	535	386	535	386		
		HR	978	724	940	695	931	688	996	723	1017	734	1017	734		
		HR a)	—	636	—	611	—	605	—	605	—	605	—	605		
Spanien	Barcelona	HF	346	252	336	245	334	244	334	244	334	244	334	244		
		HR	623	454	605	442	602	440	627	458	635	464	635	464		
		HR a)	—	377	—	—	—	359	—	373	—	378	—	378		
	Madrid	HF	417	309	401	297	398	294	409	302	412	305	412	305		
		HR	751	557	723	535	717	530	767	568	783	580	783	580		
		HR a)	—	464	—	446	—	442	—	465	—	473	—	473		
Schweden	Stockholm	HF	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345		
		HR	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656		
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475	—	475		
Schweiz	Genf	HF	174	131	169	127	174	132	174	132	174	132	174	132		
		HR	314	236	304	229	314	238	331	247	331	251	331	251		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Zürich	HF	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92	126	92		
		HR	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175	240	175		
Türkei	Istanbul	HF	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579	791	580		
		HR	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101	1503	1102		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, 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			1960		1961		1962		1963		1964		1965			
			Durchschnitt												Februar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar			
Afrika																
Ägypten	Kairo	HF	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773		
		HR	2139	1402	2056	1405	2038	1392 ²⁾	2123	1450 ²⁾	2151	1469	2151	1469		
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2711	1744 ²⁾	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535		
		HR	4880	3140 ²⁾	5085	2788 ²⁾	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917		
Asien																
Aden	Aden	HF	1973	1388	2023	1334	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ²⁾	2005	1322	2005	1322		
		HR	3553	2499	3642	2401	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512		
Birma	Rangun	HF	3284	2232 ²⁾	3300	2001 ²⁾	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983		
		HR	5912	4018 ²⁾	5941	3802 ²⁾	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768		
Ceylon	Colombo	HF	2637	1806 ²⁾	2645	1718 ²⁾	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703		
		HR	4748	3251 ²⁾	4761	3094 ²⁾	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236		
Indien	Bombay	HF	2379	1606 ²⁾	2396	1526 ²⁾	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512		
		HR	4283	2891 ²⁾	4314	2747 ²⁾	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873		
	Kalkutta	HF	2623	1806 ²⁾	2622	1718 ²⁾	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703		
		HR	4723	3251 ²⁾	4721	3094 ²⁾	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236		
Irak	Bagdad	HF	1470	1000	1430	978	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975		
		HR	2646	1800	2574	1760	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853		
Iran	Abadan	HF	1565	1118	1571	1091	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087		
		HR	2817	2013	2828	1964	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066		
	Teheran	HF	1659	1141	1594	1097	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087		
		HR	2987	2054	2870	1975	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066		
Japan	Tokio	HF	4526	2979 ²⁾	4544	2735 ²⁾	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711		
		HR	8147	5362 ²⁾	8179	4924 ²⁾	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151		
Libanon	Beirut	HF	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773		
		HR	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ²⁾	2123	1450 ²⁾	2151	1469	2151	1469		
Philippinen	Manila	HF	4149	2744 ²⁾	4148	2509 ²⁾	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487		
		HR	7468	4939 ²⁾	7467	4517 ²⁾	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726		
Malaysia	Singapur	HF	3508	2293 ²⁾	3515	2034 ²⁾	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016		
		HR	6315	4128 ²⁾	6328	3662 ²⁾	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831		
Syrien	Damaskus	HF	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773		
		HR	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ²⁾	2123	1450 ²⁾	2151	1469	2151	1469		
Thailand	Bangkok	HF	3452	2258 ²⁾	3470	2001 ²⁾	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983		
		HR	6214	4065 ²⁾	6247	3602 ²⁾	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768		
Australien und Ozeanien																
Australischer Bund	Sydney	HF	4396	3046 ²⁾	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767		
		HR	7913	5483 ²⁾	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258		
Amerika³⁾																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3369	2428	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884		
		HR	6065	4371	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3222	2302	3070	1673	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672		
		HR	5800	4144	5527	3012	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177		
Chile	Santiago	HF	3612	2625	3443	2066	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064		
		HR	6502	4725	6197	3719	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922		
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1834 ²⁾	2563	1772	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616		
		HR	4347	3301 ²⁾	4613	3190	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071		
Uruguay	Montevideo	HF	3369	2428	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884		
		HR	6065	4371	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580		
Venezuela	Caracas	HF	2373	1812 ²⁾	2523	1764	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2300	1568		
		HR	4272	3262 ²⁾	4541	3176	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4379	1568		
Vereinigte Staaten	New York	HF	2221	1448 ²⁾	2188	1259	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1008		
		HR	3998	2606 ²⁾	3938	2267	3902	2246	3923	2315	3360	2085	3170	1916		
		HR	—	a) 1788	—	a) 1734	—	a) 1703	—	a) 1712	—	b) 1559	—	b) 1660		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, 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	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			Durchschnitt					Apr.-Dez.	Durchschn.	Februar
Europa										
Belgien	Brussel	1 bis 45	0,84	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,84
		über 45	0,63	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,64
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,20	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,12
		über 45	1,65	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,09	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08
		46 bis 500	} 0,80	} 0,80	} 0,80	} 0,80	ab 45	0,72	0,72	0,72
		501 bis 1000					ab 500	0,60	0,60	0,60
		über 1000					ab 1000	0,40	0,40	0,40
	Bremen	1 bis 45	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,59	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,44	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04
	München	1 bis 45	0,84	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88
		über 45	0,64	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48
		über 45	0,34	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36
Finland	Helsinki	1 bis 45	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	3,92
		über 45	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	2,96
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,04
		über 45	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,80
Großbritannien	London	1 bis 45	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,60
		über 45	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,20
Italien	Rom	1 bis 45	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,12
		über 45	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,60
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,84
		über 45	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,64
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,16
		über 45	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,36
Österreich	Wien	1 bis 45	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40
		über 45	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36
		über 45	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,16
		über 45	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,40
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,84
		über 45	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,64
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36
		über 45	4,24	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	12,15	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76
		über 45	9,13	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,54	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	11,04
		über 45	8,66	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,32	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52
		46 bis 500	} 2,48	} 2,48	} 2,38	} 2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64
		über 500					ab 500	2,35	2,40	2,40
		1 bis 45					16,32	16,59	15,94	15,80
	Johannesburg	über 45	12,24	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,68	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36
		über 45	13,27	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60
		über 45	11,26	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,63	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04
		46 bis 250	} 17,74	} 17,81	} 16,01	} 13,64	ab 45	17,28	17,28	17,28
		251 bis 500					ab 300	15,72	15,72	15,72
		501 bis 1000					ab 400	14,64	14,64	14,64
		1001 bis 2500					ab 500	13,84	13,84	13,84
		2501 bis 7500					—	—	—	—
		über 7500					—	—	—	—
Indien	Dombay	1 bis 45	13,52	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16
		über 45	10,16	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,78	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36
		über 45	11,09	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,69	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	} 15,51	} 15,71	} 15,10	} 14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28
		2501 bis 7500					—	—	—	—
		über 7500					—	—	—	—
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,65	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	} 20,78	} 20,87	} 18,57	} 18,28	ab 45	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250					ab 100	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500					ab 200	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000					ab 300	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500					ab 400	14,20	14,20	14,20
		2501 bis 7500					ab 500	13,48	13,48	13,48
		über 7500	—	—	—	—				
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00
		über 45	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24
		über 45	14,07	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, 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	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963		1964	1965
								April-Dez.	Durchschn.	Februar	
Durchschnitt											
Australien und Ozeanien											
Austral. Bund	Sydney ²⁾	1 bis 45 über 45	25,30 18,97	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68	26,24 19,68	
Neuseeland	Auckland ²⁾	1 bis 45 über 45	28,95 21,71	29,36 22,01	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36	28,48 21,36	
Amerika											
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	22,76 17,09	22,76 17,09	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	20,27 15,22	20,54 15,41	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,67 17,02	22,93 17,22	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,75 9,58	12,98 9,74	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	16,55 12,43	16,55 12,43	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,92 11,23	15,12 11,34	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	16,28 12,55	16,51 12,73	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	14,48 11,16 8,04 7,16 6,76 6,44 6,12	
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	20,92 15,71	20,92 15,71	19,89 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,79 11,84	15,79 11,84	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	13,13 9,87	13,36 10,04	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Güterverkehr

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

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1960	1961	1962	Mindestgewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1959
			November				November		Februar
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad	100	4,70	4,48	4,48	100	4,48	4,48	4,48
	c) Brüssel	100	0,46	0,44	0,48	100	0,48	0,48	0,48
	a) Damaskus	100	3,53	3,36	3,36	100	3,36	3,36	3,36
	Mexiko City	45	7,69	6,24	—	45	—	—	—
	500	—	6,20	—	—	500	—	—	—
	a) New York	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64
500	—	—	—	—	500	3,00	3,00	3,00	
a) Teheran	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64	
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) Algier	45	1,59	1,52	1,52	45	1,60	1,60	—
	a) New York	45	3,36	3,20	3,20	45	3,20	3,20	3,20
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,60	1,60	100	1,72	—	—
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	—	1,36	1,36	100	1,36	1,36	1,36
	a) New York	45	3,02	2,88	2,88	45	3,00	3,00	3,00
	500	—	2,72	2,72	2,72	500	2,48	2,40	2,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46	0,44	0,48	45	0,48	0,48	0,48
	100	—	—	0,40	100	0,40	0,40	0,40	
	c) Göteborg	100	—	1,40	1,40	45	1,40	1,40	1,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	b) London	45	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	c) Brüssel	100	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44	0,44
	500	—	—	0,40	500	0,40	0,40	0,40	
Teile von Automobilen und von landwirtsch. Masch.	New York	45	5,08	2,80	2,80	45	3,00	3,00	3,00
	1000	—	2,64	2,64	200	—	1,80	1,80	
	500	—	—	—	500	2,40	—	—	
Geschäfts-, Büromaschinen	Kairo	100	3,86 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	100	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾
	New York	45	5,33	4,40	4,40	45	4,40	4,40	4,40
	250	—	2,80	2,80	200	3,20	3,20	3,20	
	3000	—	2,64	2,64	500	2,40	2,40	2,40	
Kugellager	London	100	0,88	0,84	0,84	100	0,84	0,84	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	1,51	1,44	1,44	100	1,56	1,56	—
	c) Amsterdam	100	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44	0,44
	250	—	—	0,40	250	0,40	0,40	0,40	
	c) Bagdad	45	4,87	4,64	4,64	45	4,64	4,64	4,64
	Bogotá	45	9,53	8,12	—	45	—	—	—
	250	—	7,96	—	250	—	—	—	
	500	—	6,92	—	500	—	—	—	
	1000	—	6,52	—	1000	—	—	—	
	Caracas	45	8,57	6,84	—	45	—	—	—
	250	—	6,68	—	250	—	—	—	
	500	—	5,84	—	500	—	—	—	
	1000	—	5,36	—	1000	—	—	—	
	Mexiko City	45	7,69	6,12	—	45	—	—	—
	250	—	5,96	—	250	—	—	—	
	500	—	5,92	—	500	—	—	—	
1000	—	5,44	—	1000	—	—	—		
New York	45	5,08	3,52	3,52	45	3,60	3,60	3,60	
250	—	3,36	3,36	200	3,44	3,44	3,44		
1000	—	2,88	2,88	1000	2,96	2,96	2,96		
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,44	1,44	45	1,56	2,04 ⁴⁾	2,04 ⁴⁾
	b) Mexiko City	45	7,85	5,84	—	45	—	—	—
	500	—	5,80	—	500	—	—	—	
	a) New York	45	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32	3,32
	300	—	—	—	300	2,88	2,88	2,88	
1000	—	—	—	1000	2,64	2,64	2,64		
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-	c) London	45	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88	0,88
	100	0,76	0,72	0,80	100	0,80	0,80	0,80	
	250	—	—	—	250	0,64	0,64	0,64	
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	Athen	45	2,44	2,32	2,32	45	2,32	—	—
	Beirut	45	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28	3,28
	Houston	45	6,89	4,80	—	45	—	—	—
	Kairo	45	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28	3,28
	d) New York	45	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32	3,32
	300	—	—	—	300	2,88	2,88	2,88	
1000	—	—	—	1000	2,64	2,64	2,64		
Uhren aller Art a. n. g.	Montreal	45	6,38	6,00	6,00	45	6,00	6,00	6,00
	100	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36	5,36	
	250	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48	4,48	
	500	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08	4,08	
	1000	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76	3,76	
	500	—	—	—	500	3,48	3,48	3,48	
	New York	45	6,01	6,00	6,00	45	6,00	6,00	6,00
	100	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36	5,36	
	250	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48	4,48	
	500	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08	4,08	
1000	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76	3,76		
500	—	—	—	500	3,48	3,48	3,48		
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktrommeln, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut	100	3,40	3,24	3,24	100	3,24	3,24	3,24
	c) Brüssel	100	0,46	0,44	—	100	—	—	—
	250	0,42	0,40	—	250	—	—	—	
	c) Casablanca	100	1,93	1,84	1,84	100	1,84	—	—
	c) Tunis	100	1,60	1,52	1,52	100	1,52	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, 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	1960	1961	1962	Mindestgewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			November				November		Februar
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,40	1,40	100	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	—	—	—	100	1,84	1,84	1,84
		250	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	250	1,68	1,68	1,33
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme	Tanger	45	1,72	1,64	1,64	500	1,52	1,52	1,52
						45	1,64	1,64	1,64
	Damaskus	45	2,06	1,96	1,96	45	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,32	3,32	100	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	250	2,35	2,24	2,24	250	2,24	2,24	2,24
	Kairo	45	2,27	2,16	2,16	45	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,04	4,04	100	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,28	3,28	100	3,28	3,28	3,28
Oran	100	1,60	1,52	1,52	100	1,52	1,52	1,52	
Teheran	250	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28	2,28	
Opium roh	Istanbul	250	2,52	2,40	2,40	250	2,40	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45	5,46 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64	3,64
		250 ⁶⁾	4,17 ⁶⁾	—	—	500	3,00	3,00	3,00
	b) New York	45	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64	3,64
		250 ⁶⁾	3,80 ⁶⁾	—	—	500	3,00	3,00	3,00
Kosmetika, Toilettenartikel und Parfüme a. n. g.	b) New York	45	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64	3,64
						500	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,68	2,56	45	2,56	2,56	2,56
		100	2,44	2,32	2,32	100	2,32	—	—
		250	1,81	1,72	1,72	250	1,72	—	—
	Bangkok ⁷⁾	45 ⁷⁾	5,12	4,88	4,88	45	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	250	4,96	4,72	4,72	100	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,00	3,00	100	3,00	3,00	3,00
	b) London	100	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80	0,80
						250	0,72	0,72	0,72
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80	0,80
	b) Montreal	45	4,54 ⁵⁾	3,44 ⁵⁾	3,40	45	3,60	3,60	3,60
						100	3,40	3,40	4,40
	New York ¹⁰⁾	45	4,17 ⁵⁾	—	—	45	—	—	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52	0,52
					100	0,48	0,48	0,48	
Teheran	250	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28	2,28	
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100	0,97	0,92	0,92	45	1,00	1,00	1,00
		500	0,84	0,80	0,76	100	0,92	0,92	0,92
						500	0,76	0,76	0,76
	New York	45	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00	3,00	3,00
	Tokio	100	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	100	8,56	8,56	8,56
Gewebe, ohne Textilfertigungsgüter	Bogota	100	9,07 ¹²⁾	6,68	6,68	100	6,68	6,68	6,68
	Caracas	100	6,72 ¹²⁾	5,68	5,68	100	5,68	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,12	1,12	45	1,12	1,12	1,12
	c) London	45	—	—	0,84 ¹³⁾	45	0,84 ¹³⁾	0,84 ¹³⁾	0,84 ¹³⁾
		100	0,76	0,72	0,80 ¹³⁾	100	0,80 ¹³⁾	0,80 ¹³⁾	0,80 ¹³⁾
		250	—	—	0,72 ¹³⁾	250	0,72 ¹³⁾	0,72 ¹³⁾	0,72 ¹³⁾
		500	—	—	0,64 ¹³⁾	500	0,64 ¹³⁾	0,64 ¹³⁾	0,64 ¹³⁾
	c) Manchester	45	—	—	—	45	1,00	1,00	1,00
		100	0,97	0,92	0,92 ¹³⁾	100	0,92 ¹³⁾	0,92 ¹³⁾	0,92 ¹³⁾
						250	0,84	0,84	0,84
		500	—	—	0,76 ¹³⁾	500	0,76 ¹³⁾	0,76 ¹³⁾	0,76 ¹³⁾
	Mexiko City	45	7,22	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	45	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾
	New York	45	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00	3,00	3,00
					500	2,40	2,40	2,40	
Paris	45	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48	0,48	
Tokio	100	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00 ¹³⁾	100	8,56 ¹³⁾	8,56 ¹³⁾	8,56 ¹³⁾	
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	—	—	1,28	45	1,28	1,28	1,28
		100	1,84	1,28	1,16	100	1,16	1,16	1,16
		250	—	—	1,04	250	1,04	1,04	1,04
	d) Brüssel	100	0,46	0,44	0,48 ¹³⁾	45	0,48	0,48	0,48
		250	—	—	0,40	250	0,40	0,40	0,40
	c) Malmö	100	1,26	1,20	1,20	100	1,20	1,20	1,20
	c) Manchester	45	—	—	1,00	45	1,00	1,00	1,00
		100	—	—	0,92	100	0,92	0,92	0,92
		250	0,88	0,84	0,84	250	0,84	0,84	0,84
		500	—	—	0,76	500	0,76	0,76	0,76
	Paris ³⁾	45	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48	0,48
	c) New York	45	4,63 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40	4,40	4,40
						300	3,04	3,04	3,04
Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	100	3,08 ⁴⁾	3,08	3,08	
e) Zürich	45	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52	0,52	
Gold, verfeinert oder unverfeinert	e) Johannesburg	1000	9,41	8,96	8,96	1000	8,96	8,96	—
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	250	—	—	—
	Glasgow	100	—	—	1,20	100	1,20	1,20	1,20
		250	1,18	1,12	1,00	250	1,00	1,00	1,00
	b) Houston	45	6,30 ⁵⁾	5,38 ⁵⁾	—	45	—	—	—
	b) New York	45	5,37 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40	4,40	4,40
		250	—	2,82 ⁵⁾	2,80	200	3,20	3,20	3,20
		3000	—	2,65	2,64	500	2,52	2,40	2,40
Stockholm	100	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	100	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,76	0,72	100	0,72	0,72	0,72
		250	0,71	0,68	0,64	250	0,64	0,64	0,64

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in DPF

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	bis 20 g	jede weit. 20 g	bis 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 ³⁾	20	8	10	20 ³⁾	
1. 3. 1963	20 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾³⁾	70 ²⁾	90 ³⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70	90	40 ³⁾	20	15 ²⁾	15	20 ³⁾	

Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands-				Auslands-			Inlands-			Auslands-		
	verkehr							verkehr					
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	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
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	15	10 ¹⁰⁾	20 ¹⁾⁴⁾	40 ¹⁾⁴⁾	70 ⁴⁾	10	10	40

Stichtag der Neufestsetzung	Waresendungen (Warenproben) ¹¹⁾								Packchen			
	Inlands-				Auslands-				Inlands-	Auslands-		
	verkehr									verkehr	verkehr	
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens	bis 20 g	über 20 g bis 50 g		über 50 g bis 100 g	für je 50 g	mindestens
1. 12. 1933	8		15	30	5	5	10	40			10	50
1. 3. 1946	16		30	60	10	10	20	80			20	100
1. 9. 1948	10		20	40	10	5	10	60			10	60
1. 7. 1954	15		25	50	10	10	20	70			20	80
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	20	80			20	80

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km)⁵⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
15. 1. 1932	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1. 3. 1946	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1. 9. 1948	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
20. 10. 1951	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1. 5. 1958	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1. 3. 1963 ⁶⁾	110	160	210	260	300	340	380	420	460	500

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
15. 1. 1932	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1. 3. 1946	330	360	390	420	450	480	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾
1. 9. 1948	260	280	300	320	340	360	50 ⁷⁾	60 ⁷⁾	70 ⁷⁾
20. 10. 1951	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1. 5. 1958	390	420	450	480	510	540	80	100	120
1. 3. 1963 ⁶⁾	540	580	620	660	700	740	100	140	180

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁸⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr ⁸⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
				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	Vertriebsgebühr	
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht	
	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
1. 1. 1964	18,00	0,9

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 44, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in DPf

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdruksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1. 12. 1933	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1. 5. 1939	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1. 3. 1946	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1. 9. 1948	3,5	7,5	30,0	4	6	10	20	40	—
1. 7. 1954	3,5	7,5	30,0	7	10	15	25	50	—
	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnellgut je kg	Streifbandzeitungen					
1. 1. 1964	10,0		12,0	10	15	20	25	50	

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)
Sätze in DPf

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

B. Fernspreverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	Hauptanschlüssen						
	für Einzelanschlüsse:						
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954	6,00	8,00	10,00	12,00	15,00	18,00	
1. 8. 1964	9,00						
	für Zweieranschlüsse:						
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 6. 1950	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1. 7. 1954	4,00	5,50	7,00	8,00	10,00	12,00	
1. 8. 1964	6,00						

2. Ortsgesprächsgebühren

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle		
		mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Munzfernsprecher	
1. 5. 1927	0,10	0,10	0,10	0,10
1. 4. 1946	0,15	0,15	0,15	0,15
1. 6. 1950	0,15	0,20	0,20	0,20
1. 7. 1954	0,16	0,16	0,20	0,20
1. 8. 1964	0,20	0,20	0,20	0,20
2. 12. 1964	0,18	0,18	0,18	0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ⁴⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1. 5. 1927	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ⁵⁾
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	
1. 8. 1964	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,03	3,45	3,87	4,29	
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1. 5. 1927	0,10	0,20	0,20	0,27 ³⁾	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ⁶⁾
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. 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	
1. 8. 1964	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,03	3,45	3,87	4,29	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 44, 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 ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ..												
Juli 1952	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. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1. 8. 1964	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ³⁾												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾ ..												
Juli 1952	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,68	1,00	1,40	1,80	2,20	2,60	3,00	3,40	3,80	4,20
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,44	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60	3,96

C. Telegrafen- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM je Telegrammwort⁶⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern weit.	für jedes weitere Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05	0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05	0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	0,05	0,05
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	0,05
1. 1. 1963	0,20 ⁸⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00 ¹⁰⁾	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

[a) gewöhnliche Telegramme¹¹⁾, b) Brieftelegramme¹²⁾]
in RM/DM je Telegrammwort

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Stand am									
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964		
Europa												
Dänemark	Kopenhagen	a) 0,17 b) 0,085	0,16 0,08	0,27 0,135	0,27 0,13	0,27 0,135	0,27 0,135	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	
Frankreich	Paris	a) 0,18 b) 0,09	0,17 0,085	0,29 0,145	0,29 0,14	0,29 0,145	0,29 0,145	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	
Griechenland	Athen	a) 0,29 b) 0,145	0,21 0,105	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,50 0,25	0,50 0,25	
Großbritannien ¹³⁾	London	a) 0,25 b) 0,125	0,23 0,115	0,39 0,195	0,39 0,20	0,39 0,195	0,39 0,195	0,40 0,20	0,40 0,20	0,40 0,20	0,40 0,20	
Italien	Rom	a) 0,23 b) 0,115	0,17 0,085	0,38 0,19	0,38 0,19	0,38 0,19	0,38 0,19	0,36 0,18	0,36 0,18	0,36 0,18	0,36 0,18	
Jugoslawien	Belgrad	a) 0,23 b) 0,115	0,16 0,08	0,36 0,18	0,39 0,20	0,39 0,195	0,39 0,195	0,40 0,20	0,40 0,20	0,40 0,20	0,40 0,20	
Niederlande	Amsterdam	a) 0,16 b) 0,08	0,15 0,075	0,24 0,12	0,24 0,12	0,27 0,135	0,27 0,135	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	
Polen	Warschau	a) 0,18 b) 0,09	0,18 0,09	0,32 0,16	0,32 0,16	0,32 0,16	0,32 0,16	0,36 0,18	0,36 0,18	0,36 0,18	0,36 0,18	
Schweden	Stockholm	a) 0,17 b) 0,085	0,16 0,08	0,27 0,135	0,27 0,14	0,27 0,135	0,27 0,135	0,34 0,17	0,34 0,17	0,34 0,17	0,34 0,17	
Schweiz	Bern	a) 0,16 b) 0,08	0,15 0,075	0,24 0,12	0,24 0,12	0,24 0,12	0,24 0,12	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	
Afrika												
Südafrika	Kapstadt	a) 1,44 b) 0,48	1,44 0,48	1,80 0,90	1,81 0,91	1,81 0,905	1,81 0,905	1,20 0,60	1,20 0,60	1,20 0,60	1,20 0,60	
Ver. Arab. Republik	Kairo	a) 0,94 b) 0,32	0,94 0,32	1,19 0,595	1,19 0,60	1,19 0,595	1,19 0,595	1,20 0,60	1,20 0,60	1,20 0,60	1,20 0,60	
Asien												
Indien	Bombay	a) 1,40 b) 0,47	1,40 0,47	1,89 0,945	1,89 0,94	1,89 0,945	1,89 0,945	1,80 0,90	1,80 0,90	1,80 0,90	1,80 0,90	
Japan	Tokio	a) 2,83 b) 0,94	2,83 0,94	3,08 1,54	3,09 1,54	3,09 1,545	3,09 1,545	3,00 1,50	3,00 1,50	3,00 1,50	3,00 1,50	
Malaysia	Singapur	a) 2,87 b) 0,96	2,87 0,96	3,60 1,80	2,98 1,49	2,98 1,49	2,98 1,49	3,00 1,50	3,00 1,50	3,00 1,50	3,00 1,50	
Australien und Ozeanien												
Australien	Sydney	a) 2,56 b) 0,86	2,56 0,86	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,70 1,35	2,70 1,35	2,70 1,35	2,70 1,35	
Amerika												
Argentinien	Buenos Aires	a) 2,13 b) 0,71	2,13 0,71	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,70 1,35	2,70 1,35	2,70 1,35	2,70 1,35	
Vereinigte Staaten	New York	a) 1,03 b) 0,34	1,03 0,34	0,97 0,485	0,97 0,48	0,97 0,485	0,97 0,485	1,00 0,50	1,00 0,50	1,00 0,50	1,00 0,50	
	San Franzisko	a) 1,60 b) 0,53	1,60 0,53	1,13 0,565	1,13 0,57	1,13 0,565	1,13 0,565	1,20 0,60	1,20 0,60	1,20 0,60	1,20 0,60	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. S. 40.

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

in RM/DM je Anschluß

Stichtag der Neufestsetzung	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die		
		Ortsanschlußleitung je 100 m	Fernanschlußleitung je 100 m	
			mit Phantomschaltung	andere Fernleitungen
1. 1. 1939	15,00	0,50	0,32	0,57
1. 7. 1942	20,00	—	0,32	—
1. 2. 1956	20,00	—	—	—
1. 8. 1964	30,00	—	—	—

4. Telexgebühren¹⁾ im Inlandsverkehr

in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

Stichtag der Neufestsetzung	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
		innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ³⁾	0,60		1,20		1,80	
1. 8. 1964						
	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
9. 3. 1948 ⁴⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951	0,10	0,40	0,60	0,90	1,00	1,20
		innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ³⁾	0,60		0,80		1,20	
1. 8. 1964						

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr

(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf⁵⁾)

in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer⁶⁾

Von Düsseldorf nach Land Ort		Jahr ⁷⁾													
		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Europa															
Frankreich	Paris	3,70	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	3,00	3,00	3,00	(2,70) ⁸⁾	(2,70) ⁸⁾	(2,70) ⁸⁾
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	7,80	7,80
Großbritannien ⁹⁾	London	5,20	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,45	3,45	3,45	(3,30) ⁸⁾	(3,30) ⁸⁾	(3,30) ⁸⁾
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,30	(4,80) ⁸⁾	(4,80) ⁸⁾
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30	3,30	3,30
Niederlande	Amsterdam	1,90	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,60	3,30	3,30
Schweden	Stockholm	5,75	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	(4,20) ⁸⁾	(4,20) ⁸⁾	(4,20) ⁸⁾	(3,40) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾
Schweiz	Bern	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(2,40) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
Afrika															
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
Asien															
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	45,90	45,90
Amerika															
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00
Vereinigte Staaten	New York	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
	San Franzisko	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. S. 40.

D. Postomnibusverkehr
Postreisegebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM¹)

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebührentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein ²⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ³⁾	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	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁵⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁶⁾			
1928 ³⁾	—	—	—	—	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
1. 1. 1961	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 ⁶⁾	5,50 ⁶⁾	8,50 ⁶⁾	10,00 ⁶⁾
1. 1. 1963	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ³⁾	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
1. 1. 1963	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 44, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

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

2. Schiffsabgaben auf dem Kanal Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlichting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Harley Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin, London; Steel Times, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Verladener- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

Qellenverzeichnis

II. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex

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

„Welt“-Trampfrachtenindex

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

Trampfrachtenindices Niederlande

Statistisch Zentrallamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962¹⁾

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampschifffahrtsfrachten, Großbritannien

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

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

Trampfrachtenindices Großbritannien

Westinform Service of Shipping Information W. G. Weston Ltd., 163 Queen Victoria Street, London E. C. 4, Westinform Shipping Report Nr. 25 v. November 1954¹⁾

Index der Getreide-Tankerfrachten, Großbritannien

desgl.

Index der Seefrachtraten, Norwegen

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

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

Statistiske Efterretninger, herausgegeben vom Statistiske Departement, Kobenhavn, 50. Jahrgang, Nr. 9 vom 19. 2. 1958¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Informazioni Marittime, Via Alfredo Baccarini 24, Roma; Rivista di Politica Economica, Via Cesare Battisti 121, Roma, Estratto dal Fasc. VI — Juni 1959, Verfasser: Dr. Vito Dante Flore¹⁾; Inform. Maritt. Anno XV Num. 7, Juli 1959¹⁾

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

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

Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien)

Zeitcharter-Volume-Index

desgl. — Westinform Shipping Report Nr. 25 v. Nov. 1954¹⁾

Index der Bunkerölpreise

Fairplay Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2, Fairplay Nr. 4167 v. 4. 7. 1963¹⁾

Preisindex für Neubautonnage

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

ABC World Airways Guide, London; Fluglisten verschiedener in- und ausländischer Fluggesellschaften (Lufthansa, KLM, PAA, Air France, BOAC, BEA, SAS, Swissair, SABENA, Alitalia u. a. m.)

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

Tariflisten für allgemeine bzw. Spezialluftfrachtraten verschiedener in- und ausländischer Fluggesellschaften (Lufthansa, KLM, PAA, Air France, BEA, SAS, Swissair, SABENA u. a. m.)

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Seite 12

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 die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — 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-Expreßzügen (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 Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL, K) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettteilen der 1. Klasse. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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⁾ Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 sfrs. — 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 Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen. — ⁶⁾ Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

Seite 14

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. Für Spanien gelten die alten Bezeichnungen. — ²⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ³⁾ Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Bis zum 31. 12. 1963 betragen die Fahrpreise der 1. Klasse Schnellzug das Doppelte der 2. Klasse. Für die 2. Klasse waren die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. Ab 1. 1. 1964 wird ein Schnellzugzuschlag von 10 s zu den Fahrpreisen in beiden Wagenklassen erhoben (für Hin- und Rückfahrt doppelte Zuschläge). — ⁴⁾ In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 15

¹⁾ In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expreß-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1965, Heft Nr. 5 vom 1. 2. 1965) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,926 sind die Fahrpreise mit den in den Berichten PLW, Reihe 7 einschl. Jg. 1958 Nr. 2 aufgeführten Beträgen in sfrs 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. Für den Eisenbahn-Gütertransport zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie innerhalb von Berlin (West) gilt ein besonderer Interzonentarif, der von dem hier ausgewiesenen DEGT abweicht. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in sfrs.

Seite 15 (Fortsetzung)

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Für Montangüter Regelklassen I bis V ab 1. 2. 1958: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62; ab 1. 8. 1964: 15 t-Klasse I DM 1,79, II DM 1,78, III DM 1,56, IV DM 1,55, V DM 1,51; 20 t-Klasse I DM 1,70, II DM 1,68, III DM 1,49, IV DM 1,48, V DM 1,44. — ³⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Gültig ab 1. 4. 1937. — ⁶⁾ Bei Vollladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Am 1. 3. 1962 wurde der Frachtsatz des Kohlentarifs auf 1,29 DM je 100 kg ermäßigt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964).

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

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

Seite 16

¹⁾ Frachtsätze der 5 t-Klasse. Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — ²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — ³⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 43. — ⁴⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 1 B 1. — ⁵⁾ Holzstoff mit mehr als 40% Wassergehalt. — ⁶⁾ Sonstiger Holzstoff; bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — ⁷⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Frachtsätze liegen um 4,76% unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ⁸⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁹⁾ D 1958. — ¹⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ¹¹⁾ Vom 1. 8. bis 30. 9. 1964 = Klasse A/B. — ¹²⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 2. — ¹³⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für die Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ¹⁴⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Rohren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen. — ¹⁵⁾ Unbearbeitet. — ¹⁶⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 23. — ¹⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — ¹⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — ¹⁹⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 4 B 6. — ²⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangut). — ²¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangut), vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — ²²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D; vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse I (Montangut), vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — ²³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D.

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 17

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Seite 18

¹⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung ⁷⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ³⁾ 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). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — 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 Loschzeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafens- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹⁾ D Januar/Juli.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 ein Schl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

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

Seite 20

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 20 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

Monatszahlen der Trampfrachtraten werden als arithmetisches Mittel aus den im angegebenen Monat bekanntgewordenen Abschlüssen berechnet. Die Jahreszahlen sowie die Vierteljahreszahlen (der Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 21

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

Seite 22

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 23

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

Seite 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Portug. Angola. — ³⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁴⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — ⁵⁾ Ungerechnet von US-\$. Pauschalfrachten.

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

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

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

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

MOT = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **Scale** = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — **Intascale** = International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962. — **USMC** = United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule von 1938, veröffentlicht seit Beginn des Jahres 1946. — **ATRS** = American Tanker Rate Schedule der Association of Ship Brokers and Agents, Inc., New York, entwickelt in den Jahren 1953 bis 1956, in Anwendung etwa seit Juli 1958.

Seite 25

¹⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßziffer, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Limenfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet). — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33·1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁴⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — ⁵⁾ Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — ⁶⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Trampfrachtenindices. — ⁷⁾ Die Berechnung des Den-Braber-Index wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt.

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 26

¹⁾ Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 9 Monaten für Motorschiffe von 9000 tdw. und mehr. — ²⁾ Frachtraten für Ladungen bis zu 18000 t. Außerdem werden ab 15. 8. 1964 gesonderte Indices für größere Ladungen berechnet. — ³⁾ In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Meßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — ⁴⁾ Ohne Tankerabschlüsse. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 12 1/2 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — ⁶⁾ Motorschiffe von 8000 bis 13000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — ⁷⁾ Austauschverhältnis: Gesamtindex der Zeitcharterraten in % des Gesamtindex der Reischarterraten. — ⁸⁾ Sonderindex zum Vergleich von Reischarterraten, die für Getreidetransporte in Tankern abgeschlossen werden. — ⁹⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen des früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Zeitcharterindex. — ¹⁰⁾ Umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis Juli-September 1954 = 100 berechneten Indices. — ¹¹⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 tdw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — ¹²⁾ Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ¹³⁾ Vor 1960 auf Basis USMC.

Seite 27

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

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

Seite 28

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 tdw. (GP=General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR=Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — ³⁾ SuezRoute: Zusätzlich s 6,3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — ⁴⁾ Kap-Route. — ⁵⁾ Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — ⁶⁾ Der Zeitcharter-Volumen-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — ⁷⁾ Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland. — ⁸⁾ Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70.30. — ⁹⁾ Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — ¹⁰⁾ Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — ¹¹⁾ Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — ¹²⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — ¹³⁾ Large Range (45000 bis 69999 tdw.).

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 x täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — ¹⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ²⁾ April bis Dezember. — ³⁾ Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für die Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen.

¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Sudatlantikrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — ³⁾ Für 1959/1960 werden Flugpreise für die Benutzung von Propellerflugzeugen, ab 1961 (auf der Route Frankfurt-New York ab 1960) Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen dargestellt. — ⁴⁾ Soweit in der Winterflugperiode niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen.

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 -perrierte 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).

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

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

Seiten 33/34

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — e) Der Verladener 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⁾ Vor 1959 Mindestgewicht 250 kg. — ²⁾ Mindestgewicht 100 kg. — ³⁾ Vor 1959 Mindestgewicht 200 kg. — ⁴⁾ Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — ⁵⁾ 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

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 35

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Großengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist im Inlandsdienst weggefallen. Diese Sendungen unterliegen ab 1. 3. 1963 den Briefgebühren. — ⁵⁾ 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). — ⁶⁾ Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Gebührensätzen die Gebühr für ein unversiegeltes Paket mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf berechnet. — ⁷⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ⁸⁾ Zeitungsstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ⁹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an die Stelle der Zeitungsgebühr und der Zeitungszustellungsgebühr eine einheitliche Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgeldgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Pf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ¹⁰⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wird für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Pf erhoben. — ¹¹⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 36

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechan schlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

⁴⁾ Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Für jede weitere Minute beträgt die Gebühr ein Drittel der angegebenen Sätze. Angefangene Minuten werden wie volle Minuten gezählt. — ⁵⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ⁶⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet. — ⁶⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — ⁷⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortge bühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter. — ⁸⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁹⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ¹⁰⁾ Gasamtgebühren. — ¹¹⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ¹²⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — ¹³⁾ 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⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — ³⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ⁴⁾ Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung. — ⁵⁾ Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — ⁶⁾ Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird $\frac{1}{3}$ der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — ⁷⁾ Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — ⁸⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — ⁹⁾ Der Selbstwählverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn, 1963 nach der Tschechoslowakei und Italien, 1964 nach Irland und nach den Vereinigten Staaten.

D. Postomnibusverkehr

Postreisegebühren im Inlandsverkehr

Seite 39

¹⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — 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 15%. — ⁴⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁵⁾ Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — 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 500, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ⁷⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich.