

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Frühjahr 1961



Jahrgang 1961 · Nr. 1

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

| Inhalt | Seite |
|---|--------------|
| Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, ^{Frühjahr 1961} Winter 1960/61 | 4 |
| Schaubilder | |
| Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs | 7 |
| Indexziffern der Trampschiffsfrachten | 7 |
| Ergänzende Angaben zum Tabellenteil | |
| A. Allgemeine Vorbemerkungen | 8 |
| B. Abkürzungen, Maße und Gewichte | 8 |
| C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen | 9 |
| Tabellenteil | |
| I. Eisenbahnverkehr | |
| A. Fahrpreise im Personenverkehr | |
| Für Personen im Bundesgebiet | 13 |
| Für Personen im Ausland | 14 |
| Für Personen im Transitverkehr | 16 |
| B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr | |
| Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) | 16 |
| Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten | 17 |
| II. Schiffsverkehr | |
| A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt | |
| Bims Kies | 19 |
| Briketts | 19 |
| Eisen- und Stahlerzeugnisse | 20 |
| Erze | 19 |
| Getreide | 18 |
| Kies | 19 |
| Mehl | 18 |
| Mineralöl | 19 |
| Normalgüter der Güterklassen I bis VI | 20 |
| Salz | 20 |
| Schnittholz | 20 |
| Steinkohle | 18 |
| B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt | |
| | 21 |
| C. Frachtraten der Trampschifffahrt | |
| 1. Küstenfahrt | |
| Briketts | 22 |
| Düngemittel | 23 |
| Eisen und Stahl | 23 |
| Getreide | 22 |
| Gips | 23 |
| Koks | 22 |
| Olukuchen | 22 |
| Papierholz | 22 |
| Roheisen | 23 |
| Salz | 22 |
| Schnittholz | 22 |
| Steinkohle | 22 |
| Steine | 23 |

| | Seite |
|---|-------|
| 2. Große Fahrt | |
| Bauxit | 25 |
| Düngemittel | 25 |
| Erdöl | 25 |
| Erze | 24 |
| Espartogras | 24 |
| Getreide | 24 |
| Grubenholz | 25 |
| Kohle | 24 |
| Kopra | 24 |
| Schnittholz | 25 |
| Schrott | 25 |
| Schwefel | 24 |
| Schwefelkies | 24 |
| Zinkkonzentrat | 25 |
| Zucker | 24 |
| D. Indexziffern der Seefrachtraten | |
| Deutscher Seefrachtenindex | 26 |
| Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien | 26 |
| Index der Tankerfrachten, Großbritannien | 26 |
| Index der Seefrachtraten, Niederlande | 26 |
| Index der Trampschiffsfrachten, Dänemark | 26 |
| Index der Seefrachtraten, Norwegen | 26 |
| Index der Seefrachtraten, Schweden | 26 |
| Internationaler Trampfrachten-Index, Italien | 27 |
| E. Sonstige Schiffsfrachtsindices | 28 |
| III. Luftverkehr | |
| A. Flugpreise im Personenverkehr | |
| von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | 29 |
| B. Luftfrachtraten im Güterverkehr | |
| von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | |
| Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg | 31 |
| Für Waren mit Spezialluftfrachtraten | 32 |
| IV. Post- und Fernmeldeverkehr | |
| A. Gebühren für Briefsendungen im In- und Ausland | 34 |
| B. Gebühren für Paketsendungen | 34 |
| C. Gebühren für den Postzeitungsdienst | 34 |
| D. Gebühren für den Fernsprechkdienst | 35 |
| E. Gebühren für den Telegrafendienst | 35 |
| Quellenverzeichnis | 36 |

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet
Abgeschlossen am 24. Juni 1961

Verkehrspreise im In- und Ausland im Frühjahr 1961

Auch in den Frühjahrsmonaten 1961 sind im Bundesgebiet für den Verkehr auf Schiene und Straße nur kleinere Tarifkorrekturen in Kraft getreten. Als Folge der am 6. März wirksam gewordenen Aufwertung der DM sind — mit Ausnahme nach den Niederlanden, wo der Gulden um den gleichen Prozentsatz aufgewertet wurde — ab 21. März die Bundesbahntarife für den Personenverkehr ins Ausland um 4,5 vH verbilligt worden. Entsprechende Regelungen für die Güterbeförderungstarife wurden im Laufe der Monate März und April wirksam.

Mit der Veröffentlichung einer neuen Preisrechtsverordnung im März im Bundesanzeiger sind von der Bundesbahn neue Rollgebührensätze für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst und bei der Zustellung und Abholung von Stückgütern und Teilen von Ladungen im Gewicht bis zu 2,5 t durch Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs in Kraft gesetzt worden. Das bisherige Tarifsystem wird durch den Wegfall von Zwischenstufen und einer Verringerung der Ortsklassen geändert, wodurch an einigen Plätzen die Gebühren auch etwas angehoben wurden.

In Angleichung an eine Regelung der Internationalen Schlafwagengesellschaft hat die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft ab 1. April ein Bedienungsgeld von 12 vH des Bettpreises eingeführt.

Von Bedeutung sind auch Beratungen, die im April im Bundeswirtschaftsministerium über eine Umgestaltung der Kohlenfrachthilfe, die von der Bundesregierung an den Kohlenhandel und an gewerbliche Abnehmer (8,6 vH) gewährt wird, geführt wurden. Vom Haushaltsausschuß des Bundestages wird bezweifelt, daß der Kohlenhandel die Frachthilfe in wünschenswertem Umfange an den Verbraucher weitergeleitet hat, und es werden daher Pläne erwogen, nach denen die Bundesbahn die Kohlentarife senken und dafür entschädigt werden soll.

Im gewerblichen Güterkraftverkehr wurden während der Berichtsmonate keine Tarifänderungen bekannt. Für den grenzüberschreitenden Verkehr ist eine Erhöhung der Beförderungssteuer in Österreich ab 1. April für Gütertransporte durch ausländische Kraftfahrzeuge von Wichtigkeit.

Auch die Tarife der Deutschen Bundespost, die in diesem Bericht erstmals für ausgewählte Leistungen aufgenommen wurden, sind im Frühjahr 1961 gleichgeblieben.

Aus dem Ausland wurden verschiedene Tarifierhebungen für die Staatsbahnen gemeldet.

Im März sind in Jugoslawien die Tarife für die Güterbeförderung um rund 13 vH und die Personenfahrt Preise um 15 vH heraufgesetzt worden. Auch die bisher sehr großzügig gewährten Vergünstigungen für bestimmte Personengruppen und für besondere Anlässe wurden erheblich eingeschränkt.

Ab 1. Juni gelten in Schweden höhere Frachtsätze für Paketgut, Expreßgut, Frachtstückgut und Eilstückgut. Die näheren Prozentbeträge sind noch nicht bekannt geworden.

Nach neueren Mitteilungen sollen in Italien ab 1. Juli 1961 die Personenfahrt Preise der Staatsbahnen um 15 vH, die Tarife für Wagenladungen um 10 vH und die für Stückgut um 20 vH erhöht werden. Es wird dabei geltend gemacht, daß die Beförderungspreise in Italien zur Zeit beträchtlich niedriger liegen als in anderen europäischen Ländern.

Wie die schweizerischen Bundesbahnen verlauten lassen, sollen hier die Gütertarife ab 1. 1. 1962 nach der heutigen Wettbewerbslage ausgerichtet und gleichzeitig der

Kostenstruktur stärker angepaßt werden. Im Durchschnitt wurde dies eine Verteuerung bedeuten.

Kleinere Tarifierhebungen erfolgten während der Berichtsmonate auch im Bereich der Binnenschifffahrt. Auf der letzten Sitzung wurde von der Frachtkommission der Duisburger Frachtkonvention beschlossen, die mit Wirkung vom 16. Mai 1958 eingeführten und bis 31. März 1961 befristeten Abschläge im Berg- und Talverkehr auf dem Rhein (1 bzw. 0,50 DM je 1000 kg) nicht mehr zu verlängern. Vom 1. April 1961 an wird damit der alte Tarif vom 1. Juli 1957 wieder ungekürzt angewendet. Im Hinblick auf die besondere Konkurrenzlage auf dem Mittelrhein wurden für die Zeit vom 1. April bis 30. September d. J. die Frachtraten für Bims Kies und Bimsbaustoffe ab Mittelrheinstation zu Berg um 20 vH ermäßigt.

Durch eine Verfügung der ostzonalen Behörden ist der seit 24. April 1958 erhobene Wasserstraßenzoll nach wochenlangen Verhandlungen vom 1. Mai d. J. an aufgehoben worden. Die Gebühr war seinerzeit damit begründet worden, daß der Bau der Elbe-Stau-Stufe Geesthacht auch Bauten in der Sowjetzone erfordere, um Wasserschäden zu vermeiden.

Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt (deutsche und ausländische Schiffe) auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes belief sich im letztberechneten Monat — März 1961 — auf 15,3 Mill. t. Sie lagen damit um 0,4 Mill. t (2,7 vH) über den entsprechenden Angaben vor Jahresfrist.

Die Frachtratentendenz in der Küstenschifffahrt war während des Berichtsquartals im allgemeinen abwärts gerichtet. Besonders bei den Holztransporten, die in den früheren Monaten dem Markt eine kräftige Stütze gaben, wirkten sich geringere Verschiffungen entscheidend für den nachgebenden Trend aus. Ursächlich sind hierbei teilweise die bisher beträchtlichen Vorräte der englischen Importeure, die nach neueren Meldungen jedoch in den letzten Wochen weitgehend abgebaut sein sollen. Außerdem wurde der Beginn der schwedisch-finnischen Holzverschiffungssaison durch den Einbruch polarer Eisluft im April verschoben.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der DM werden aus der Küstenschifffahrt Stimmen laut, die eine staatliche Hilfe fordern, da hierin eine Gefährdung des Gewerbebezuges gesehen wird. Auch die deutsche Seeschifffahrt hat entsprechende Vorstellungen erhoben.

Auch im Überseeverkehr war der Verlauf der Trampfrachtraten während des Frühjahrs 1961 uneinheitlich. Sehr fest war hier die Tendenz in der Getreidefahrt, hauptsächlich als Folge großer Charterungen für Transporte nach der Volksrepublik China, in der Schrottfahrt wegen einer lebhaften japanischen Nachfrage und bei den Zuckerverschiffungen unter dem Einfluß von Verladungen aus Kuba nach Ländern des Ostblockes. Im übrigen gab das Ratenniveau eher etwas nach, so daß die einzelnen nationalen Indices für die Tagesfrachten in der trockenen Fahrt teils leicht anzogen, sich teils aber auch etwas abschwächten.

Von Januar auf April 1961 und von April 1960 auf April 1961 (Zahlen in Klammern) lassen sich nachstehende Indexveränderungen feststellen: Deutschland — 10 vH (— 8 vH), Großbritannien + 3 vH (+ 1 vH), Niederlande + 14 vH (+ 16 vH), Dänemark — 4 vH (+ 1 vH), Norwegen + 3 vH (+ 2 vH) und Schweden — 9 vH (— 6 vH).

Die Gruppen des britischen Reisecharterindex haben sich im Berichtsquartal wie folgt entwickelt: Getreide ± 0 vH, Zucker + 7 vH, Kohle + 15 vH, Erz + 1 vH, Düngemittel + 6 vH, Holz — 5 vH, Schwefel + 9 vH.

Die Veränderungen der Tagesraten für ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen sind in folgender Tabelle dargestellt:

| Güterart und Verkehrsrelation | 1960 | 1960 | 1961 | |
|---|-------|--------------------|--------------------|---------------------|
| | D | April | Jan. | April |
| | | s je lt | | |
| Getreide vom US-Golf nach Großbritannien | 53.1 | 58.5 | 54.3 | 57.6 |
| Zucker von Mauritius nach Großbritannien | 63.10 | 70.0 | 70.0 ¹⁾ | 60.0 ²⁾ |
| Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam | 26.2 | 25.0 | 27.6 | 25.11 ¹⁾ |
| Holz (Schnitt- und Bauholz) von der unt. Zone Finnlands nach Großbrit.-Ostküste ³⁾ | 230.2 | 212.2 | 226.7 | 210.2 |
| Erz von Marmagosa nach Großbrit./Kont. ⁴⁾ | 46.8 | 52.4 ¹⁾ | 49.0 ¹⁾ | . |
| Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam | 20.4 | 20.0 | 19.6 ¹⁾ | 21.0 |

¹⁾ Vormonat. — ²⁾ Nachmonat. — ³⁾ In s je Standard. —

⁴⁾ Exkl. fio. terms.

Die Frachteinnahmen (aus allen bekanntgewordenen Reisechartern mit 4 000 tdw und mehr) sind von Januar auf April 1961 nach dem von W. G. Weston, London, herausgegebenen Activity-Index mit einem Prozentsatz von 23 vH erheblich gesunken.

Am 1. Juni 1961 lagen nach der gleichen Stelle etwa 49 000 tdw deutsche und 133 400 tdw britische Tramptonage für 4 Wochen und länger auf.

Die Abschlußraten für in Zeitcharter genommene Schiffe sind gemäß den entsprechenden Indices in den Berichtsmonaten meist angestiegen: britischer Index + 7 vH, niederländischer Index — 2 vH, norwegischer Index + 9 vH.

Der Zeitcharter-Volume-Index (W. G. Weston, London), welcher den Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage mißt, gab indes während der genannten Monate um 18 vH nach. Bei anhaltend geringer Nachfrage nach Reisechartern sind die Tagesraten auf dem Tankerfrachtenmarkt auf das seit Jahren niedrigste Niveau abgesunken. Gleichzeitig setzte eine vermehrte Abwanderung von Tankschiffen in die Getreidefahrt ein. Der von W. G. Weston herausgegebene Getreidetanker-Rentabilitätsindex hat sich von Januar auf April 1961 um 32 vH erhöht.

Die Indices der einzelnen Lander für die Tagesraten in der Tankerfahrt zeigen im April 1961 gegenüber Januar 1961 und April 1960 (Zahlen in Klammern) folgende prozentuale Veränderung: Deutschland — 27 vH (— 11 vH), Großbritannien — 39 vH (— 12 vH), Norwegen (Scale) — 39 vH (— 10 vH) und Schweden — 37 vH (— 7 vH). Die vom Londoner Tanker-Brokers-Panel berechnete AFRA-Rate (Durchschnittsfrachtrate aus den kurz- und langfristigen Abschlüssen einschließlich der Transportkosten der Olgesellschaften) lag im 2. Quartal 1961 für Tanker von 13 000 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP) mit 92,5 (Scale=100) um 1 vH über dem Stand des 1. Quartals, jedoch um 6 vH unter dem Stand des 2. Quartals 1960. Die AFRA-Rate für Großtanker (ab 25 000 tdw) — AFRA-LV — stellte sich im 2. Quartal 1961 auf 84,1 (Scale=100) und lag damit um 1 vH höher als im 1. Quartal, jedoch um 4 vH niedriger als vor Jahresfrist. Bei Umrechnung der im Scale-Tarif angeführten Sätze für die wichtigsten Relationen auf s je lt ergibt sich für die Relation Karibische See/UK im 2. Quartal 1960 bei den Tankern von 13 000 bis 25 000 tdw eine Durchschnittsfrachtrate von 30.1 s je lt, gegenüber einer mittleren Rate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen in der gleichen Zeit von 15.2 s je lt, in der Relation Persischer Golf/UK eine Durchschnittsrate von 52.0 s je lt, gegenüber einer mittleren Abschlußrate von 22.0 s je lt.

Die Frachtraten im Linienverkehr wiesen nach dem vom Bundesministerium für Verkehr berechneten Index nach vorübergehendem Anstieg in den Vormonaten im April wieder den Stand von Januar d. J. auf. Der Gruppenindex für Stückgut ist um 0,1 vH leicht gestiegen, der für Massengut war um 0,3 vH rückläufig.

In den Fachveröffentlichungen wurde während der Berichtsmonate unter anderem von folgenden einzelnen durchgeführten oder geplanten Tarifänderungen berichtet:

1. Europa- und Nahostfahrt

Ab 1. April bzw. ab 10. April wurden von den verschiedenen Konferenzen und Gemeinschaftsdiensten in der Fahrt Deutsche Nordseehäfen/Antwerpen/Rotterdam nach englischen und schottischen Häfen (sowie für die Gegenrichtung) die allgemeinen Tarife um einen noch nicht genannten Prozentsatz angehoben. Gleichzeitig sind am 1. 4. 1961 von Westnorwegen nach dem europäischen Kontinent die Frachtsätze durch die norwegische Schifffahrtsagentur geringfügig erhöht worden. Der die Relation Lübeck bzw. Hamburg/Bremen nach Finnland befahrende Gemeinschaftsdienst hat vom gleichen Termin an in Anbetracht des milden Winters die Winterzuschläge fortfallen lassen, wodurch sich eine Frachtverbilligung um 25 vH ergab. Vom 1. Mai 1961 an werden von den Hamburger Gemeinschaftsdiensten für die Fahrt Hamburg nach Schweden höhere Tarife angewendet, desgleichen von drei Bremer Reedereien in der Fahrt Bremen nach Schweden (und umgekehrt). Die Polish Ocean Lines setzten ihre Raten ab 1. 6. 1961 für Fahrten von Hamburg/Bremen nach Gdingen und Stettin (sowie Gegenrichtung) um 5 vH herauf. Am 1. 5. 1961 erfolgte für Transporte von deutschen nach französischen Häfen und umgekehrt eine Tarifierhebung nicht bekannten Ausmaßes durch die Argo-Reederei, Bremen, und die Reederei Worms & Cie., Paris. In der Fahrt Portugal nach Antwerpen/Hamburg Range ist von der Portugal North Continent Conference (Northbound) ab 1. 9. 1961 eine Heraufsetzung der Tarife geplant, desgleichen von der die Relation Hamburg/Bremen nach Tanger/Gibraltar usw. bedienenden Konferenz.

Am 1. 7. 1961 sollen von der Nah-Ost-Konferenz und der Levante Continent Conference die Raten für den Verkehr von der Levante nach dem Kontinent um 10 vH angehoben werden.

2. Mittelostfahrt

Am 15. 5. hat die Associated Continental Persian Gulf Lines in der Fahrt UK/Kont. nach Umm Said, Persischer Golf, wegen Hafenverstopfung einen Zuschlag von 10 vH eingeführt. Weiter wird bekannt, das dieselbe Konferenz den zunächst bis 31. 4. 1961 befristeten 20%igen Rabatt für Eisen- und Stahltransporte vom Kontinent nach dem Persischen Golf bis 31. 5. 1961 verlängert hat.

3. Afrika-Fahrt

Am 1. 4. 1961 haben die die Relation UK/Kont./Skandinavien nach Monrovia bedienenden Konferenzen (u. a. die West African Lines Conference) eine Surcharge um 10 vH eingeführt. Ursprünglich waren 30 vH geplant. Die South and South East African Freight-Conference hat in der Fahrt Europa nach Walfischbay/Beira Range ab 1. 6. 1961 einige Tarifpositionen erhöht, die von der allgemeinen Tarifierhebung am 1. November 1960 noch nicht betroffen worden waren. In der Relation UK/Kont. nach Westafrika hat die West African Lines Conference gleichfalls ab 1. 6. die Tarife um 10 vH erhöht. In der Gegenrichtung ist eine Verteuerung um ebenfalls 10 vH ab 1. 7. 1961 geplant. Außerdem hat die Konferenz in den Monaten Mai und Juni eine Reihe von bisher gewährten Rabatten aufgehoben. Die in der Fahrt Hamburg/Antwerpen/Range nach der Westküste Marokko tätigen Reedereien führten am 1. 6. 1961 höhere Tarife ein. Für den

Verkehr vom Vereinigten Königreich nach Port Sudan ist von den Port Sudan Conference Lines eine allgemeine Tarifierhebung um 7½ vH ab 1. 8. 1961 geplant.

4. Nord- und Mittelamerikafahrt

Begründet mit einem Anstieg der allgemeinen Betriebs- und Lohnkosten hat die Canada United Kingdom Freight Conference für Transporte von Kanada (Große Seen und St. Lawrence) nach dem Vereinigten Königreich ab 1. 4. 1961 um 20 vH höhere Tarife eingeführt. Um 12 vH höhere Hafengebühren wurden ab 8. 5. 1961 von der Associated West India-Transatlantic Steam Ship Lines für die Fahrt von UK/Kont./Skandinavien nach Port-au-Prince (Haiti) gefordert. Am 1. 7. 1961 ist von der Royal Netherlands Steamship Co. eine Tarifierhebung ungenannten Ausmaßes für die Relation UK/Kont./Skandinavien nach St. Thomas und St. Croix (Leeward-Inseln) in Aussicht genommen worden.

5. Südamerikafahrt

Die Outward Continental Brazil Freight Conference hat im Verkehr Europa nach Santos am 22. 3. 1961 einen Hafenzuschlag von 25 vH eingeführt, der am 15. 5. 1961 auf 15 vH ermäßigt wurde. Eine parallele Ratenänderung wurde von der United Kingdom Brazil Conference Lines vorgenommen. Die Homeward Brazil Conference hat andererseits bei Fahrten von Santos nach allen Richtungen ab 18. 4. 1961 mit der Besserung der Verladeverhältnisse die vorübergehend erhobene Surcharge (15 vH) gestrichen. Am 1. 6. 1961 hat die European South Pacific and Magellan Conference die zusätzlichen Umschlagsgebühren für die Relation UK/Kont./Skandinavien/Italien nach Callao (Peru) etwa verdoppelt. Ab 1. 7. 1961 beabsichtigt die Outward Continental Brazil/River Plate Freight Conference für die Fahrt Kontinent nach Ostküste Südamerika eine allgemeine Revision der Frachtraten. Zum gleichen Termin sind in den Verkehren von UK nach Argentinien/Uruguay und Brasilien durch die entsprechenden Konferenzen teilweise Tarifierhöhungen vorgesehen.

6. Fernostfahrt

Die Cie. des Messageries Maritimes hat für die Relation Hamburg/Bremen/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam nach Papeete (Tahiti), Noumea (Neukaledonien), Port Vila (Neue Hebriden) und Santo Ende Mai eine feste Surcharge (in der Regel NF 7 je Frachtonne) auf alle Waren eingeführt, gewährt andererseits aber auch eine Spediteurkommission von 2,5 vH.

7. Außereuropäische Konferenzbereiche

Am 1. 4. 1961 hat die American West African Freight Conference einen Zuschlag wegen Hafenverstopfung von 30 vH im Verkehr USA/Kanada nach Monrovia (Liberia) eingeführt. Einen Verstopfungszuschlag von 10 vH hat die gleiche Konferenz für die Fahrt USA nach Lagos und Apapa (Nigeria) ab 1. 6. 1961 zur Anwendung gebracht. Am 9. 4. 1961 wurde eine allgemeine Tarifierhöhung um einen nicht genannten Satz durch die United States Atlantic Gulf Santo Domingo Conference für Verladungen von San Domingo nach den US-amerikanischen, atlantischen und Golfhäfen wirksam.

Die Flugpreise für die in Mark bezahlten Flugscheine ins Ausland wurden ab März 1961 in Auswirkung der Aufwertung der DM um fast 5 vH billiger, da die internationalen Flugpreise von der IATA auf \$- oder Shilling-Basis festgesetzt werden.

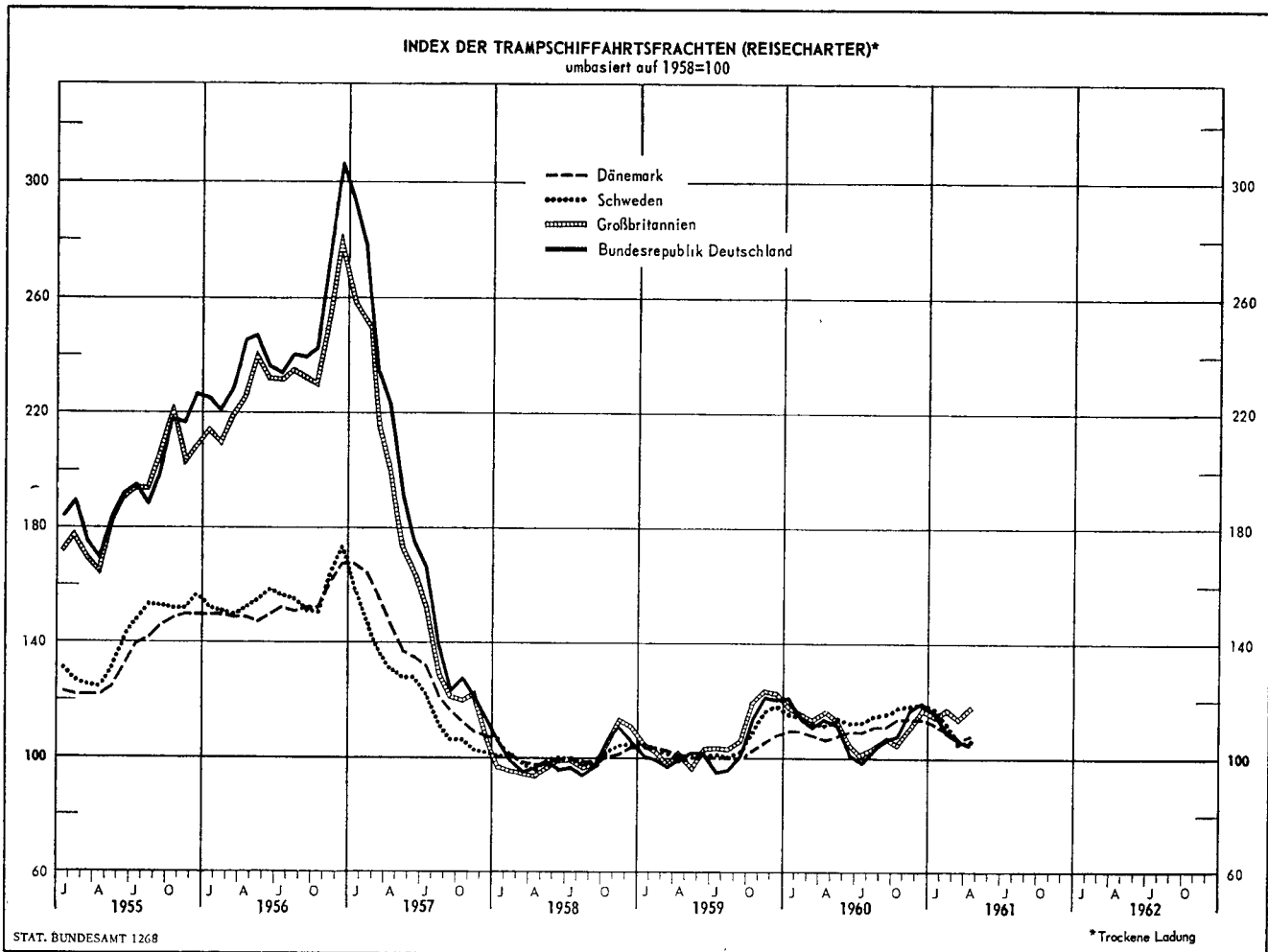
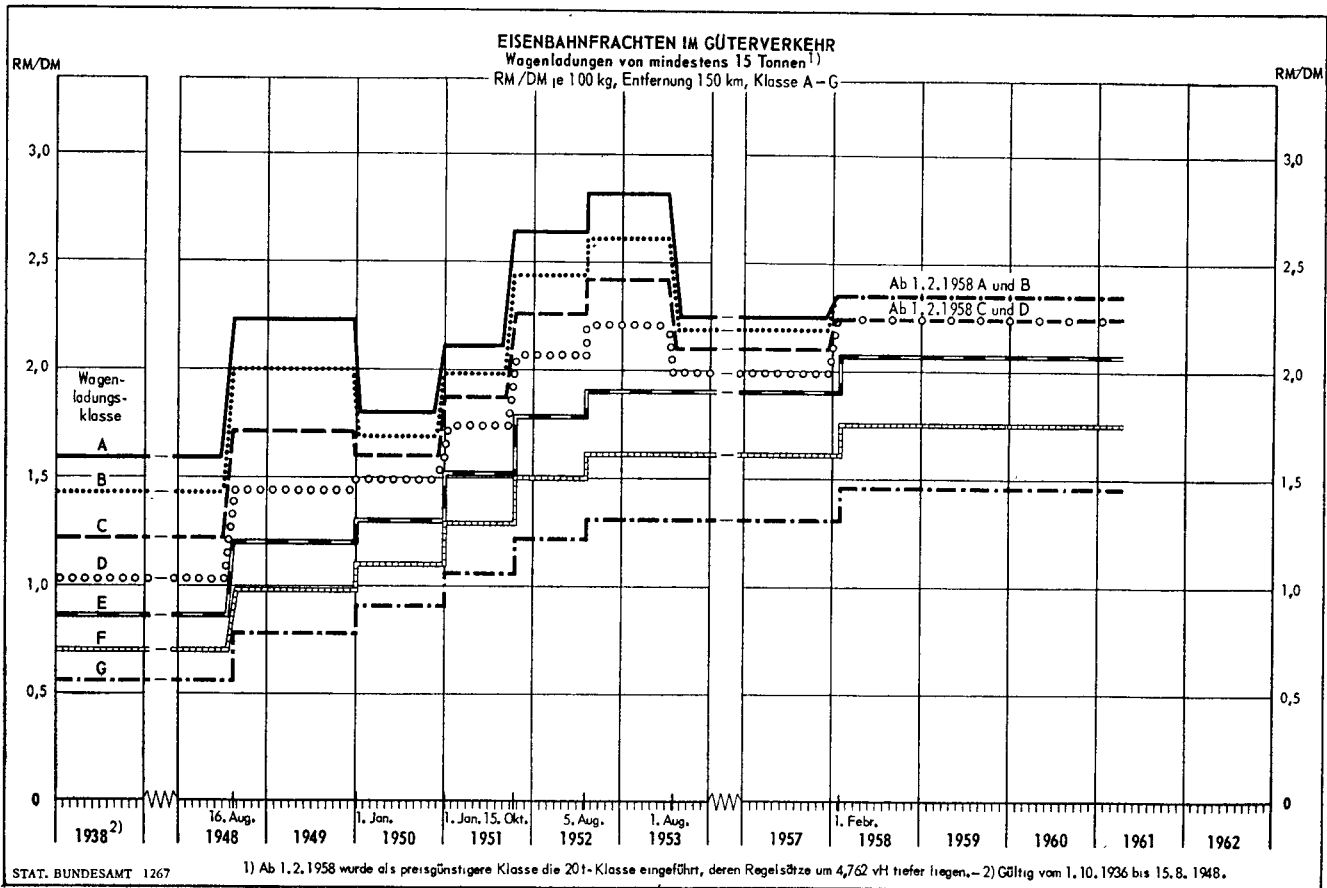
Zwei amerikanische Fluggesellschaften haben ab 1. Mai 1961, auf der Basis von Charterflügen Atlantiküberquerungen zu niedrigeren Preisen eingeführt, für die bereits ein reges Interesse besteht. Ein Flug von der Bundesrepublik Deutschland nach New York und zurück kostet zwischen rund 600 und 650 DM. Allerdings kommen nach den bestehenden Bestimmungen nur sog. „Charterbare Gruppen“, wie Vereine, Clubs, Studiengruppen u. a., die aber schon bestehen müssen, in den Genuß dieser Neuregelung. In Fachkreisen werden auch Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die regulären Personenflugtarife der IATA-Gesellschaften für wahrscheinlich gehalten.

Die am Nordatlantik-Verkehr beteiligten Luftfahrtgesellschaften haben Ende März beschlossen, die bisher gültigen Frachtraten, die für den 10. April gekündigt waren und dadurch fast eine „offene Ratensituation“ geschaffen hatten, bis 30. Juli 1961 beizubehalten. Im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten auf der Nordatlantik-Route mußten die im deutschen Luftfrachtkontor zusammengeschlossenen Frachtspediteure die verbilligten Luftfrachtsonderdienste Anfang April vorübergehend einstellen. Dies bedeutet für die exportierenden Firmen eine Ratenerhöhung um 50 bis 100 vH.

Ende Mai ist von einer IATA-Konferenz in Montreal eine Einigung über die Transatlantik-Frachtraten erzielt worden. Die neue Tarif-Ordnung bringt wesentliche Tarifsenkungen mit sich, die bis zu 64 vH gehen. Die Konvention bedarf indessen noch der Billigung seitens der Regierungen. Sobald diese erreicht ist, soll der neue Frachttarif am 1. September 1961 in Kraft treten und bis 31. März 1963 beibehalten werden. Bis zum 1. September behalten die alten Tarife ihre Gültigkeit. Ein Auszug aus den neuen Basissätzen der Nordatlantik-Frachtraten ist nachstehend aufgeführt:

| Frachtsendungen Frachten in \$ je kg | | | | | | | |
|---|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Zwischen New York und | unter 45 kg | über 45 kg | über 100 kg | über 250 kg | über 500 kg | über 1 000 kg | über 7 500 kg |
| Berlin | 2,71 (3,32) | 1,86 (2,49) | 1,19 | 0,96 | 0,86 (2,16) | 0,78 | 0,74 |
| Bremen | 2,58 (3,19) | 1,77 (2,40) | 1,17 | 0,95 | 0,85 (2,08) | 0,77 | 0,73 |
| Düsseldorf | 2,48 (3,09) | 1,71 (2,32) | 1,15 | 0,93 | 0,83 (2,01) | 0,75 | 0,71 |
| Frankfurt | 2,57 (3,18) | 1,76 (2,39) | 1,16 | 0,94 | 0,84 (2,07) | 0,76 | 0,72 |
| Hamburg | 2,58 (3,19) | 1,77 (2,40) | 1,17 | 0,95 | 0,85 (2,08) | 0,77 | 0,73 |
| Hannover | 2,58 (3,19) | 1,77 (2,40) | 1,17 | 0,95 | 0,85 (2,08) | 0,77 | 0,73 |
| Köln | 2,48 (3,09) | 1,71 (2,32) | 1,15 | 0,93 | 0,83 (2,01) | 0,75 | 0,71 |
| München | 2,71 (3,32) | 1,86 (2,49) | 1,19 | 0,96 | 0,86 (2,16) | 0,78 | 0,74 |
| Nürnberg | 2,65 (3,26) | 1,82 (2,45) | 1,16 | 0,94 | 0,84 (2,12) | 0,76 | 0,72 |
| Stuttgart | 2,61 (3,22) | 1,79 (2,42) | 1,16 | 0,94 | 0,84 (2,10) | 0,76 | 0,72 |

Zahlen in Klammern gegenwärtig gültige Tarifraten. Es werden zur Zeit nur Rabatte für Sendungen über 45 kg (25 vH) und über 500 kg (35 vH) gewährt. Die Raten für Sendungen über 7500 kg sind nur in Richtung v o n den USA anwendbar.



Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen: Quellenverzeichnis Seite 33).

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

B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

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

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

c. c. = cubic capacity

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

Maßeinheit 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 Olladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

1 lb = 453,59265 Gramm
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
1 t = 1 000 kg
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t
1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm
1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm
1 engl. Meile = 1 609,34 m

P = vorläufige Zahl
r = berichtigte Zahl
s = geschätzte Zahl

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

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

C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet.

Gebietsstand: BRD einschl. Saarland und Berlin.

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

Seite 13

¹⁾ Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8 7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ²⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ³⁾ Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) sind zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Bei der Einbettklasse ist zuzüglich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neuerteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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. — ²⁾ Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁴⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen. — ⁵⁾ Die Tarifveränderungen der jugoslawischen Personenfahrpreise im Binnenverkehr liegen zur Zeit der Drucklegung noch nicht vor.

Seite 15

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 16

Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expreß- Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1961, Heft Nr. 24 vom 29. 5. 1961) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,924 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in RM/DM für 100 kg, Entfernung 150 km

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 t)

Seite 16

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — ³⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁴⁾ 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.

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

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t)

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

Seite 17

¹⁾ Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — ²⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beforderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ³⁾ D 1958. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Durchschnitt April bis Dezember 1952. — ⁶⁾ Nach Regelklasse B. — ⁷⁾ Durchschnitt August bis Dezember 1951. — ⁸⁾ Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — ⁹⁾ Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — ¹⁰⁾ Regelklassen I bis V gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — ¹¹⁾ Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — ¹²⁾ Unbearbeitet. — ¹³⁾ Ab 1. 2. 1958 = Klasse A/B. — ¹⁴⁾ Ab 1. 2. 1958 = Klasse C/D. — ¹⁵⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — ¹⁶⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangüter-Tarif). — ¹⁷⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 Klasse III (Montangütertarif). — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privat-Kesselwagen. — e) Privat-Wagen.

II. Schiffsverkehr

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

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

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 20).

Seite 18

¹⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ²⁾ Ab 1. 6. 1956. — ³⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁴⁾ Einschließlich Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁶⁾ 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.

Seite 19

¹⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhäfen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951; 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schifffahrtsabgaben 0,17 DM je Tonne. — ²⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhäfen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,28 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ³⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ⁴⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958 aufgehoben). — ⁵⁾ Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — ⁶⁾ Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{1}$ 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 vom Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 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⁾ D Januar/Juli. — ⁹⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ¹⁰⁾ Gruppe I = DM 29,00, ab 1. 2. 1961 DM 28,75; III = DM 24,65, ab 1. 2. 1961 DM 24,45 je 1000 kg. — ¹¹⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹²⁾ März bis Dezember.

noch: II. Schiffsverkehr

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

Seite 20

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Lfschzeiten. — ²⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. 10. 1952 mit 0,052 DM, ab 1. 11. 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — ³⁾ Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁴⁾ Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁶⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betrugen vom 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V. Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — ⁷⁾ Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. — Die Sätze betrugen ab 15. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — ⁹⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betrugen von 1950 bis 14. 5. 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. 5. 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — ¹⁰⁾ Hamburg, Büsgiergebiet A. — ¹¹⁾ Berlin unterhalb.

B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

Seite 21

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

¹⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — ²⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — ³⁾ Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm 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.

C. Frachtraten der Trampschifffahrt

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

1. Im Küstenverkehr

Seite 22

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn Roggen Gerste ohne Hafer, Reis. — ²⁾ Ohne Isefjord und Bornholm. — ³⁾ Dezember. — ⁴⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ⁵⁾ Nicht nördlich von Aarhus. — ⁶⁾ Ohne Firth of Forth. — ⁷⁾ Einschließlich Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — ⁸⁾ Nach Itzehoe (Störkanal). — ⁹⁾ Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — ¹⁰⁾ Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg.

Seite 23

¹⁾ 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1—500 Standards. — ²⁾ Inkl. Mälarsee. — ³⁾ Inkl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — ⁴⁾ Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — ⁵⁾ Inkl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — ⁶⁾ Dezember. — ⁷⁾ Von Emmerich bis Duisburg. — ⁸⁾ Nicht nördlich von Aarhus. — ⁹⁾ Exkl. Isefjord und Bornholm. — ¹⁰⁾ Exkl. Venersee. — ¹¹⁾ Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — ¹²⁾ Exkl. Aalborg/Norresundby. — ¹³⁾ Kalksteine.

2. Im Überseeverkehr

Seite 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr. — ²⁾ Nach UK/Kont. — ³⁾ Umgerechnet von Shillingraten je qr (480 lbs.). — ⁴⁾ Einschl. Sojabohnen. — ⁵⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ⁶⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁷⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁸⁾ Ab Russ. Schwarzmeerhafen. — ⁹⁾ Frei ein und aus, ohne Kubanische Exporttaxe: inkl. umgerechneter Abschlüsse in US \$ — Lose u. oder gesackte Ladungen. — ¹⁰⁾ IV. Quartal: Nach Bordeaux-Dünkirchen Range. — ¹¹⁾ Groß laden, einschließlich dominikanischer Exporttaxe, — frei löschen. — ¹²⁾ Mechanische Bulkverladungen in MacKay oder Townsville. — ¹³⁾ Ohne Abschlüsse auf Basis frei ein und aus.

Seite 25

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

D. Index der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

| | |
|----------------|--|
| BRD | = Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg |
| Großbritannien | = Chamber of Shipping, London (Trampfrachtenindex) Harley Mullion & Co., Ltd., London (Tankerindex) |
| Niederlande | = Joh. den Braber, Rotterdam |
| Dänemark | = Statistiske Departement, Kopenhagen |
| Norwegen | = Norwegian Shipping News, Oslo |
| Schweden | = Kommerskollegium, Stockholm |
| Italien | = Dr. Vito Dante Flore, Rom. |

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

Scale = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — **MOT** = „Schedule of maximum freight rates applying to voyages performed by British tankers“ des British Ministry of War Transport, London, vom 1. 1. 1946. — **USMC** = United States Maritime Commission Tanker Rate Schedule vom 1. 2. 1946 (in Kraft seit 30. 6. 1948). — **ATRS** = American Tanker Rate Schedule der Association of Ship Brokers and Agents, Inc., New York, entwickelt in den Jahren 1953 bis 1956, in Anwendung etwa seit Juli 1958. — Die Scale-Durchschnittswerte des Schwedischen Tankerindex werden auf die im Jahre 1948 gültige Rate als Basis bezogen.

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern der meist gewogenen mittleren Raten im Berichtsmonat, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums dar. Bei dem wöchentlich berechneten britischen Tanker-Index (Harley Mullion) bedeuten die Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres.

Seite 26

¹⁾ 2. Hj. 1954. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — ⁴⁾ Umbasiert von Jahres- bzw. Monatszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber, of Shipping auf Basis 1952 = 100. — ⁵⁾ Motorschiffe von 9000t dw. u. mehr. Abschlüsse für Rundreisen und Zeitkontrakte mit Höchstlaufzeit von 9 Monaten. — ⁶⁾ Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — ⁷⁾ Vor 1957 auf Basis MOT. — ⁸⁾ Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS.

Seite 27

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

E. Sonstige Schiffsverkehrsindizes

(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Die sonstigen Schiffsverkehrsindizes werden von folgenden Stellen berechnet

| | |
|--|---|
| Activity Index | = W. G. Weston, London |
| Zeitcharter-Volume Index | = W. G. Weston, London |
| Getreidetanker-Rentabilitäts-Index | = W. G. Weston, London |
| Average Freight Rate Assessment für Tanker | = London Tanker Brokers 'Panel, London. |

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

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

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

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

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

Seite 28

¹⁾ Schrottumsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“ Konsekutivumsätze in den entsprechenden Gütergruppenindizes enthalten. — ²⁾ Für den Activity- und Zeitcharter-Volume-Index wurden die auf neuer Basis (Januar—Dezember 1960) veröffentlichten Zahlenwerte rückbasiert. — ³⁾ Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez- Krise).

III. Luftverkehr

Flugpreise und Luftfrachtraten werden an Hand der in Frachtlisen 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. Flugpreise im Personenverkehr 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 Landgebühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober.

Seite 29

a) Einfacher Flug. — b) bis f) Hin- und Rückflüge; b) Normal-, c) Nachtflüge. — d) Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — e) Rückflug innerhalb 17 Tagen. — f) Rückflug innerhalb 28 Tagen.
¹⁾ 4. Quartal. — ²⁾ April bis Dezember. — ³⁾ 1. Quartal. — ⁴⁾ Nur von 1. April bis 31. Oktober zugelassen. — ⁵⁾ II. Halbjahr.

Seite 30

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

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

B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

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

Seite 31

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

2. Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren von Frankfurt nach sowie nach Frankfurt von wichtigen internationalen Flughäfen

Seiten 32/33

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo — d) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5 — per Brutto-Kilo. — f) Der Verlader kann jeden Beforderungswert erklären. Wenn der erklärte Beforderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen können im Laufe der Jahre 1955/56 in Fortfall.

¹⁾ Mindestgewicht 200 kg. — ²⁾ Mindestgewicht 45 kg. — ³⁾ Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — ⁴⁾ Vor Juli 1956 DM 0,38 je kg; Mindestgewicht 500 kg. — ⁵⁾ Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁶⁾ Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁷⁾ Ohne Geschäfts- und Büromaschinen. — ⁸⁾ Elektrische Geräte a. n. g. ohne Maschinen. — ⁹⁾ Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — ¹⁰⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ¹¹⁾ Fuchspelze. — ¹²⁾ Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — ¹³⁾ Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung.

II. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: BRD einschl. Saarland und Berlin.

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

Seite 34

A. Gebühren für Briefsendungen im Bundesgebiet und im Auslandsverkehr

B. Gebühren für Paketsendungen im Bundesgebiet (Entfernung 150 km)

C. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Bundesgebiet

¹⁾ Paketgebühren der Entfernungszone 2 (bis 150 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungszone 1 (bis 75 km), 3 (bis 300 km), 4 (über 300 km). — ²⁾ In der Zeit vom 1. 3. 1946 bis 19. 10. 1951 waren Postgüter im Postverkehr der BRD nicht zugelassen. — ³⁾ Für den Vertrieb der Zeitungen durch die Post. — ⁴⁾ wöchentliche Ausgabe. — ⁵⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. — ⁶⁾ Sendungen werden am Bahnhof oder beim Postamt abgeholt. — ⁶⁾ bis zum Höchstgewicht von 20 kg.

Seite 35

D. Gebühren für den Fernsprechkdienst im Bundesgebiet

1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechanchlüsse
2. Ortsgesprächgebühren
3. Ferngesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst
4. Ferngesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst.

E. Gebühren für den Telegrafendienst im Bundesgebiet

¹⁾ Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Überschießende Zeiten werden nach vollen Minuten erfaßt. Die Gebühr für eine überschießende Minute beträgt ein Drittel der angegebenen Satze. — ²⁾ Über 600 bis 700 km. Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ³⁾ In der Zeit vom 1. 9. 1944 bis 31. 5. 1950 galten in den Abend- und Nachtstunden unter Wegfall der üblichen Ermäßigung normale Sätze (vgl. Gebührenangaben für die Hauptverkehrsstunden). — ⁴⁾ Über 600 bis 700 km. Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag. — ⁵⁾ Den dargestellten Sätzen liegt eine Gebühreneinheit von 16 Pf (vor dem 1. 7. 1954 15 Pf.) zugrunde, die für eine bestimmte, nach Sekunden bemessene Sprechdauer gilt. Bei zunehmender Entfernung der Knoten — bzw. Hauptämter der am Gespräch beteiligten Sprechstellen gilt die Gebühreneinheit für entsprechend kürzere Sprechzeiten (ab 1. 3. 1956 gestaffelt von 90 bis 8 4/7 Sekunden bei Tagesgebühr und von 90 bis 45 Sekunden bei Nachtgebühr). Soweit noch die Technik mit Aufzeichnung der Gebühr nach Schluß des Gesprächs vorhanden ist, verbleibt es bei der 3-Minuten-Mindestgebühr und der Erfassung voller Minuten für die überschießende Zeit. — ⁶⁾ Im Durchschnitt werden 7 bis 8 Ortsnetze zu einem Knotenamt-bereich und bis zu 10 Knotenamt-bereiche zu einem Hauptamt-bereich zusammengefaßt. Die Entfernungen werden nicht wie im handvermittelten Ferndienst von Ortsnetz zu Ortsnetz, sondern von Knotenamt zu Knotenamt oder, wenn diese Entfernung mehr als 100 km beträgt, von Hauptamt zu Hauptamt gemessen oder berechnet. Die entsprechenden Gebührensätze der beiden dargestellten Ferngesprächsarten sind infolge dieser abweichenden Einteilung und der unterschiedlichen Berechnungsweise besonders innerhalb der Nahzonen nur bedingt vergleichbar. — ⁷⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr berechnet. — ⁸⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferrdienst keine Anwendung. — ⁹⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10-fache Wortgebühr. — ¹⁰⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1961 10-fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 3. 1938 20-fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10-fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, ab 1. 8. 1948 20-fache Wortgebühr. — ¹¹⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen.

I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

a) Sätze¹⁾ in RM/DM in allen Zügen

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | 50 km | | 200 km | | 500 km | | 1000 km | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1. Klasse ²⁾ | 2. Klasse ²⁾ | 1. Klasse ²⁾ | 2. Klasse ²⁾ | 1. Klasse ²⁾ | 2. Klasse ²⁾ | 1. Klasse ²⁾ | 2. Klasse ²⁾ |
| Einfache Fahrt | | | | | | | | |
| ab 1. 6. 1932 | 2,90 | 2,00 | 11,60 | 8,00 | 29,00 | 20,00 | 58,00 | 40,00 |
| ab 1. 4. 1946 | 5,80 | 4,00 | 23,20 | 16,00 | 58,00 | 40,00 | 116,00 | 80,00 |
| ab 25. 7. 1948 | 4,40 | 3,00 | 17,40 | 12,00 | 44,00 | 30,00 | 87,00 | 60,00 |
| ab 15. 10. 1951 | 5,10 | 3,40 | 21,00 | 14,00 | 51,00 | 34,00 | 105,00 | 70,00 |
| ab 1. 2. 1958 | 5,70 | 3,80 | 24,00 | 16,00 | 55,50 | 37,00 | 115,50 | 77,00 |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| ab 1. 6. 1932 | 5,80 | 4,00 | 23,20 | 16,00 | 58,00 | 40,00 | 116,00 | 80,00 |
| ab 1. 4. 1946 | 11,60 | 8,00 | 46,40 | 32,00 | 116,00 | 80,00 | 232,00 | 160,00 |
| ab 25. 7. 1948 | 8,80 | 6,00 | 34,80 | 24,00 | 88,00 | 60,00 | 174,00 | 120,00 |
| ab 15. 10. 1951 | 9,00 | 6,00 | 37,50 | 25,00 | 84,00 | 56,00 | 147,00 | 98,00 |
| ab 1. 2. 1958 | 10,20 | 6,80 | 42,00 | 28,00 | 91,50 | 61,00 | 159,00 | 106,00 |

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Geltungsbereich in km | | | | |
|---|---|--------|---------|---------|----------|
| | 1—75 | 76—150 | 151—225 | 226—300 | über 300 |
| Eilzugzuschläge | | | | | |
| ab 1. 6. 1932—22. 5. 1954... | Für Eilzugzuschläge galten die halben Sätze der Schnellzugzuschläge | | | | |
| ab 23. 5. 1954 (alle Klassen) | Mit Wirkung vom 23. 5. 1954 kamen die Eilzugzuschläge in Fortfall | | | | |
| Schnellzugzuschläge | | | | | |
| ab 1. 6. 1932 2. Kl. ... | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 4,00 | 5,00 |
| 3. Kl. ... | 0,50 | 1,00 | 1,50 | 2,00 | 2,50 |
| ab 1. 1. 1945 2. Kl. ... | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 5,00 |
| 3. Kl. ... | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 2,50 |
| ab 1. 4. 1946 2. Kl. ... | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 10,00 |
| 3. Kl. ... | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 5,00 |
| ab 25. 7. 1948 ³⁾ 2. Kl. ... | 1,50 | 3,00 | 4,50 | | 6,00 |
| 3. Kl. ... | 1,00 | 2,00 | 3,00 | | 4,00 |
| ab 15. 10. 1951 2.u.3.Kl. | 1,00 | 2,00 | 3,00 | | 4,00 |
| ab 23. 5. 1954 alle Klassen | 2,00 | 2,00 | 2,00 | | 2,00 |

c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) in RM/DM⁴⁾

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | 1. Klasse ²⁾ | | 2. Klasse ²⁾ | |
|---|-------------------------|-------------|-------------------------|-------------|
| | bis 300 km | über 300 km | bis 300 km | über 300 km |
| ab 19. 10. 1936 ... | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,50 |
| ab 1. 4. 1946 ... | 4,00 | 6,00 | 2,00 | 3,00 |
| ab 25. 7. 1948 ... | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 |
| ab 15. 10. 1951 ... | | 2,00 | | |
| ab 23. 5. 1954 ... | | 4,00 | | |

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft
in DM

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | 1. Kl. | | | 2. Kl. | | | | | | 3. Kl. | |
|---|------------------|------------|-------------|---------------|------------|-------------|------------------|------------|-------------|----------------------|-------------|
| | | | | Einbettabteil | | | Zweibettabteil | | | alle Entfernungen | |
| | bis 600 km | | über 600 km | bis 600 km | | über 600 km | bis 600 km | | über 600 km | | |
| bis 14. 2. 1951... .. | 25,00 | | 29,00 | 15,00 | | 17,50 | 12,50 | | 14,50 | 10,00 | |
| ab 15. 2. 1951..... | 30,00 | | | 17,50 | | 20,00 | 15,00 | | 17,00 | 10,00 | |
| ab 12. 2. 1953..... | 35,00 | | | 21,00 | | 24,00 | 18,00 | | 20,00 | 12,00 | |
| ab 1. 3. 1955..... | bis 500 km | 501—700 km | über 700 km | bis 500 km | 501—700 km | über 700 km | bis 500 km | 501—700 km | über 700 km | bis 500 km | über 500 km |
| | 26,00 | 29,00 | 32,00 | 17,00 | 19,00 | 21,00 | 16,00 | 17,00 | 18,00 | 10,00 | 11,00 |
| | 1. Klasse | | | | | | | | | 2. Klasse | |
| | Einbettklasse 5) | | | Spezialklasse | | | Doppelbettklasse | | | Touristenklasse | |
| ab 3. 6. 1956 a) | 30,00 | 33,00 | 36,00 | 17,00 | 19,00 | 21,00 | 16,00 | 17,00 | 18,00 | 10,00 | 11,00 |
| ab 1. 3. 1958 | 32,50 | 36,00 | 39,00 | 18,50 | 21,00 | 23,00 | 17,50 | 18,50 | 20,00 | 11,00 | 12,00 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Mai 1961

| Jahr und 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 | — | — | — | — |
| ab 1. 12. 1949 | 70,00 | 41,00 | 277,00 | 159,00 | — | — | — | — |
| ab 1. 7. 1952 | 70,00 | 41,00 | 277,00 | 159,00 | — | — | — | — |
| ab 1. 8. 1956 | 70,00 | 43,00 | 278,00 | 169,00 | — | — | — | — |
| ab 15. 3. 1959 | 73,00 | 45,00 | 288,00 | 179,00 | — | — | — | — |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| bis 30. 11. 1949 | 102,00 | 59,00 | 403,00 | 232,00 | — | — | — | — |
| ab 1. 12. 1949 | 119,00 | 69,00 | 471,00 | 271,00 | — | — | — | — |
| ab 1. 7. 1952 | 119,00 | 76,00 | 383,00 | 259,00 | — | — | — | — |
| ab 1. 8. 1956 | 119,00 | 79,00 | 386,00 | 274,00 | — | — | — | — |
| ab 15. 3. 1959 | 124,00 | 84,00 | 398,00 | 290,00 | — | — | — | — |
| Dänemark, Sätze²⁾ in dkr Einfache Fahrt | | | | | | | | |
| ab 1. 8. 1946 | 5,70 | 3,80 | 22,50 | 15,00 | 39,00 | 26,00 | — | — |
| ab 1. 6. 1950 | 5,70 | 3,80 | 22,50 | 15,00 | 39,00 | 26,00 | — | — |
| ab 1. 6. 1951 | 6,00 | 4,00 | 24,00 | 16,00 | 42,60 | 28,40 | — | — |
| ab 1. 5. 1953 | 6,80 | 4,50 | 27,00 | 18,00 | 48,00 | 32,00 | — | — |
| ab 1. 10. 1954 | 7,40 | 4,90 | 29,40 | 19,60 | 52,20 | 34,80 | — | — |
| ab 1. 8. 1959 | 9,00 | 6,00 | 36,00 | 24,00 | 63,00 | 42,00 | — | — |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| ab 1. 8. 1946 | 8,60 | 5,70 | 33,80 | 22,50 | 58,50 | 39,00 | — | — |
| ab 1. 6. 1950 | 10,30 | 6,90 | 40,50 | 27,00 | 70,20 | 46,80 | — | — |
| ab 1. 6. 1951 | 10,80 | 7,20 | 43,20 | 28,80 | 76,20 | 50,80 | — | — |
| ab 1. 5. 1953 | 11,60 | 7,70 | 46,00 | 30,60 | 81,60 | 54,40 | — | — |
| ab 1. 10. 1954 | 12,60 | 8,40 | 50,00 | 33,40 | 88,80 | 59,20 | — | — |
| ab 1. 8. 1959 | 13,60 | 9,00 | 54,00 | 36,00 | 94,00 | 63,00 | — | — |
| Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 100 ffrs = 1 N F) Einfache Fahrt ³⁾ | | | | | | | | |
| 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 |
| ab 15. 5. 1953 | 406 | 325 | 1 595 | 1 278 | 3 935 | 3 153 | 7 835 | 6 278 |
| ab 3. 6. 1956 | 460 | 330 | 1 790 | 1 280 | 4 410 | 3 150 | 8 790 | 6 280 |
| ab 6. 1. 1958 | 550 | 350 | 2 150 | 1 390 | 5 300 | 3 430 | 10 550 | 6 830 |
| ab 1. 1. 1959 | 620 | 420 | 2 450 | 1 640 | 6 050 | 4 040 | 12 050 | 8 040 |
| Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt | | | | | | | | |
| 1950 | 380 | 225 | 1 520 | 900 | 3 710 | 2 180 | 6 900 | 4 060 |
| ab 1. 8. 1952 | 400 | 235 | 1 600 | 940 | 3 900 | 2 290 | 7 250 | 4 270 |
| ab 10. 12. 1953 | 500 | 295 | 2 000 | 1 180 | 4 870 | 2 870 | 8 770 | 5 170 |
| ab 1. 8. 1956 | 580 | 330 | 2 320 | 1 290 | 5 800 | 3 250 | 10 500 | 5 800 |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| 1950 | 760 | 450 | 3 040 | 1 800 | 7 420 | 4 360 | 13 800 | 8 120 |
| ab 1. 8. 1952 | 840 | 380 | 2 560 | 1 500 | 7 800 | 4 580 | 14 800 | 8 540 |
| ab 10. 12. 1953 | 800 | 470 | 3 200 | 1 880 | 9 740 | 5 740 | 17 540 | 10 340 |
| ab 1. 8. 1956 | 1 000 | 560 | 3 940 | 2 200 | 11 600 | 6 500 | 21 000 | 11 600 |
| Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt ³⁾ | | | | | | | | |
| 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 |
| ab 1. 2. 1956 | 318 | 212 | 1 026 | 684 | 1 800 | 1 200 | 3 564 | 2 376 |
| ab 1. 3. 1957 | 312 | 208 | 1 026 | 684 | 2 208 | 1 472 | 4 380 | 2 920 |
| ab 1. 1. 1959 | 360 | 240 | 1 182 | 788 | 2 544 | 1 696 | 5 040 | 3 360 |
| ab 1. 3. 1961 ⁵⁾ | 390 | 260 | 1 380 | 920 | 3 000 | 2 000 | 6 000 | 4 000 |
| für Schnellzüge — aller Art Einfache Fahrt ³⁾ | | | | | | | | |
| 1950 | 153 | 102 | 604 | 402 | 1 512 | 1 008 | 3 022 | 2 014 |
| 1951 | 459 | 306 | 1 812 | 1 206 | 4 536 | 3 024 | 9 066 | 6 042 |
| 1952 | 207 | 138 | 1 620 | 1 080 | 4 050 | 2 700 | 8 100 | 5 400 |
| 1953 | 351 | 234 | 1 324 | 882 | 2 430 | 1 620 | 4 860 | 3 240 |
| 1954 | 351 | 234 | 1 324 | 882 | 2 430 | 1 620 | 4 860 | 3 240 |
| 1955 | 351 | 234 | 1 324 | 882 | 2 430 | 1 620 | 4 860 | 3 240 |
| ab 1. 2. 1956 | 478 | 318 | 1 540 | 1 026 | 2 700 | 1 800 | 5 346 | 3 564 |
| ab 1. 3. 1957 ⁴⁾ | 612 | 508 | 1 326 | 984 | 2 508 | 1 772 | 4 680 | 3 220 |
| ab 1. 1. 1959 | 660 | 540 | 1 482 | 1 088 | 2 844 | 1 996 | 5 340 | 3 660 |
| ab 1. 3. 1961 ⁵⁾ | 510 | 340 | 1 980 | 1 320 | 4 200 | 2 800 | 7 200 | 4 800 |
| 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 | — | — | — | — | — | — |
| ab 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 | — | — | — | — | — | — |
| ab 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 | — | — | — | — |
| ab 1. 2. 1950 | 2,50 | 1,75 | 8,35 | 5,80 | — | — | — | — |
| ab 1. 2. 1952 | 2,75 | 1,90 | 9,60 | 6,60 | — | — | — | — |
| ab 1. 9. 1955 | 2,90 | 2,00 | 10,70 | 7,40 | — | — | — | — |
| ab 1. 4. 1957 | 3,15 | 2,20 | 11,50 | 8,00 | ... | ... | ... | ... |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| bis 31. 1. 1950 | 3,70 | 2,60 | 14,75 | 10,25 | — | — | — | — |
| ab 1. 2. 1950 | 4,30 | 3,00 | 15,55 | 10,80 | — | — | — | — |
| ab 1. 2. 1952 | 4,65 | 3,20 | 16,60 | 11,50 | — | — | — | — |
| ab 1. 9. 1955 | 4,90 | 3,40 | 18,40 | 12,80 | — | — | — | — |
| ab 1. 4. 1957 | 5,40 | 3,75 | 20,20 | 14,00 | ... | ... | ... | ... |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: Mai 1961

| Jahr und 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 Fahrt ²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 1950—30. 4. 1952 | 8,50 | 4,80 | 34,00 | 19,00 | 85,00 | 47,50 | 127,50 | 71,50 | | | | |
| ab 1. 5. 1952 | 9,00 | 5,00 | 36,00 | 20,00 | 90,00 | 50,00 | 135,00 | 75,00 | | | | |
| ab 1. 10. 1954 | 12,00 | 8,00 | 34,50 | 23,00 | 79,50 | 53,00 | 117,00 | 78,00 | | | | |
| ab 1. 11. 1955 | 8,70 | 5,80 | 34,50 | 23,00 | 86,30 | 57,50 | 129,50 | 86,30 | | | | |
| ab 1. 9. 1960 | 9,90 | 6,60 | 39,60 | 26,40 | 99,00 | 66,00 | 148,50 | 99,00 | | | | |
| Österreich ³⁾ , Sätze in S Einfache Fahrt ²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 12,00 | 8,00 | 48,00 | 32,00 | 99,00 | 66,00 | 135,00 | 90,00 | | | | |
| ab 1. 9. 1951 | 15,00 | 10,00 | 60,00 | 40,00 | 139,50 | 93,00 | 220,50 | 147,00 | | | | |
| ab 1. 1. 1954 | 18,90 | 12,60 | 75,00 | 50,00 | 174,60 | 116,40 | 276,00 | 184,00 | | | | |
| ab 1. 1. 1961 | 28,00 | 16,40 | 110,00 | 64,40 | 261,00 | 153,00 | 449,00 | 264,00 | | | | |
| Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 5,85 | 3,90 | 22,50 | 15,00 | 42,30 | 28,20 | 65,70 | 43,80 | | | | |
| ab 1. 5. 1951 | 6,00 | 4,00 | 24,00 | 16,00 | 50,25 | 33,50 | 76,50 | 51,00 | | | | |
| ab 1. 4. 1952 | 6,60 | 4,40 | 26,40 | 17,60 | 55,50 | 37,00 | 84,00 | 56,00 | | | | |
| ab 1. 6. 1955 | 7,80 | 5,20 | 30,00 | 20,00 | 61,50 | 41,00 | 90,00 | 60,00 | | | | |
| ab 1. 1. 1957 | 8,70 | 5,80 | 33,00 | 22,00 | 69,00 | 46,00 | 99,00 | 66,00 | | | | |
| ab 1. 2. 1958 | 9,30 | 6,20 | 34,80 | 23,20 | 72,00 | 48,00 | 105,00 | 70,00 | | | | |
| ab 1. 9. 1959 | 9,00 | 6,00 | 32,90 | 22,60 | 76,50 | 50,00 | 111,00 | 74,00 | | | | |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 8,85 | 5,90 | 33,75 | 22,50 | 84,60 | 56,40 | 131,40 | 87,60 | | | | |
| ab 1. 5. 1951 | 9,90 | 6,60 | 39,00 | 26,00 | 93,00 | 62,00 | 135,00 | 90,00 | | | | |
| ab 1. 4. 1952 | 10,80 | 7,20 | 43,50 | 29,00 | 103,50 | 69,00 | 148,50 | 99,00 | | | | |
| ab 1. 6. 1955 | 12,00 | 8,00 | 46,50 | 31,00 | 103,50 | 69,00 | 151,50 | 101,00 | | | | |
| ab 1. 1. 1957 | 13,20 | 8,80 | 52,50 | 35,00 | 114,00 | 76,00 | 168,00 | 112,00 | | | | |
| ab 1. 2. 1958 | 14,10 | 9,40 | 54,00 | 36,00 | 121,50 | 81,00 | 177,00 | 118,00 | | | | |
| ab 1. 9. 1959 | 14,10 | 9,40 | 54,00 | 36,00 | 121,50 | 81,00 | 177,00 | 118,00 | | | | |
| Schnellzugzuschlag | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 1. Klasse ¹⁾ | | | | 2. Klasse ¹⁾ | | | | | | | |
| ab 1. 5. 1951 | 4,50 | | | | 3,00 | | | | | | | |
| ab 1. 4. 1952 | 6,00 | | | | 4,00 | | | | | | | |
| ab 1. 6. 1953 | 6,00 | | | | 4,00 | | | | | | | |
| ab 1. 1. 1957 | 4,50 | | | | 3,00 | | | | | | | |
| Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 7,00 | 5,00 | 25,20 | 18,00 | 42,00 | 30,00 | — | — | | | | |
| ab 1. 4. 1952 | 7,40 | 5,30 | 26,30 | 18,80 | 43,90 | 31,40 | 73,30 | 52,40 | | | | |
| ab 1. 10. 1959 | 8,00 | 5,80 | 28,40 | 20,20 | 47,20 | 33,60 | — | — | | | | |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | | | | | |
| 1950 | 10,50 | 7,50 | 37,80 | 27,00 | 63,00 | 45,00 | — | — | | | | |
| ab 1. 4. 1952 | 11,10 | 7,90 | 39,50 | 28,20 | 65,80 | 47,00 | 109,90 | 78,50 | | | | |
| ab 1. 10. 1959 | 12,00 | 8,60 | 42,40 | 30,40 | 70,60 | 50,40 | — | — | | | | |
| 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse | | | | | | | | | | | | |
| Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 4. 1919 | 20,00 | 17,50 | 12,50 | 80,00 | 70,00 | 50,00 | 200,00 | 175,00 | 125,00 | — | — | — |
| ab 1. 9. 1955 | 20,00 | 19,00 | 14,00 | 80,00 | 76,00 | 56,00 | 200,00 | 190,00 | 140,00 | — | — | — |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 4. 1949 | 40,00 | 35,00 | 25,00 | 160,00 | 140,00 | 100,00 | 400,00 | 350,00 | 250,00 | — | — | — |
| ab 1. 9. 1955 | 40,00 | 38,00 | 28,00 | 160,00 | 152,00 | 112,00 | 400,00 | 380,00 | 280,00 | — | — | — |
| 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 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 |
| ab 10. 10. 1959 | 96,00 | 70,00 | 44,00 | 376,00 | 276,00 | 172,00 | 940,00 | 688,00 | 426,00 | 1 878,00 | 1 376,00 | 852,00 |
| Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt ²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 1. 1950 | 1. Klasse | | | | | | 2. Klasse ⁴⁾ | | | | | |
| ab 1. 5. 1952 | 4,07 | | | | | | 2,44 | | | | | |
| ab 15. 9. 1957 | 2,63 | | | | | | 1,75 | | | | | |
| | 3,00 | | | | | | 2,00 | | | | | |
| 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 | | | | | | | | | | | | |
| Meilen Meilen | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 11. 1959 | 3,373 | .. | 3,15 | .. | .. | 3,00 | 2,25 | .. | 2,10 | .. | .. | 2,00 |
| ab 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 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr
Stand: 1. Mai 1961
in DM¹⁾)

| Fahrtroute von -- nach | km ²⁾ | Einfache Fahrt | | Hin- und Rückfahrt | |
|---|------------------|----------------|---------------|--------------------|---------------|
| | | 1. Klasse | 2. Klasse | 1. Klasse | 2. Klasse |
| London—Wien | | | | | |
| a) über Harwich—Hoek van Holland | | | | | |
| London—Hoek van Holland | 304 | 66,80 | 54,29 | 133,60 | 108,58 |
| Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze) | 191 | 13,54 | 9,77 | 27,08 | 19,54 |
| Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf | 767 | 87,50 | 59,00 | 133,00 | 90,00 |
| Passau Hbf—Wien West | 298 | 24,95 | 14,63 | 49,90 | 29,26 |
| insgesamt | 1 560 | 192,79 | 137,69 | 343,58 | 247,38 |
| b) über Dover—Ostende | | | | | |
| London—Dover | 127 | 16,20 | 10,95 | 32,40 | 21,90 |
| Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) | 388 | 60,48 | 42,19 | 111,62 | 80,94 |
| Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf | 758 | 87,50 | 59,00 | 133,00 | 90,00 |
| Passau Hbf—Wien West | 298 | 24,95 | 14,63 | 49,90 | 29,26 |
| insgesamt | 1 571 | 189,13 | 126,77 | 326,92 | 222,10 |
| Paris—Salzburg | | | | | |
| Paris-Ost—Kehl (Grenze) | 512 | 50,29 | 33,58 | 100,58 | 67,16 |
| Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf | 561 | 65,00 | 44,00 | 104,50 | 71,00 |
| insgesamt | 1 073 | 115,29 | 77,58 | 205,08 | 138,16 |
| Paris—Kopenhagen | | | | | |
| Paris-Nord—Jeumont (Grenze) | 241 | 23,88 | 15,97 | 47,76 | 31,94 |
| Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) | 175 | 20,85 | 13,26 | 35,80 | 24,85 |
| Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) | 719 | 84,50 | 57,00 | 130,00 | 88,00 |
| Flensburg (Grenze)—Kopenhagen | 368 | 32,37 | 21,39 | 48,55 | 32,37 |
| insgesamt | 1 503 | 161,60 | 107,62 | 262,11 | 177,16 |
| Paris—Prag | | | | | |
| Paris-Ost—Kehl (Grenze) | 512 | 50,29 | 33,58 | 100,58 | 67,16 |
| Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze) | 507 | 62,00 | 42,00 | 100,00 | 68,00 |
| Schirnding (Grenze)—Prag | 230 | 40,92 | 27,28 | 81,84 | 54,56 |
| insgesamt | 1 249 | 153,21 | 102,86 | 282,42 | 189,72 |
| Amsterdam—Bern | | | | | |
| Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze) | 174 | 12,77 | 9,21 | 25,54 | 18,42 |
| Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf | 607 | 71,00 | 48,00 | 113,50 | 77,00 |
| Basel bad. Bf—Bern | 126 | 19,03 | 13,68 | 28,46 | 20,33 |
| insgesamt | 907 | 102,80 | 70,89 | 167,50 | 115,75 |
| Brüssel—Rom | | | | | |
| Brüssel—Aachen Süd (Grenze) | 153 | 18,14 | 11,43 | 31,00 | 21,41 |
| Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf | 597 | 71,00 | 48,00 | 113,50 | 77,00 |
| Basel bad. Bf—Chiasso | 339 | 35,67 | 25,69 | 53,59 | 38,44 |
| Chiasso—Rom | 707 | 53,95 | 29,90 | 107,90 | 69,30 |
| insgesamt | 1 796 | 178,76 | 115,02 | 305,99 | 196,65 |
| Kopenhagen—Innsbruck | | | | | |
| Kopenhagen—Großenbrode Mitte See | 256 | 27,63 | 18,50 | 41,44 | 27,74 |
| Großenbrode Mitte See—Kufstein | 1 129 | 129,50 | 87,00 | 178,50 | 117,00 |
| Kufstein—Innsbruck | 73 | 6,25 | 3,67 | 12,50 | 7,34 |
| insgesamt | 1 458 | 163,38 | 109,17 | 222,44 | 152,08 |
| Kopenhagen—Belgrad | | | | | |
| Kopenhagen—Flensburg (Grenze) | 368 | 32,37 | 21,39 | 48,55 | 32,37 |
| Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf | 1 154 | 132,50 | 89,00 | 176,50 | 119,00 |
| Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze) | 219 | 18,63 | 10,90 | 37,26 | 21,80 |
| Jesenice (Grenze)—Belgrad | 629 | 24,30 | 17,28 | 48,60 | 34,56 |
| insgesamt | 2 370 | 207,80 | 138,57 | 310,91 | 207,73 |
| Oslo—Mailand | | | | | |
| Oslo—Kornsjö (Grenze) | 170 | 18,74 | 12,58 | 37,68 | 25,16 |
| Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen | 767 | 94,57 | 73,34 | 149,38 | 115,03 |
| Travemünde Hafen—Basel bad. Bf | 922 | 107,00 | 72,00 | 154,00 | 104,00 |
| Basel bad. Bf—Chiasso | 339 | 35,67 | 25,69 | 53,59 | 38,44 |
| Chiasso—Mailand | 51 | 3,97 | 2,21 | 6,76 | 3,77 |
| insgesamt | 2 249 | 260,05 | 185,82 | 401,41 | 286,40 |
| Stockholm—Paris | | | | | |
| Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) | 624 | 71,80 | 47,86 | 115,22 | 76,81 |
| Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See | 301/286 | 30,81 | 20,69 | 46,41 | 31,15 |
| Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze) | 741 | 87,50 | 59,00 | 133,00 | 90,00 |
| Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) | 175 | 20,85 | 13,26 | 35,80 | 24,85 |
| Jeumont (Grenze)—Paris | 241 | 23,88 | 15,97 | 47,76 | 31,94 |
| insgesamt | 2 067 | 234,84 | 156,78 | 378,19 | 254,75 |

B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in RM/DM für 100 kg, Entfernung 150 km

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 t)

| Frachtgut | Stichtag der Neufestsetzung | | | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|--------------|------------|------------|----------------------------|----------------------------|
| | 1. 10. 1936 ¹⁾ | 1. 1. 1950 | 1. 1. 1951 | 15. 10. 1951 | 5. 8. 1952 | 1. 8. 1953 | 1. 2. 1958 | 1. 11. 1960 |
| Stückgutfrachten im Gesamtgewicht von | | | | | | | | |
| 1— 100 kg | 2,80 | 3,92 | 4,90 | 6,36 | 6,36 | 6,36 | 6,98 | 7,69 |
| 101— 500 kg | 2,52 | 3,53 | 4,32 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,90 | 6,22 |
| 501—1000 kg | 2,26 | 3,16 | 3,79 | 4,55 | 4,55 | 4,55 | 4,96 | 5,25 |
| Zuschlag zum Stückgut und je Sendung | | | | | | | | |
| 1— 500 kg | 0,36 | 0,504 | 0,63 | 0,819 | 0,819 | 0,819 | 0,92 | 1,40 |
| 501—1000 kg | 0,36 | 0,504 | 0,617 | 0,771 | 0,771 | 0,771 | 0,92 | 1,40 |
| Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t ²⁾ | | | | | | | 15 t 20 t ³⁾ | 15 t 20 t ³⁾ |
| Regelklasse A | 1,59 | 1,80 | 2,11 | 2,64 | 2,82 | 2,25 | 2,35 | 2,24 |
| B | 1,43 | 1,69 | 1,98 | 2,44 | 2,61 | 2,19 | 2,24 | 2,13 |
| C | 1,22 | 1,60 | 1,87 | 2,26 | 2,42 | 2,10 | 2,13 | 2,13 |
| D | 1,03 | 1,49 | 1,74 | 2,07 | 2,21 | 1,99 | 2,07 | 1,97 |
| E | 0,86 | 1,30 | 1,52 | 1,78 | 1,90 | 1,90 | 1,75 | 1,67 |
| F | 0,70 | 1,10 | 1,29 | 1,50 | 1,61 | 1,61 | 1,46 | 1,39 |
| G | 0,56 | 0,91 | 1,06 | 1,22 | 1,31 | 1,31 | 1,46 | 1,39 |
| Ausnahmetarif: 6 B 1 Kohle | 0,57 | 0,89 | 1,06 | 1,23 | 1,32 | 1,32 | — | 1,46 |
| 1 B 34 Grubenholz ⁴⁾ | 1,30 ⁵⁾ | 1,53 | 1,73 | 1,99 | 2,13 | 2,13 | 2,49 | 2,37 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

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

(ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t)
RM/DM je 1 000 kg

| Ware | Fische ¹⁾ | Weizen | Kar- toffeln | Öle und Fette | | Kaffee | Tabak | Eisen- und Manganerz | Schwefel- kies | Schwefel- kies- abbrände | Stein- kohle | Steinkohlen- Briketts | | Koks | Roh- braun- kohlen |
|------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------------------|---------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------|--------------------------|
| von | Hambg- Altona | Hamburg | Nienburg (Weser) | Hamburg | | | | Salzgitter | Meggen | Duisburg Hochfeld- Süd | Essen Hbf | | Gelsen- kirchen Hbf | Liblar | |
| nach | Frank- furt (Main) (513 km) | Augsburg (739 km) | Essen (229 km) | Mann- heim (588 km) | Frank- furt (Main) (507 km) | Hanno- ver (162 km) | Dort- mund Vbf (259 km) | Duisburg Hochfeld- Süd (129 km) | Hildes- heim (270 km) | Passau (710 km) | Hamburg (357 km) (346 km) | | (435 km) | | |
| Regelklassen bzw. Ausnahmetarif | 15 B 1a) | 17 S 1b) | 16 B 1b) | 24 S 5b) | B 13)c) | 24 S 5b) | A 13)b) | 7 B 35c) | 7 B 21c) | 7 B 1c) | 6 B 1c) | 6 B 11c) | | 6 B 14 c) | |
| 1938 D | 25,50 | 31,50 | 5,70 | 30,50 | 39,80 | 29,10 | 17,50 | 1,91 | 2,80 | 7,30 | 14,40 | 6,50 | 6,30 | 7,50 | |
| 1951 D | 42,17 | 35,20 | 11,30 | 43,40 | 53,39 | 41,80 | 24,43 | 4,15 | 5,99 | 14,25 | 24,41 | 15,91 | 15,67 | 17,96 | |
| 1952 D | 48,57 | 37,20 | 12,20 | 43,40 | 64,22 | 41,80 | 29,81 | 4,73 | 6,90 | 16,35 | 28,17 | 16,75 | 16,75 | 19,43 | |
| 1953 D | 50,90 | 37,20 | 14,00 | 42,94 | 62,27 | 41,34 | 28,42 | 4,92 | 7,20 | 17,00 | 29,30 | 17,40 | 17,40 | 20,20 | |
| 1954 D | 50,90 | 37,03 | 14,00 | 42,30 | 56,20 | 40,70 | 24,80 | 4,92 | 7,20 | 17,00 | 29,30 | 17,40 | 17,40 | 20,20 | |
| 1955 D | 50,90 | 37,00 | 14,00 | 31,13 | 56,20 | 31,95 | 24,80 | 4,92 | 7,20 | 17,00 | 29,30 | 17,40 | 17,40 | 20,20 | |
| 1956 D | 50,90 | 37,00 | 14,00 | 31,07 | 56,20 | 31,99 | 24,80 | 4,92 | 7,20 | 17,00 | 29,30 | 17,40 | 17,40 | 20,20 | |
| 1957 D | 50,90 | 37,00 | 14,00 | 32,88 | 56,20 | 33,68 | 24,80 | 4,92 | 7,30 | 17,07 | 29,37 | 17,40 | 17,40 | 20,20 | |
| 1958 Feb.-Dez. D ²⁾ | 58,19 ³⁾ | 37,60 | 14,30 | 33,23 | 58,70 | 33,93 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| 1959 D | 47,10 | 37,60 | 14,30 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| 1960 D | 47,53 | 37,60 | 14,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| 1960 Okt. | 50,90 ⁴⁾ | 37,60 | 14,30 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| Nov. | 53,50 | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| Dez. | 53,50 | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| 1961 Jan. | 53,50 | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| Febr. | 53,50 | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| Marz | 53,50 | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| April .. | 47,60 ⁴⁾ | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |
| Mai .. | 47,60 | 37,60 | 16,70 | 32,90 | 58,70 | 33,60 | 24,10 | 5,50 | 8,20 | 18,80 | 32,00 | 19,20 | 19,20 | 22,10 | |

| Ware | Braun- kohlen- briketts | Rohes Erdöl | Benzin | Benzol | Gasöl/ Dieselöl | Zement | Tonerde, Bauvit | Schwefel- säure | Dünge- kalk | Thomas- mehl | Stickstoff- düngemittel | Haute und Felle | Wolle | Baum- wolle |
|------------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------|--------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------|
| von | Liblar | Celle | Hamburg | Bochum- Langen- dreer | Hamburg | Wies- baden | Köln | Duisburg | Regens- burg | Dort- mund | Ludwigs- hafen BASF | Hamburg | Bremen | |
| nach | München (610 km) | Hamburg (136 km) | München (797 km) | Duisburg (42 km) | München (797 km) | Bremen (468 km) | Hildes- heim (311 km) | Hagen (62 km) | Frank- furt (Main) (342 km) | Oсна- brück (105 km) | Frank- furt (Main) (88 km) | Offen- bach (510 km) | Back- nang (619 km) | Münster (172 km) |
| Regelklassen bzw. Ausnahmetarif | 6 B 1c) | 14 B 1d) | 14 B 2 d) | C 14)c) | 14 B 23d) | 4 B 6 b) | G c) | 12 B 11a) | 11 B 1b) | | | 23 S 3 b) | 21 S 2 c) | A 13)c) |
| 1938 D | 13,50 | 7,10 | 34,20r | 4,10 | 21,40 | 16,80 | 9,50 | 5,70 | 3,30 | 3,90 | 3,30 | 28,90 | 31,50 | 17,60 |
| 1951 D | 23,16 | 13,17 | 57,41r | 6,58 | 35,15 | 28,39 | 17,95 | 9,18 | 6,60 | 6,00 | 5,70 | 40,40 | 45,90 | 24,53 |
| 1952 D | 26,73 | 15,31 | 59,44r | 7,80 | 40,54 | 31,36 | 20,57 | 10,60 | 9,77 | 7,40 | 6,71 | 40,40 | 45,90 | 29,10 |
| 1953 D | 27,80 | 14,90 | 57,29 | 7,64 | 39,58 | 33,40 | 21,40 | 10,05 | 10,20 | 7,80 | 7,00 | 37,57 | 37,33 | 27,31 |
| 1954 D | 27,80 | 13,50 | 48,60 | 7,00 | 35,90 | 33,40 | 21,40 | 8,30 | 10,20 | 7,80 | 7,00 | 33,60 | 36,20 | 24,80 |
| 1955 D | 27,80 | 13,50 | 48,60 | 7,00 | 35,90 | 33,40 | 21,40 | 8,30 | 10,20 | 7,80 | 7,00 | 34,10 | 36,65 | 24,80 |
| 1956 D | 27,80 | 13,50 | 48,60 | 7,00 | 35,90 | 33,40 | 21,40 | 8,30 | 10,20 | 7,80 | 7,00 | 34,70 | 37,20 | 24,80 |
| 1957 D | 27,80 | 13,50 | 48,60 | 7,00 | 35,90 | 33,40 | 21,40 | 8,30 | 10,20 | 7,80 | 7,00 | 34,70 | 37,94 | 24,80 |
| 1958 Feb.-Dez. D ³⁾ | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 9,60 | 11,40 | 8,40 | 7,90 | 34,10 | 40,13 | 25,30 |
| 1959 D | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 9,60 | 11,40 | 8,40 | 7,90 | 34,10 | 39,80 | 25,30 |
| 1960 D | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 9,25 | 11,68 | 8,45 | 7,93 | 32,23 | 39,80 | 25,30 |
| 1960 Okt. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 8,78 | 11,40 | 8,40 | 7,90 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| Nov. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 11,40 | 8,40 | 7,90 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| Dez. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 14,80 | 9,00 | 8,30 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| 1961 Jan. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 14,80 | 9,00 | 8,30 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| Febr. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 14,80 | 9,00 | 8,30 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| Marz | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 14,80 | 9,00 | 8,30 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| April .. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 14,80 | 9,00 | 8,30 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |
| Mai .. | 30,30 | 14,60 | 52,50 | 8,60 | 38,20 | 34,10 | 23,40 | 7,90 | 14,80 | 9,00 | 8,30 | 29,60 | 39,80 | 25,30 |

| Ware | Stammholz über 1,5 m lang | Faser-, Papierholz | Gruben- holz | Schnitt- holz | Zellstoff/Holzschliff | Rohreisen in Masseln | Halb- zeug ¹¹⁾ | Stahl- schrott | Stab- Form- stahl ¹²⁾ | Rohren aus Eisen | Eisen- und Stahlseil | Bleche und Platten ¹²⁾ | | |
|------------------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------|--|------------------------|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-------|
| von | Passau Hbf | | Regens- burg | Passau Hbf | München Hbf | Dort- mund | Duisburg | Hamburg | Hagen | Düssel- dorf | Duisburg | Hagen | | |
| nach | Herford (690 km) | Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (504 km) | Bochum- Riemke (498 km) | Essen Hbf (580 km) | Karlsruhe Hbf (710 km) | Hagen (331 km) | Hagen (30 km) | Hagen (62 km) | Braun- schweig (342 km) | Hamburg (387 km) | Duisburg (365 km) | Bremen (254 km) | | |
| Regelklassen bzw. Ausnahmetarif | F c) | 1 B 21c) | 1 B 22 c) | 1 B 34 c) | 1 B 1 c) | F ⁸⁾ b) | D ⁹⁾ 14) b) | 8 B 8 ¹⁶⁾ c) | 8 B 8 ¹⁷⁾ c) | F/IV ¹⁰⁾ c) | D/I ¹⁰⁾ c) | D 14) c) | D/I ¹⁰⁾ c) | |
| 1938 D | 20,20 | 10,50 | | 10,40 | 25,60 ⁵⁾ | 13,23 | 20 00r | 2,20 | 3,50 | 12,90 | 16,40 | 21,40 | 20,50 | 15,40 |
| 1951 D | 33,50 | 18,57 | | 18,37 | 39,21 ⁷⁾ | 24,11 | 33,90r | 4,25 | 6,61 | 23,46 | 28,30 | 35,78 | 34,44 | 26,74 |
| 1952 D | 38,66 | 21,27 | 20,96 ⁵⁾ | 21,07 | 43,42 | 27,87 | 39 84r | 4,92 | 7,61 | 27,03 | 33,33 | 42,08 | 40,54 | 31,45 |
| 1953 D | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 39,79r | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 33,24 | 41,97 | 40,45 | 31,33 |
| 1954 D | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 | 38,00 | 29,40 |
| 1955 D | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 | 38,00 | 29,40 |
| 1956 D | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 | 38,00 | 29,40 |
| 1957 D | 40,20 | 22,10 | 21,60 | 21,90 | 45,20 | 29,00 | 37,40 | 5,10 | 7,90 | 28,10 | 31,20 | 39,40 | 38,00 | 29,40 |
| 1958 Feb.-Dez. D ³⁾ | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 6,10 | 9,20 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| 1959 D | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,56 | 8,93 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| 1960 D | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| 1960 Okt. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| Nov. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| Dez. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| 1961 Jan. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| Febr. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| Marz | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| April .. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |
| Mai .. | 43,10 | 25,50 | 24,10 | 24,00 | 49,10 | 29,80 | 38,90 | 5,50 | 8,90 | 30,40 | 33,80 | 42,80 | 41,30 | 32,00 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

II. Schiffsverkehr

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

| Jahr Monat von nach | | Getreide | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|---------------------------------|---|---------------------------------|--------|----------|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| | | Roggen und Weizen ¹⁾ | Uebr. Getreide d. Gütkl. IV ¹⁾ | Roggen und Weizen ¹⁾ | Brot- | Futter- | Brot- | Futter- getreide | Brot- | Futter- | Roggen und Weizen | Futter- getreide |
| | | Hamburg | | Braunschweig | Bremen | | | | | | Emden | |
| | | Düsseldorf | | | Köln | Mannheim | Heilbronn ⁴⁾ | | Köln | | | |
| 1950 D | | | | | 9,12 | 8,52 | 12,77 | 12,17 | 15,16 | 14,56 | 8,36 | 7,76 |
| 1954 D | | | | | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,35 | 14,75 | 9,04 | 8,44 |
| 1955 D | | | | | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,35 | 14,75 | 9,04 | 8,44 |
| 1956 D | | 15,61 ²⁾ | 14,90 ²⁾ | 9,65 ³⁾ | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,35 | 14,75 | 9,04 | 8,44 |
| 1957 D | | 15,61 | 14,90 | 9,65 | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,63 ⁵⁾ | 15,03 ⁵⁾ | 9,04 | 8,44 |
| 1958 D | | 16,24 | 15,34 | 9,79 | 10,78 | 10,08 | 15,22 | 14,52 | 17,28 | 16,58 | 10,23 | 9,58 |
| 1959 D | | 15,28 | 14,35 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 | 16,71 | 10,38 | 9,67 |
| 1960 D | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,23 | 16,54 | 10,38 | 9,67 |
| 1960 Juli | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Aug. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Sept. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Okt. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Nov. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Dez. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| 1961 Jan. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Febr. | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| März | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| April | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |
| Mai | | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,22 | 16,51 | 10,38 | 9,67 |

| Jahr Monat von nach | | Getreide | | | | Getreide und Mehl | | Steinkohle in kompl. Ladungen | Ortskohle a) | | |
|------------------------------|--|----------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|-------------------|----------|-------------------------------------|--------------|------|------|
| | | Roggen und Weizen | Futter- getreide | Roggen und Weizen | Futter- getreide | ab 50 t | ab 100 t | | Ruhrgebiet | | |
| | | Emden | | | | Hamburg | | | Zechengruppe | | |
| | | Mannheim | | Heilbronn ⁴⁾ | | Berlin | | | I | II | III |
| | | | | | | | | | Emden | | |
| 1950 D | | 12,46 | 11,86 | 14,90 | 14,30 | | 7,53 | 6,16 ⁶⁾ | 3,98 | 4,35 | 4,77 |
| 1954 D | | 13,22 | 12,62 | 14,85 | 14,25 | 12,00 | 11,70 | 8,60 | 6,10 | 6,66 | 7,30 |
| 1955 D | | 13,22 | 12,62 | 14,85 | 14,25 | 12,00 | 11,70 | 8,60 | 6,10 | 6,66 | 7,30 |
| 1956 D | | 13,22 | 12,62 | 14,85 | 14,25 | 12,00 | 11,70 | 8,60 | 6,10 | 6,66 | 7,30 |
| 1957 D | | 13,22 | 12,62 | 15,13 ⁵⁾ | 14,53 ⁵⁾ | 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 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| 1960 Juli | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Aug. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Sept. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Okt. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Nov. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Dez. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| 1961 Jan. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Febr. | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| März | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| April | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 9,90 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |
| Mai | | 14,85 | 14,14 | 16,72 | 16,01 | 13,86 | 13,56 | 10,09 | 6,48 | 7,16 | 7,92 |

| Jahr Monat von nach | | Küstenkohle b) | | | Exportkohle c) | | | Bunkerkohle d) | | |
|------------------------------|--|----------------|------|-------|----------------|------|-------|----------------|------|------|
| | | Ruhrgebiet | | | Ruhrgebiet | | | Zechengruppe | | |
| | | I | II | III | I | II | III | I | II | III |
| | | Emden | | | Emden | | | Emden | | |
| 1950 D | | 3,98 | 4,35 | 4,77 | 3,71 | 4,08 | 4,50 | 3,98 | 4,35 | 4,77 |
| 1954 D | | 4,58 | 5,02 | 5,52 | 3,65 | 4,03 | 4,44 | 5,61 | 6,12 | 6,70 |
| 1955 D | | 4,31 | 4,75 | 5,25 | 3,71 | 4,09 | 4,50 | 5,61 | 6,12 | 6,70 |
| 1956 D | | 4,63 | 5,07 | 5,57 | 4,12 | 4,50 | 4,91 | 5,61 | 6,12 | 6,70 |
| 1957 D | | 4,64 | 5,08 | 5,58 | 4,55 | 4,94 | 5,35 | 5,62 | 6,13 | 6,71 |
| 1958 D | | 5,36 | 5,86 | 6,45 | 4,66 | 5,08 | 5,50 | 6,63 | 7,22 | 7,90 |
| 1959 D | | 4,93 | 5,44 | 6,03 | 3,94 | 4,36 | 4,78 | 6,21 | 6,81 | 7,50 |
| 1960 D | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| 1960 Juli | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Aug. | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Sept. | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Okt. | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Nov. | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Dez. | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| 1961 Jan. | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Febr. | | 4,77 | 5,28 | 5,87r | 3,81r | 4,23 | 4,65r | 6,05r | 6,65 | 7,34 |
| März | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| April | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |
| Mai | | 4,77 | 5,28 | 5,87 | 3,81 | 4,23 | 4,65 | 6,05 | 6,65 | 7,34 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

| Jahr von Monat nach | Bunkerkohle | Ortskohle | Steinkohle | | | | | | |
|------------------------------|-------------|-----------|---------------------------|--|------------------------|----------|-------------------------|-----------|-------|
| | Ruhrgebiet | | | | Rhein-Ruhrhafen | | | | |
| | Bremen | Hannover | Berlin Abladung 1,75 m | Frankfurt/M. ¹⁾ Osthafen | Würzburg ¹⁾ | Mannheim | Heilbronn ²⁾ | Karlsruhe | |
| 1950 D | 6,11 | 6,11 | 5,20 | 13,13 | 5,52 | 7,59 | 5,60 | 6,90 | 7,10 |
| 1954 D | 6,66 | 8,44 | 7,43 | 15,86 | 7,52 | 10,40 | 7,55 | 9,73 | 8,97 |
| 1955 D | 6,66 | 8,44 | 7,43 | 15,51 | 7,52 | 10,40 | 7,55 | 9,73 | 8,97 |
| 1956 D | 6,66 | 8,44 | 7,43 | 15,51 | 7,52 | 10,40 | 7,55 | 9,73 | 8,97 |
| 1957 D | 6,66 | 8,44 | 7,43 | 15,51 | 7,96 | 10,86 | 7,95 | 10,55 | 9,41 |
| 1958 D | 7,80 | 9,91 | 8,73 | 17,33 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 |
| 1959 D | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 | 10,02 |
| 1960 D | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,18 | 10,02 |
| Juli | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Aug. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Sept. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Okt. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Nov. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Dez. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| 1961 Jan. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Febr. | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| März | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| April | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |
| Mai | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,36 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,15 | 10,02 |

| Jahr von Monat nach | Braunkohlenbriketts | | | | | Erze | | | | |
|------------------------------|----------------------------|------------------------|----------|-------------------------|-----------|----------|--------|--------------------------------|-------------------------|--------------------|
| | Wesseling/Rh. | | | | | Emden | Bremen | Mannheim | Heilbronn ⁴⁾ | Kehl |
| | Frankfurt/M. ¹⁾ | Würzburg ¹⁾ | Mannheim | Heilbronn ²⁾ | Karlsruhe | Dortmund | | Duisburg-Ruhrort ³⁾ | | |
| 1950 D | 4,47 | 6,54 | 4,55 | 5,85 | 5,55 | 2,78 | 4,16 | 2,11 | 2,78 | 2,98 ⁵⁾ |
| 1954 D | 6,11 | 8,99 | 6,14 | 8,32 | 7,56 | 3,52 | 3,38 | 2,75 | 3,66 | 3,12 |
| 1955 D | 6,18 | 9,06 | 6,21 | 8,39 | 7,63 | 3,60 | 3,90 | 2,75 | 3,66 | 2,91 ⁶⁾ |
| 1956 D | 6,18 | 9,06 | 6,21 | 8,39 | 7,63 | 4,17 | 4,48 | 2,75 | 3,66 | 2,85 |
| 1957 D | 6,35 | 9,25 | 6,34 | 8,94 | 7,80 | 4,73 | 5,04 | 2,75 | 3,99 | 2,85 |
| 1958 D | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 5,14 | 5,45 | 3,04 | 4,46 | 2,85 |
| 1959 D | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 4,58 | 5,11 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| 1960 D | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,19 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Juli | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Aug. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Sept. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Okt. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Nov. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Dez. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03r | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| 1961 Jan. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03r | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Febr. | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| März | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| April | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |
| Mai | 6,57 | 9,51 | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 |

| Jahr von Monat nach | Mineralöl in Tankschiffen ⁷⁾ | | | | | Kies | | | Bims Kies ⁸⁾ | | |
|------------------------------|---|----------|---|--|----------------------|--------------|----------|-------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------|
| | Bremen | | | | | Emmerich/Rh. | | | Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh. | | |
| | Duisburg-Ruhrort beladen über Kusten-Kan. u. Wesel-Datt.- Rhein-Herne- Kanal leer über Münden (Weser) | | Heilbronn ⁹⁾ über Kusten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan. | Mannheim über Rh.-Herne-Kan. Wes.-Datt.-Kan. | | Dortmund | Hannover | Braun- schweig | Dortmund | Hannover | Braun- schweig |
| 1950 D | . | . | 23,75 | 19,55 | 21,15 | 2,67 | 4,51 | 5,06 | 3,33 | 5,81 ¹²⁾ | 6,46 ¹²⁾ |
| 1954 D | . | . | 24,95 | 20,55 | 21,55 | 2,54 | 5,73 | 6,41 | 4,54 | 7,78 | 8,60 |
| 1955 D | . | . | 25,29 | 20,12 ¹¹⁾ | 20,90 ¹¹⁾ | 2,46 | 5,60 | 6,28 | 3,85 | 6,55 | 7,17 |
| 1956 D | 14,20 | 13,65 | 26,20 | 19,85 | 20,50 | 2,46 | 5,60 | 6,28 | 4,00 | 6,70 | 7,32 |
| 1957 D | 14,20 | 13,65 | 27,30 | 19,85 | 20,50 | 2,48 | 5,60 | 6,28 | 4,00 | 6,70 | 7,32 |
| 1958 D | 15,12 | 14,67 | 27,71 | 21,31 | 21,83 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,47 | 7,66 | 8,37 |
| 1959 D | 15,20 | 14,67 | 27,75 | 21,95 | 21,95 ⁸⁾ | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1960 D | 15,20 ⁸⁾ | 14,67 | 27,75 ⁸⁾ | 21,95 ⁸⁾ | 21,95 ⁸⁾ | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| Juli | 15,20 | 14,67 | 27,75 | 21,95 | 21,95 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| Aug. | I 17,15 | II 15,45 | III 14,60 | I 24,55 | II 22,10 | III 20,85 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 |
| Sept. | 17,15 | 15,45 | 14,60 | 24,55 | 22,10 | 20,85 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 |
| Okt. | 17,15 | 15,45 | 14,60 | 24,55 | 22,10 | 20,85 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 |
| Nov. | 17,15 | 15,45 | 14,60 | 24,55 | 22,10 | 20,85 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 |
| Dez. | 17,15 | 15,45 | 14,60 | 24,55 | 22,10 | 20,85 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 |
| 1961 Jan. | 17,15 | 15,45 | 14,60 | 24,55 | 22,10 | 20,85 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 |
| Febr. | 16,90r | 15,20r | 14,35r | 25,90r | 24,30r | 21,85r | 20,65r | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 |
| März | 16,90 | 15,20 | 14,35 | 25,90 | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 |
| April | 16,90 | 15,20 | 14,35 | 25,90 | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 |
| Mai | 16,90 | 15,20 | 14,35 | 25,90 | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

| Zeit | von nach | Bims Kies ¹⁾ | | Salz ¹⁾ | | | Schnittholz | | | Erzeugn. d. eisen-schaff. Ind. ¹⁾ | |
|---|-------------|---|-------------------------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------|--|----------|--|--------------------|
| | | Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh. | | Heilbronn ⁶⁾ | | Borth/Rh. | Heilbronn | Bremen | | Partien | |
| | | Frankfurt/M. ²⁾ — Oberhafen | Heilbronn ⁴⁾ | Köln | Leverkufen oder Duisb.-Ruhr | Leverkufen | Duisburg- Ruhrort | Köln | Mannheim | unter 50 t 50 t und mehr | |
| | | | | | | | | | | Rhein-Ruhr-Häfen Mannheim | |
| 1950 D | | 3,93 ³⁾ | 5,34 ³⁾ | 2,87 | 3,01 | 2,86 | 4,24 | 12,31 | 17,40 | 5,78 ⁷⁾ | 5,35 ⁷⁾ |
| 1954 D | | 4,89 | 6,83 | 3,63 | 3,83 | 3,65 | 5,35 | 13,06 | 17,55 | 7,54 | 6,94 |
| 1955 D | | 4,23 | 5,88 | 3,63 | 3,83 | 3,65 | 5,35 | 13,06 | 17,55 | 8,00 | 7,00 |
| 1956 D | | 4,43 | 6,12 | 3,63 | 3,83 | 3,65 | 5,35 | 13,06 | 17,55 | 8,00 | 7,00 |
| 1957 D | | 4,43 | 6,32 ⁵⁾ | 3,83 ⁵⁾ | 4,03 ⁵⁾ | 3,65 | 5,62 ⁵⁾ | 13,06 | 17,55 | 8,00 | 7,00 |
| 1958 D | | 4,92 | 7,10 ⁵⁾ | 4,26 | 4,46 | 4,17 | 6,23 | 15,03 | 19,82 | 9,47 | 8,28 |
| 1959 D | | 4,96 | 7,17 | 4,20 | 4,40 | 4,11 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| 1960 D | | 4,96 | 7,00 | 4,11 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| 1960 Juli | | 4,96 | 6,97 | 4,09 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Aug. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Sept. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Okt. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Nov. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Dez. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| 1961 Jan. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Febr. | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| März | | 4,96 | 6,97 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| April | | 4,32 | 6,20 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Mai | | 4,32 | 6,20 | 4,00 | 4,40 | 3,95 | 6,19 | 15,19 | 20,01 | 9,60 | 8,40 |
| Zeit | von nach | Erzeugnisse der eisen-schaffenden Industrie ¹⁾ — Partien | | | | | | Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen: | | | |
| | | unter 50 t 50 t und mehr | | unter 50 t 50 t und mehr | | unter 50 t 50 t und mehr | | | | | |
| | | Rhein-Ruhr-Häfen | | | | | | Partien: | | | |
| | | Würzburg ⁸⁾ | | Heilbronn ⁹⁾ | | Karlsruhe | | 50 t | 100 t | 50 t | 100 t |
| von Hamburg ¹⁰⁾ nach Berlin ¹¹⁾ | | | | | | | | | | | |
| 1950 D | | | | 8,33 ⁷⁾ | 7,90 ⁷⁾ | 7,48 ⁷⁾ | 7,05 ⁷⁾ | 8,73 | 8,43 | 8,53 | 8,23 |
| 1954 D | | | | 10,81 | 10,20 | 9,73 | 9,13 | 13,10 | 12,80 | 12,80 | 12,50 |
| 1955 D | | 11,50 | 10,50 | 11,00 | 10,00 | 10,10 | 9,10 | 13,10 | 12,80 | 12,80 | 12,50 |
| 1956 D | | 11,50 | 10,50 | 11,00 | 10,00 | 10,10 | 9,10 | 13,10 | 12,80 | 12,80 | 12,50 |
| 1957 D | | 11,50 | 10,50 | 11,20 ⁵⁾ | 10,20 ⁵⁾ | 10,10 | 9,10 | 14,19 | 13,89 | 14,00 | 13,70 |
| 1958 D | | 13,02 | 11,92 | 12,67 ⁵⁾ | 11,53 ⁵⁾ | 11,43 | 10,30 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| 1959 D | | 13,20 | 12,10 | 12,85 | 11,70 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| 1960 D | | 13,20 | 12,10 | 12,68 | 11,53 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| 1960 Juli | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Aug. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Sept. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Okt. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Nov. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Dez. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| 1961 Jan. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Febr. | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| März | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| April | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Mai | | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | 14,63 | 14,33 | 14,48 | 14,18 |
| Zeit | | Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter der Güterklassen: | | | | | | | | | |
| | | III | | IV | | V | | VI | | | |
| | | Partien: | | | | | | | | | |
| | | 50 t | 100 t | 50 t | 100 t | 50 t | 100 t | 50 t | 100 t | 50 t | 100 t |
| von Hamburg ¹⁰⁾ nach Berlin ¹¹⁾ | | | | | | | | | | | |
| 1950 D | | 8,33 | 8,03 | 8,13 | 7,83 | 7,93 | 7,63 | 7,73 | 7,43 | | |
| 1954 D | | 12,60 | 12,30 | 12,30 | 12,00 | 12,10 | 11,80 | 11,90 | 11,60 | | |
| 1955 D | | 12,60 | 12,30 | 12,30 | 12,00 | 12,10 | 11,80 | 11,90 | 11,60 | | |
| 1956 D | | 12,60 | 12,30 | 12,30 | 12,00 | 12,10 | 11,80 | 11,90 | 11,60 | | |
| 1957 D | | 13,83 | 13,53 | 13,63 | 13,33 | 13,50 | 13,20 | 13,39 | 13,09 | | |
| 1958 D | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| 1959 D | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| 1960 D | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| 1960 Juli | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Aug. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Sept. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Okt. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Nov. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Dez. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| 1961 Jan. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Febr. | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| März | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| April | | 14,43 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |
| Mai | | 14,33 | 14,03 | 14,17 | 13,87 | 14,07 | 13,77 | 14,00 | 13,70 | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 33.

B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt
Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

**C. Frachtraten der Trampschifffahrt
I. Küstenfahrt**

| Jahr von Monat nach | Getreide ¹⁾ | | | | Ölkuchen ⁴⁾ | Salz | | | Steinkohle | | |
|------------------------------|--------------------------------|--|------------------------------------|--|--|--|----------------|--------------------------------|--|-------------------------|---------------------------|
| | nordl. Oskars- hamn/Stockh. | nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾ | Hamburg | | Hamburg | Rheinberg/ Ossenberg (Rh.) | Hamburg | Lübeck | Ostküste Groß- britannien ⁵⁾ | Wales | Stettin/Danzig Gdingen |
| | Hamburg | Hamburg | nordl. Helsingborg/ Goteborg | nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾ | nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾ | Dänemark Ostküste Jutland ⁵⁾ u. Inseln ²⁾ | | nordl. Stock- holm/Malarsee | Deutsche Nordseehafen | Rotterdam/ Amsterdam | Hamina/ Vaasa |
| | skr je 1000 kg | | DM je 1000 kg | | | | dkr je 1000 kg | skr je 1000 kg | s je 2240 lbs | | |
| 1950 D..... | 14,06 | 8,00 | | | | 16,50 ³⁾ | 16,00 | 13,12 | 12,6 | 13,6 | |
| 1954 D..... | 19,75 | 6,00 | | 13,50 ³⁾ | 10,73 | 16,46 | 18,50 | 12,75 | 16,6 | 16,3 | 18,10 |
| 1955 D..... | 25,00 | 7,60 | 16,63 ³⁾ | 11,64 | 12,62 | 18,60 | 21,33 | 13,50 | 22,2 | 19,8 | 23,1 |
| 1956 D..... | 26,63 | 8,14 | 12,83 | 11,37 | 13,51 | | 22,25 | 17,83 | 20,6 | 21,5 | 26,6 |
| 1957 D..... | | 7,10 | 9,53 | 7,53 | 9,39 | 20,75 | 17,13 | 16,06 | 17,0 | 15,6 | 21,2 |
| 1958 D..... | 19,00 | 6,02 | 8,50 | 7,18 | 8,35 | 16,40 | 18,63 | 13,42 | 11,9 | 12,6 | 15,2 |
| 1959 D..... | 19,58 | 5,75 | 8,66 | 7,56 | 8,31 | 17,89 | 18,18 | 12,75 | 13,3 | 12,11 | 14,11 |
| 1960 D..... | 21,86 | 6,17 | 10,41 | 8,10 | 10,17 | 19,85 | 20,33 | 12,00 | 16,1 | 16,0 | 16,6 |
| 1960 Juli..... | | 5,50 | 11,00 | 8,52 | 10,71 | 20,00 | | 12,00 | 15,0 | 15,0 | 16,3 |
| Aug..... | | | 10,25 | 7,91 | 9,03 | 19,50 | | | 16,6 | | 15,2 |
| Sept..... | | | 9,67 | 7,82 | 9,58 | 19,50 | | | 16,9 | 16,0 | 16,0 |
| Okt..... | 23,80 | 6,00 | 9,67 | 7,72 | 9,13 | 20,00 | 21,00 | 12,00 | 16,6 | 18,9 | 17,7 |
| Nov..... | 24,00 | | | 8,04 | 10,34 | | | 12,00 | 18,8 | 18,0 | 18,0 |
| Dez..... | 23,00 | 7,25 | 11,10 | 7,88 | 10,00 | | | 12,00 | | 18,3 | 18,5 |
| 1961 Jan..... | 25,00 | | | 8,05 | 9,83 | | | 12,50 | 16,0 | 15,10 | 16,5 |
| Febr..... | 23,00 | 5,50r | 9,00 | 7,75 | 8,78 | | 18,00 | 12,50 | 14,6 | 14,0 | 15,0 |
| März..... | 23,50 | 5,25 | 9,25 | 7,16 | 7,44 | | | 12,50 | 18,0 | | 13,4 |
| April..... | | | 8,00 | 6,61 | 7,00 | | | 12,50 | 14,6 | 11,0 | 13,5 |
| Mai..... | | 6,25 | 8,50 | 8,18 | 8,88 | 20,75 | | | 15,6 | 12,6 | 13,8 |

| Jahr von Monat nach | Steinkohle | | | | Koks | | | | | | Rttd./Hbg. | |
|------------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|-------------|------------------------|----------|------------------------|------------------------------|----------|------------------------------|------------|------------------|
| | Stettin/Danzig /Gdingen | Stettin | | | Lübeck | Hamburg | | | Lubeck | | | |
| | Schweden nordl.v.Stockh. | Dänemark Ostküste Jütland ⁵⁾ 7) | Bundesrepublik Elbe-Hafen | Ostseehafen | Varberg/ Oskarshamn | Venersee | Varberg/ Oskarshamn | nordl. Aarhus/ Kopenhagen | Limfjord | nordl. Aarhus/ Kopenhagen | | Hamina/ Vaasa |
| | skr je 1000 kg | dkr je 1000 kg | DM je 1000 kg | | skr je 1000 kg | | | s je 2240 lbs | | | | |
| 1950 D..... | | | 9,00 ⁸⁾ | | 13,80 | 13,90 | 13,08 | 17,4 | 17,9 | 16,1 | | |
| 1954 D..... | 15,25 | | | | 13,20 | 15,65 | 14,03 | 17,0 | 23,0 | 17,4 | | |
| 1955 D..... | 16,95 | 22,24 | | | 16,25 | 17,84 | 16,93 | 22,3 | 27,10 | 19,9 | 34,0 | |
| 1956 D..... | 18,17 | 21,92 | | | 16,46 | 18,75 | 17,57 | 23,9 | 27,5 | 22,0 | 31,11 | |
| 1957 D..... | 14,13 | 17,72 | | | 14,23 | 12,66 | 12,81 | 16,9 | 21,6 | 14,11 | 24,2 | |
| 1958 D..... | 13,23 | 13,86 | 9,30 | 8,43 | 12,65 | 14,00 | 11,84 | 14,8 | 18,6 | 16,0 | 20,10 | |
| 1959 D..... | 14,14 | 15,79 | 9,14 | 8,72 | 14,28 | 17,50 | 14,63 | 16,11 | 21,11 | 16,7 | 22,1 | |
| 1960 D..... | 15,25 | 18,71 | 10,76 | 10,15 | 14,75 | 14,50 | 15,76 | 20,10 | 27,2 | 19,10 | 20,4 | |
| 1960 Juli..... | 14,08 | | 11,64 | 11,00 | | | 15,00 | 19,9 | | | 21,0 | |
| Aug..... | 14,44 | 20,50 | 11,55 | 10,55 | | | 14,92 | 21,11 | | | 19,6 | |
| Sept..... | 15,59 | 22,50 | 11,58 | 10,53 | 14,50 | 19,00 | 14,63 | 22,11 | 28,3 | 20,6 | | |
| Okt..... | 17,20 | 23,00 | 11,94 | 10,76 | | | 15,50 | 23,2 | | | 18,0 | |
| Nov..... | 17,68 | 23,17 | 11,74 | 10,88 | 16,50 | | 18,75 | 23,0 | 29,6 | 22,0 | | |
| Dez..... | 17,75 | 19,00 | 11,00 | | | | 20,00 | 23,6 | | 25,3 | | |
| 1961 Jan..... | | 18,47 | 10,34 | 9,78 | 14,75 | | 14,50 | 23,3 | 27,6 | 20,9 | 28,0 | |
| Febr..... | | 13,05 | 9,33 | 9,00 | 13,17 | | 14,13 | 16,8 | 24,0 | 17,6 | | |
| März..... | | 13,00 | 9,94 | 8,75 | | | | 15,6 | 19,0 | | 22,0 | |
| April..... | | 14,13 | | 8,31 | | | | 15,6 | | | 19,0 | |
| Mai..... | 13,50 | 14,69 | 9,46 | 8,63 | | | 11,25 | 17,6 | | | 16,0 | |

| Jahr von Monat nach | noch: Koks | | | | Briketts | | | Grubenholz | | Papierholz | Schnittholz |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------|--|
| | Emden/Weser | | | | Wismar/Stralsund | | | Leningrad | Hamina/ Bjorneborg | | Kotka/ Bjorneborg |
| | Venersee | Varberg/ Oskarshamn | nordl. Oskarshamn /Stockholm | nordl. Stockholm Malarsee | Dänemark, Ostk. Jutland ⁵⁾ 7) u. Inseln | Kotka/ Bjorneborg | | Ostküste Großbritannien | | Lubeck/ Flensburg | Dänemark Ostküste Jütland ⁵⁾ 7) |
| | skr je 1000 kg | | | | dkr je 1000 kg | s je 2240 lbs | | s je Fathom | | DM je Fathom | dkr je Standard |
| 1950 D..... | 14,92 | 14,29 | 14,75 | 14,74 | | | | 133,9 | 120,1 | | |
| 1954 D..... | 18,84 | 15,25 | 13,86 | 15,57 | 14,74 | 18,25 | 23,6 | 139,2 | 138,3 | 88,43 | 190,00 |
| 1955 D..... | 19,60 | 19,04 | 18,66 | 20,34 | 18,84 | 20,25 | 26,8 | 222,6 | 211,11 | 95,63 | 171,25 |
| 1956 D..... | 20,73 | 19,42 | 20,22 | 19,56 | 17,65 | 17,29 | 32,6 | 210,10 | 217,1 | 93,11 | 182,75 |
| 1957 D..... | 14,78 | 14,19 | 17,83 | 14,77 | 13,33 | 14,29 | 29,1 | 174,5 | 183,6 | 88,18 | 174,17 |
| 1958 D..... | 15,11 | 13,23 | 14,16 | 13,04 | 13,87 | 13,56 | 17,10 | 119,9 | 127,1 | 56,25 | 144,72 |
| 1959 D..... | 16,77 | 14,09 | 15,56 | 13,98 | 13,67 | 15,67 | 17,5 | 125,0 | 146,6 | 63,00 | 150,94 |
| 1960 D..... | 19,22 | 16,54 | 15,93 | 15,87 | 15,59 | 18,61 | 17,2 | 150,7 | 170,2 | 81,50 | 185,76 |
| 1960 Juli..... | 18,88 | 15,75 | | 15,30 | 15,00 | | | 157,6 | 157,6 | 83,00 | 190,00 |
| Aug..... | 18,58 | 16,44 | 16,00 | 15,25 | | 17,25 | 17,0 ⁹⁾ | | | 84,00 | 207,00 |
| Sept..... | 19,00 | 17,00 | 16,25 | 17,22 | 16,17 | 19,50 | 16,6 | 159,2 | 168,2 | | 208,13 |
| Okt..... | 20,75 | 16,90 | 16,50 | 17,17 | | 21,30 | 18,0 | | | | 206,67 |
| Nov..... | 23,00 | 19,13 | 18,00 | 18,33 | | 21,59 | | | | | 205,00 |
| Dez..... | | 19,13 | | | | 22,00 | | | 170,0 | | |
| 1961 Jan..... | | 16,75 | | | | 18,94 | | | | | 182,50 |
| Febr..... | | 13,75 | 15,25 | | | 14,33 | | | | | 173,75 |
| März..... | | 13,08 | | | | 10,50 | | | | | 185,00 |
| April..... | | 12,75 | | 15,25 | | 13,00 | | 132,6 | | | 177,33 |
| Mai..... | 15,50 | 13,42 | 12,58 | 18,54 | | | | 142,6 | | 63,50 | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt
noch: 1. Küstenfahrt

| Jahr von Monat nach | | noch: Schnittholz | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------|--------------------------------------|--------|--------------------------------------|--------|---|----------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------|---|--------|
| | | Obere Zone Finnland ¹⁾ | Untere | Obere Zone Schweden ¹⁾ | Untere | nördl. Öxelsund/ Harnosand ²⁾ | Kotka/ Björneborg | Venersee Goteborg | westl. Ystad/ Varberg | südl. Vestervik/ Ystad | nördl. Öxelsund/ Harnosand ²⁾ | |
| | | ECUK | | | | Antwerpen ³⁾ | | Weser | Flensburg ⁵⁾ | Jade/Ems | Hamburg | Lübeck |
| | | s je Standard | | | | | | DM je Standard | | | | |
| 1950 | D | . | 135,2 | 127,1 | 120,8 | . | . | 91,75 | . | 82,50 ⁶⁾ | 72,00 ⁶⁾ | 78,63 |
| 1954 | D | 215,6 | 184,9 | 199,2 | 174,6 | 153,9 | 177,6 | 73,89 | 59,83 | 72,00 | 88,08 | 72,30 |
| 1955 | D | 278,0 | 256,1 | 284,8 | 246,5 | 250,0 | 246,1 | 86,06 | 64,67 | 74,40 | 88,90 | 81,89 |
| 1956 | D | 273,7 | 250,4 | 258,10 | 251,7 | 239,5 | 233,6 | 87,81 | 65,91 | 77,57 | 93,00 | 84,38 |
| 1957 | D | 242,6 | 216,0 | 221,8 | 209,4 | 202,11 | 205,10 | 81,13 | 64,78 | 75,56 | 89,25 | 80,42 |
| 1958 | D | 202,2 | 180,5 | 200,5 | 181,6 | 174,1 | 169,2 | 72,84 | 59,41 | 72,86 | 75,63 | 68,00 |
| 1959 | D | 190,10 | 187,4 | 185,0 | 182,8 | 170,7 | 171,7 | 74,92 | 60,75 | 76,37 | 81,32 | 76,25 |
| 1960 | D | 248,10 | 230,2 | 254,8 | 229,2 | 208,4 | 209,2 | 91,52 | 62,70 | 84,15 | 99,20 | 89,90 |
| 1960 | Juli | 271,3 | 244,10 | 248,9 | 247,6 | 206,8 | 209,3 | 92,50 | 63,50 | . | 93,50 | 100,00 |
| | Aug. | . | 232,8 | . | 230,0 | 222,6 | 212,6 | 92,25 | 65,00 | 86,00 | 125,00 | . |
| | Sept. | 265,0 | 245,3 | 265,0 | 261,0 | . | 223,0 | . | . | . | . | 98,00 |
| | Okt. | 280,8 | 253,1 | 265,0 | 245,8 | 235,0 | 219,6 | 101,25 | . | . | . | . |
| | Nov. | 278,2 | 261,1 | 308,9 | 254,6 | 240,0 | 245,0 | . | 61,00 | . | . | . |
| | Dez. | 260,0 | 235,9 | 250,0 | 235,0 | . | . | 104,00 | 61,00 | . | . | . |
| 1961 | Jan. | 255,0 | 226,7 | . | 237,10 | 215,0 | 210,0 | . | 61,75 | . | . | . |
| | Febr. | 243,9 | 221,6 | . | 211,11 | 190,0 | 215,0 | . | 62,50 | . | . | 73,00 |
| | März. | 238,9 | 213,10 | 231,0 | 208,7 | 190,0 | 200,0 | . | . | 80,00 | . | . |
| | April | 230,0 | 210,2 | . | 201,8 | 193,9 | 200,0 | 90,00 | 65,25 | 79,06 | 96,00 | . |
| | Mai | 230,5 | 213,11 | . | 211,11 | 195,0 | 198,2 | 82,50 | 63,75 | . | . | . |

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

| Jahr von Monat nach | | Eisen und Stahl | Düngemittel | | | | | Steine | | | | Gips |
|------------------------|-------|---|---|--|--|------------------------|----------------------|--------|------------------------|----------|------------|------|
| | | Niederrh./Ruhrgr. Strömstad/ Malmö ¹⁴⁾ | Kali | | | | Lysekil | | Gotland ¹⁵⁾ | Bornholm | Hildesheim | |
| | | | Deutsche Nordseehäfen Dänemark | | | | Lübeck/ Flensburg | | Lübeck/ Flensburg | Hamburg | Kopenhagen | |
| | | | Östk. Jütland ⁸⁾ und Inseln ⁹⁾ | nördl. Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾ | Häf. i. Limfjord u. a. Skagerrak ¹²⁾ | Varberg/ Karlskrona | DM je 1000 kg | | DM je 1000 kg | | | |
| 1950 | D | . | 18,42 | 24,00 | . | 17,38 | 8,00 | 8,25 | . | 7,83 | . | |
| 1954 | D | 18,15 | 20,38 | 20,08 | 23,40 | 19,53 | 9,50 | 8,10 | 9,90 | 7,27 | 19,50 | |
| 1955 | D | 20,50 | 24,33 | 23,11 | . | 18,90 | 8,50 | 9,19 | 8,33 | 8,39 | 19,50 | |
| 1956 | D | 20,94 | 23,87 | 25,74 | 29,85 | 21,60 | 9,35 | 10,19 | 9,38 | 9,22 | 19,75 | |
| 1957 | D | 16,50 | 17,84 | 20,66 | 27,75 | 17,86 | 9,00 | 9,92 | 9,73 | 9,00 | 19,17 | |
| 1958 | D | 15,61 | 17,50 | 18,81 | 23,00 | 16,55 | 8,41 | 9,04 | 8,97 | 7,67 | 18,00 | |
| 1959 | D | 16,21 | 18,93 | 20,98 | 23,53 | 16,67 | 8,42 | 8,65 | 7,72 | 7,68 | 17,25 | |
| 1960 | D | 17,00 | 20,39 | 21,92 | 23,75 | 19,23 | 9,49 | 9,10 | 7,52 | 8,47 | 17,50 | |
| 1960 | Juli | . | 21,00 | . | . | 17,38 | . | 9,88 | . | 9,50 | . | |
| | Aug. | . | 20,83 | 22,25 | . | 17,38 | 10,50 | 10,00 | 10,00 | 9,50 | 18,00 | |
| | Sept. | . | 20,75 | 23,33 | 26,00 | 17,96 | 10,50 | 9,93 | . | 9,40 | 17,00 | |
| | Okt. | . | 21,00 | 23,00 | . | 20,50 | 11,00 | . | . | 9,17 | . | |
| | Nov. | . | 22,25 | . | . | . | . | . | . | 8,88r | . | |
| | Dez. | 15,00 | 22,50 | . | . | 20,50 | 10,25 | 10,00 | . | . | . | |
| 1961 | Jan. | . | 21,00 | 22,75 | . | . | 9,31 | . | . | 9,25 | . | |
| | Febr. | . | 17,13 | 19,08 | 25,50 | . | 8,00 | . | 8,00 | . | . | |
| | März | . | 18,10 | 20,50 | 21,50 | 16,13 | 7,00 | 8,50 | . | 8,16 | . | |
| | April | . | 17,00 | 19,00 | . | . | . | 9,38 | 7,67 | 8,00 | . | |
| | Mai | . | 20,33 | 23,00 | . | . | 8,25 | 9,13 | . | 8,50 | . | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

C. Frachtraten der Trampschifffahrt
2. Große Fahrt

| von Jahr Monat nach | | Getreide | | | | | | | | | | Nord-Pazifik ⁵⁾ | |
|------------------------------|-------|------------|---------------------|--------------|-------|---------------------|--------------|---------------------|---------|--------------------|---------------------|----------------------------|----------------|
| | | Große Seen | | St. Lawrence | | | North. Range | | US-Golf | | | UK | Antw./ Hbg. |
| | | UK | Antw./ Hbg. | UK | Rttd. | Antw./ Hbg. | UK | Antw./ Hbg. | UK | Antw./ Hbg. | Japan ⁴⁾ | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | |
| 1938 D | . | . | 12.11 ²⁾ | . | . | 13.10 ²⁾ | . | . | . | 25.9 ²⁾ | . | . | |
| 1950 D | . | . | 38.7 ³⁾ | 5,72 | 5,24 | 40.1 ³⁾ | 9,58 | 54.10 ³⁾ | . | 68.9 ²⁾ | . | . | |
| 1954 D | . | . | 50.5 | 6,00 | 6,92 | 54.8 | 7,11 | 60.11 | 7,59 | 12,21 | 76.7r | 12,58 | |
| 1955 D | . | . | 73.9 | 8,51 | 8,78 | 78.4 | 9,43 | 91.9 | 10,61 | 16,61 | 121.3 | 16,20 | |
| 1956 D | . | . | 89.4 | 10,90 | 10,61 | 103.6 | 11,76 | 115.8 | 14,02 | 21,92 | 153.9 | 18,17 | |
| 1957 D | . | . | 60.4 | 6,29 | 5,72 | 66.5 | 8,23 | 78.11 | 9,50 | 16,43 | 97.5 | 10,53 | |
| 1958 D | 92.10 | . | 40.11 | 4,15 | 4,85 | 42.0 | 4,40 | 45.9 | 4,95 | 8,37 | 56.9 | 7,06 | |
| 1959 D | 79.1 | 9,57 | 40.2 | 3,99 | 4,42 | 46.8 | 4,92 | 49.5 | 4,86 | 8,41 | 59.10 | 7,09 | |
| 1960 D | 82.4 | 8,16 | 42.6 | 3,85 | 4,04 | 43.2 | 4,95 | 53.1 | 4,75 | 9,38 | 59.2 | 7,37 | |
| 1960 Juli | . | 7,27 | 35.5 | 3,18 | 3,51 | 35.3 | . | 44.10 | 3,61 | 9,00 | 52.6 | . | |
| Aug. | 79.6 | 6,73 | 40.8 | 2,97 | 2,99 | 38.9 | . | 50.8 | 4,40 | 9,08 | 58.11 | . | |
| Sept. | 84.0 | 7,82 | 43.11 | 3,63 | 4,40 | 42.10 | 4,90 | 50.7 | 4,72 | 9,33 | 54.9 | . | |
| Okt. | 80.0 | 8,03 | 43.7 | 3,95 | . | 44.10 | 5,25 | 51.4 | 5,25 | 9,02 | 52.0 | . | |
| Nov. | . | 9,67 | 44.10 | 4,99 | 5,05 | 46.7 | . | 55.1 | 5,43 | 9,86 | 52.9 | 6,25 | |
| Dez. | . | . | . | . | . | 45.2 | 4,70 | 54.11 | 5,67 | 9,56 | 60.10 | 6,97 | |
| 1961 Jan. | 85.2 | 10,00 | . | 4,50 | . | 44.0 | . | 54.3 | 4,96 | 9,33 | 75.0 | 8,53 | |
| Febr. | 86.3 | 9,75 | 42.2 | 4,35 | 4,48 | 47.5 | . | 58.0 | 5,15 | 9,88 | . | 7,00 | |
| März | . | 9,50 | 44.0 | 3,83 | 3,65 | 44.8 | 4,93 | 56.2 | 4,95 | 10,23 | . | . | |
| April | 72.6 | 9,25 | 47.4 | 3,61 | 3,40 | 49.4 | . | 57.6 | 4,75 | 11,09 | . | . | |
| Mai | 86.9 | . | 45.4 | 2,85 | 3,00 | 54.0 | . | 59.5 | . | 12,03 | 65.0 | . | |

| von Jahr Monat nach | | Getreide | | | | | | | | Kopra | Esparto | Zucker | |
|------------------------------|--------------------|------------------------|----------------|------------------|----------|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|----------|---------------|---------------|--------------------|
| | | La Plata ⁶⁾ | | | West- | Ost- | Full Range | Nord- | Sud- | Schwarz- | Philip- | Algerien | Kuba ⁹⁾ |
| | | UK | Antw./ Hbg. | West- italien | UK/Kont. | Antw./ Hbg. ⁷⁾ | UK | Antw./ Hbg. ⁷⁾ | Antw./ Hbg. | UK | s je 2240 lbs | | |
| | | | | | | | | | | | | s je 2240 lbs | \$ je cbf |
| 1938 D | 25.3 ¹⁾ | 25.2 | . | 32.3 | . | 33.9 | 29.9 | . | 17.2 ⁸⁾ | . | . | . | |
| 1950 D | 48.4 | 46.1 | . | 69.10 | 76.5 | 70.10 | 94.11 | . | 35.0 | . | . | . | |
| 1954 D | 83.8 | 79.2 | 76.9 | 80.1 | 90.4 | 86.8 | 81.4 | 70.7 | 44.10 | 0,19 | 87.4 | 67.6 | |
| 1955 D | 101.5 | 96.5 | 93.2 | 126.11 | 131.7 | 127.9 | 146.0 | 98.4 | 73.0 | 0,29 | 115.8 | 105.0 | |
| 1956 D | 153.6 | 145.11 | 138.11 | 171.1 | 176.3 | 173.0 | 199.2 | 126.7 | 81.5 | 0,41 | 126.1 | 105.11 | |
| 1957 D | 98.6 | 91.11 | 96.3 | 110.10 | 119.9 | 114.4 | 135.0 | 93.7 | 59.2 | 0,26 | 110.9 | 97.1 | |
| 1958 D | 58.2 | 51.3 | 54.7 | 63.3 | 73.1 | 67.4 | 61.5 | 54.0 | 30.2 | 0,15 | 80.11 | 40.7 | |
| 1959 D | 63.6 | 57.7 | 59.1 | 72.8 | 81.2 | 77.10 | 62.8 | 60.4 | 38.3 | 0,17 | 79.4 | 39.8 | |
| 1960 D | 68.4 | 61.1 | 62.10 | 74.9 | 84.3 | 80.9 | 68.3 | 62.5 | 38.4 | 0,18 | 81.2 | 52.4 | |
| 1960 Juli | 59.10 | 55.7 | 55.8 | 66.3 | 77.6 | 70.0 | . | 52.6 | 34.0 | 0,14 | 83.9 | . | |
| Aug. | 62.6 | 59.8 | 58.6 | 67.6 | 75.9 | 74.8 | . | 56.9 | 42.6 | 0,15 | 80.0 | . | |
| Sept. | . | 57.0 | 60.3 | 71.11 | 82.1 | 77.0 | . | 60.0 | 38.3 | 0,15 | 80.9 | . | |
| Okt. | 60.0 | 51.11 | 53.7 | 70.0 | 79.1 | 76.4 | . | 61.3 | 38.8 | 0,15 | 80.0 | . | |
| Nov. | 65.9 | 53.7 | 56.3 | 75.0 | 85.6 | 83.10 | 65.0 ⁴⁾ | 64.5 | 37.6 | 0,17 | 82.6 | . | |
| Dez. | 65.0 | 69.5 | 69.11 | 75.0 | 87.0 | 85.0 | 64.2 ⁵⁾ | . | 40.6 | 0,18 | 80.0 | . | |
| 1961 Jan. | 70.10 | 69.9 | 70.0 | 82.3 | 92.2 | 86.4 | . | 61.11 | 41.6 | 0,19 | 82.1 | . | |
| Febr. | 74.3 | 68.3 | 69.11 | 81.6 | 95.0 | 83.9 | . | 67.6 | 39.0 | 0,18 | 80.11 | . | |
| März | 68.6 | 68.7 | 69.8 | 77.6 | 87.6 | 80.10 | . | 65.8 | 39.0 | 0,18 | 83.2 | . | |
| April | 70.9 | 69.5 | 64.3 | 70.0 | 80.0 | 75.0 | . | 61.10 | 37.2 | 0,17 | 81.8 | . | |
| Mai | 71.9 | 63.0 | 60.11 | 67.6 | 79.2 | 76.3 | . | 55.9 | 39.6 | 0,18 | 81.6 | . | |

| von Jahr Monat nach | | Zucker | | | | Schwefelkies | | | | Schwefel | Eisen- und Manganerze | |
|------------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------|-----------------|------------|--------|-------|----------|------------------------------|-------------------------|
| | | Kuba ⁹⁾ | San Domingo ¹¹⁾ | Queensland ¹²⁾ | Mauritius | Morphou- Bay | Vassiliko- | Huelva | | US-Golf | Vitoria | Marmagao ¹³⁾ |
| | | Antw./ Hbg. ⁷⁾ | UK | UK | UK | Niederlande | UK | Antw. | Rttd. | UK | Antw./ Hbg. ⁷⁾ | UK/Kont. |
| | | | | | | | | | | | | |
| 1938 D | . | . | . | . | . | . | . | . | 8.3 | . | . | . |
| 1950 D | . | 53.10 | . | 55.7 | 29.2 | 29.10 | 26.9 | 25.8 | 24.3 | 40.11 | . | . |
| 1954 D | 61.6 | 67.6 | . | 72.3 | 36.5 | 35.6 | 39.11 | 29.3 | 27.10 | 51.0 | 54.3 | 60.7 |
| 1955 D | 98.3 ¹⁰⁾ | 103.4 | . | 99.5 | 46.0 | 46.5 | 50.6 | 40.9 | 37.0 | 86.3 | 72.9 | 91.0 |
| 1956 D | 112.0 | 124.10 | . | 135.1 | 58.9 | 57.4 | 56.2 | 43.7 | 41.9 | 112.9 | 107.8 | 122.8 |
| 1957 D | 104.2 | 105.7 | 93.4 | 74.2 | 44.9 | 45.8 | 46.7 | 35.5 | 31.8 | 96.5 | 77.10 | 77.6 |
| 1958 D | 37.3 | 56.7 | 76.11 | 58.7 | 26.9 | 25.10 | 36.3 | 22.9 | 23.2 | 49.6 | 39.4 | 43.3 |
| 1959 D | 39.11 | 60.6 | 92.3 | 62.11 | 26.3 | 26.2 | 34.1 | 25.9 | 24.6 | 47.10 | 41.1 | 48.4 |
| 1960 D | 47.10 | 66.8 | 90.1 | 63.10 | 26.3 | 26.8 | 35.7 | 23.9 | 23.9 | 49.11 | 44.11 | 46.8 |
| 1960 Juli | 43.10 | . | 80.0 | 55.0 | 25.4 | 26.5 | 36.3 | . | 24.6 | . | . | 41.5 |
| Aug. | 42.10 | . | . | 55.7 | . | 25.0 | . | . | 23.0 | 48.9 | . | 40.4 |
| Sept. | . | . | 86.0 | . | 24.0 | 25.0 | 36.0 | . | . | 47.6 | 43.6 | 41.6 |
| Okt. | . | . | 87.6 | 59.6 | 24.6 | 24.9 | . | . | . | . | 41.8 | 38.0 |
| Nov. | 46.5 | . | 92.0 | 71.3 | 25.0 | . | 38.0 | . | . | . | 51.6 | . |
| Dez. | . | . | . | 70.0 | 26.6 | . | 36.6 | . | . | 49.5 | . | 49.0 |
| 1961 Jan. | . | . | 100.0 | . | 26.6 | . | . | . | . | 48.2 | 45.3 | . |
| Febr. | . | . | 100.0 | . | 27.0 | . | . | . | . | . | 44.5 | . |
| März | . | . | 96.3 | . | . | 26.0 | . | . | 23.0 | 53.9 | 43.11 | . |
| April | . | . | 92.6 | . | 25.6 | 25.3 | . | . | . | 53.10 | 41.0 | . |
| Mai | . | . | . | 60.0 | . | 26.0 | . | . | . | 52.6 | 42.6 | . |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt
noch: 2 Große Fahrt¹⁾

| Jahr von Monat nach | | noch: Eisen- und Manganerze | | | | | | Bauxit | Kohle | | | | |
|------------------------------|-------|------------------------------|---------|--------------------------|-------|-------------------------|----------|--------|-----------------|----------------|--------------------|-------|------------------|
| | | Südafrika/ Mosambik | Conakry | Melilla | Poti | Barcelona ³⁾ | Bilbao | Itea | Hampton Roads | | | | Rotterdam |
| | | Antw./ Hbg. ²⁾ | Polen | Antw./Hbg. ²⁾ | | | UK/Kont. | UK | Nordd. Häfen | Rotter- dam | West- italien | Japan | West- italien |
| | | s je 2240 lbs | | | | | | | | \$ je 2240 lbs | | | s je 2240 lbs |
| 1938 D | . | . | . | . | . | 6.9 | . | . | . | 3,20 | . | 5.9 | |
| 1950 D | 44.0 | . | 21.7 | . | . | 17.9 | 31.3 | . | . | 5,61 | 8,17 ⁴⁾ | 22.4 | |
| 1954 D | 55.5 | . | 25.4 | . | . | 18.8 | 37.2 | 38.3 | 36.0 | 5,67 | 10,28 | 20.4 | |
| 1955 D | 60.8 | . | 37.8 | 53.9 | . | 29.11 | 52.5 | 60.4 | 59.2 | 8,77 | 14,42 | 27.6 | |
| 1956 D | 115.6 | 72.6 | 40.1 | 66.9 | 40,11 | 30.2 | 59.7 | 78.0 | 77.2 | 11,52 | 19,90 | 33.1 | |
| 1957 D | 69.2 | 62.9 | 36.9 | . | . | 25.2 | 50.6 | 53.1 | 51.11 | 7,90 | 15,71 | 29.5 | |
| 1958 D | 45.2 | . | 18.9 | 29.9 | 22.6 | 17.4 | 31.9 | 25.8 | 24.2 | 3,97 | 7,60 | 16.2 | |
| 1959 D | 44.9 | 30.2 | 18.5 | 30.1 | 21.9 | 17.5 | 31.11 | 24.10 | 23.0 | 3,80 | 7,76 | 16.10 | |
| 1960 D | 45.4 | 29.2 | 17.11 | 31.2 | 23.11 | 19.6 | 34.0 | 27.5 | 26.2 | 4,14 | 8,35 | 18.1 | |
| 1960 Juli | 45.0 | 26.0 | . | 33.0 | . | 19.6 | . | . | 26.3 | . | 8,31 | 17.6 | |
| Aug. | 46.0 | 28.0 | . | 31.0 | . | . | . | . | 24.6 | . | 8,38 | . | |
| Sept. | 43.6 | . | . | 31.0 | 22.6 | . | . | 27.2 | . | 3,78 | 8,39 | 20.0 | |
| Okt. | . | 28.3 | . | . | . | 20.0 | 31.0 | 27.3 | 25.11 | 3,68 | 8,23 | . | |
| Nov. | . | . | . | . | . | . | 35.6 | 27.7 | 26.1 | 3,98 | 8,38 | . | |
| Dez. | . | . | 17.9 | . | 24.6 | 18.6 | 36.0 | 27.3 | 27.8 | 4,00 | 8,32 | . | |
| 1961 Jan. | . | 27.6 | . | 32.6 | . | 21.0 | . | . | 27.6 | 4,00 | 8,32 | . | |
| Febr. | 40.0 | . | . | 31.3 | 22.3r | 19.0 | 33.9 | . | 25.9 | 3,90 | 8,37 | . | |
| März | . | 25.0 | . | 31.0 | . | . | . | . | 25.11 | 4,08 | 8,45 | . | |
| April | 45.6 | 25.0 | . | 31.6 | . | . | . | . | . | 4,29 | 9,53 | . | |
| Mai | 40.0 | 26.7 | . | . | . | . | . | . | 27.0 | 4,33 | 9,54 | . | |

| Jahr von Monat nach | | noch: Kohle | | Rohöl | | | | Düngemittel | | | | | |
|------------------------------|------|--------------------|-------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------|-----------------------------|-------|--------------------|------------|------|
| | | Danzig/Stettin | Wales | Karibische See | | US-Golf | | Persischer Golf | | | (Phosphat) | | |
| | | | | | | | | | | | US-Golf | Casablanca | Sfax |
| | | Buenos Aires | Westitalien | | darunter Nordd. Häfen | | darunter Nordd. Häfen | | darunter Nordd. Häfen | UK | Antw./Rttd. | | |
| s je 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | |
| 1938 D | . | 13.7 ⁵⁾ | 6.0 ⁶⁾ | . | 13.7 | . | 24.10 | . | 8.5 ⁸⁾ | . | 24.2 ⁹⁾ | . | |
| 1950 D | 49.5 | 31.4 | 23.8 | 44.7 ⁷⁾ | . | 49.10 ⁷⁾ | 84.2 ⁷⁾ | 36.0 | 23.0 | 27.2 | 29.5 | . | |
| 1954 D | 41.3 | 27.2 | 23.5 | 25.10 ⁷⁾ | 31.1 ⁷⁾ | 31.1 ⁷⁾ | 44.3 ⁷⁾ | . | 27.2 | 35.8 | 37.2 | . | |
| 1955 D | 76.1 | 42.6 | 33.5 | 37.2 ⁷⁾ | 36.4 ⁷⁾ | 36.4 ⁷⁾ | 69.4 ⁷⁾ | 90.10 | 35.8 | 39.9 | 44.0 | . | |
| 1956 D | 40.2 | 46.2 | 37.11 | 68.7 | 73.4 | 95.4 | 99.11 | 146.6 | 152.0 | 107.6 | 119.1 | 27.6 | |
| 1957 D | . | 29.5 | 35.2 | 52.10 | 60.1 | 64.5 | 67.2 | 127.9 | 119.1 | 90.7 | 90.7 | 19.8 | |
| 1958 D | 36.6 | 22.0 | 23.8 | 15.10 | 16.11 | 20.5 | 21.5 | 30.1 | 31.2 | 46.11 | 46.11 | 20.4 | |
| 1959 D | 38.4 | 25.3 | 24.8 | 15.10 | 16.8 | 23.1 | 24.2 | 27.3 | 27.6 | 47.11 | 47.11 | 20.10 | |
| 1960 D | 36.7 | 25.2 | 24.1 | 14.8 | 15.7 | 20.0 | 20.1 | 29.3 | 30.3 | 49.4 | 49.4 | . | |
| 1960 Juli | 36.0 | 23.3 | 24.4 | 14.4 | 15.8 | . | . | 24.4 | 25.1 | 49.6 | 49.6 | . | |
| Aug. | . | 24.0 | 24.8 | 12.2 | 12.11 | . | . | 25.4 | 26.0 | 49.6 | 49.6 | 19.9 | |
| Sept. | 36.0 | 25.3 | 23.9 | 13.0 | 13.10 | . | . | 31.0 | 32.1 | 47.6 | 47.6 | 20.0 | |
| Okt. | . | . | 23.0 | 13.4 | 14.2 | . | . | 35.8 | 37.0 | 49.0 | 49.0 | . | |
| Nov. | 36.0 | . | . | 16.2r | 17.2r | 17.3 | 18.5 | 36.0 | 37.4 | 45.0 | 45.0 | . | |
| Dez. | . | 26.6 | 23.11 | 22.0 | 23.4 | . | . | 41.10 | 43.5 | 49.5 | 49.5 | . | |
| 1961 Jan. | 34.9 | 26.5 | . | 16.1 | 17.1 | . | . | 31.8 | 32.9 | 44.9 | 44.9 | . | |
| Febr. | 34.0 | . | 23.4 | 13.0 | 13.10 | 19.3 | . | 30.1 | 31.2 | . | . | 21.0 | |
| März | . | 24.0 | . | 12.5 | 13.2 | . | . | 30.9 | 31.11 | . | 19.0 | . | |
| April | . | . | 21.0 | 12.5 | 13.2 | . | . | 21.9 | 22.5 | . | 21.0 | . | |
| Mai | 37.0 | . | 26.3 | 14.3 | 15.1 | . | . | 20.9 | 21.5 | . | . | . | |

| Jahr von Monat nach | | noch: Düngemittel | | Grubenholz | | Schnitt- und Bauholz | | | Schrott | | | | |
|------------------------------|-------|--|------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------|----------------------|
| | | (Kali) Antw./ Hbg. ²⁾ | Antw./ Hbg. ³⁾ | Ost- Kanada ¹⁰⁾ | Archang- gelsk ¹⁰⁾ | Nord-Pazifik | | Archang- gelsk ¹⁰⁾ | Große Seen | | Northern Range | | |
| | | Japan | Nord- China | UK | ECUK | UK | Süd- afrika ¹¹⁾ | ECUK | Antw./ Rttd./ Amst. | West- italien ¹¹⁾ | Antw./ Rttd./ Amst. ¹¹⁾ | West- italien ¹¹⁾ | Japan ¹¹⁾ |
| | | \$ je 2240 lbs | s je 2240 lbs | s je 2240 lbs | | | \$ je 2240 lbs | s je Standard | \$ je 2240 lbs | | | | |
| 1938 D | . | . | 176.6 | 155.6 | 70.7 | . | 190.5 | . | . | . | . | . | . |
| 1950 D | 10.16 | . | 195.3 | 172.0 | 88.2 | . | 223.2 | . | . | 8.54 | . | . | . |
| 1954 D | 10.49 | 104.10 | 305.6 | 263.4 | 144.6 | . | 306.0 | . | . | 12.97 | . | . | . |
| 1955 D | 14.15 | 108.0 | 320.11 | 287.5 | . | . | 344.7 | . | . | 17.70 | . | . | . |
| 1956 D | 20.67 | 145.7 | 304.4 | 268.9 | 97.6 | . | . | . | . | 12.28 | . | . | . |
| 1957 D | 16.47 | 109.9 | 187.2 | 189.6 | 76.2 | 12.08 | 221.6 | . | . | 6.07 | 6.47 | . | . |
| 1958 D | 8.45 | 61.10 | 171.3 | 175.0 | 81.8 | 12.06 | 220.7 | . | . | 6.04 | 6.42 | 10.33 | . |
| 1959 D | 8.20 | 57.4 | 185.0 | 194.10 | 84.11 | 13.61 | 237.1 | 10.55 | 10.37 | 6.61 | 7.08 | 11.08 | . |
| 1960 D | 7.68 | 61.2 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1960 Juli | . | 61.11 | . | 195.0 | 70.3 | . | 234.9 | 9.88 | . | 6.28 | 6.91 | 11.02 | . |
| Aug. | . | . | . | . | 76.7 | 12.50 | 240.0 | 10.10 | 8.51 | 5.98 | 6.49 | 10.99 | . |
| Sept. | . | . | . | . | 90.0 | . | . | 11.21 | 9.82 | 6.03 | 6.44 | 11.01 | . |
| Okt. | . | 61.0 | . | . | . | . | . | 10.75 | . | 6.41 | 6.41 | 10.98 | . |
| Nov. | 7.65 | . | . | . | 88.6 | 14.72 | . | 12.37 | 11.66 | 6.68 | 6.98 | 11.04 | . |
| Dez. | . | . | . | . | 95.0 | . | . | . | 11.50 | 7.09 | 7.23 | 11.57 | . |
| 1961 Jan. | . | . | . | . | . | . | 265.0 | . | . | 6.98 | . | 11.50 | . |
| Febr. | 7.85 | 62.8 | . | . | 87.6 | . | 256.3 | 10,08r | 12.17 | 6.58 | 7.54 | 11.41 | . |
| März | . | 65.0 | . | 200.0 | 92.6 | 13,29 | 236.3 | 9.98 | 9.42 | 7.67 | 7.11 | 12.28 | . |
| April | . | . | . | . | . | . | 240.0 | 12.60 | 9.87 | 7.35 | 7.49 | 14.06 | . |
| Mai | . | . | . | 205.0 | 88.9 | 12,50 | 247.6 | 10.90 | 11.81 | 7.37 | 7.42 | 14.72 | . |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

D. Index der Seefrachtraten

| Jahr Monat | Bundesrepublik Deutschland | | | | | Großbritannien | | | | | | | | | | | Tanker Index (£) | |
|-----------------|----------------------------|------------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--|---------------|--------|-------|-------|------------------|-------|---------------|--------------------------------|---|-------|------------------------|--|
| | Deutscher Seefrachtenindex | | | | | Index der Trampschiffahrtsfrachten ³⁾ | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | Reisecharter | | | | | | | | | | | | |
| | ins- gesamt | Linienfahrt Stück- gut | Massen- gut | Tramp- fahrt | Tanker- fahrt | ins- gesamt | Ge- treide | Zucker | Kohle | Erz | Dünge- mittel | Holz | Schwe- fel | Zeit- charter ⁵⁾ | | | | |
| | 2. Hj. 1954 = 100 | Dez. 1959 = 100 | | 2. Hj. 1954 = 100 | Scale ²⁾ | 1960 = 100 | | | | | | | | | | | Scale = 100 | |
| 1950 D | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 1954 D | 100,0 ¹⁾ | — | — | 100,0 ¹⁾ | 79,1 | 116,0 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 109,6 ⁴⁾ | — | 79,1 | | |
| 1955 D | 107,9 | — | — | 131,8 | 115,6 | 172,1 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 198,5 ⁴⁾ | — | 116,1 | | |
| 1956 D | 119,1 | — | — | 166,2 | 227,4 ²⁾ | 211,6 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 264,4 ⁴⁾ | — | 229,5 | | |
| 1957 D | 132,0 | — | — | 123,6 | 144,1 | 151,9 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 183,8 ⁴⁾ | — | 143,4 | | |
| 1958 D | 122,3 | — | — | 67,7 | 50,4 | 90,4 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 84,9 ⁴⁾ | — | 46,9 | | |
| 1959 D | 119,5 | — | — | 70,3 | 48,9 | 96,9 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 85,0 ⁴⁾ | — | 42,8 | | |
| 1960 D | 121,9 | 101,5 | 99,7 | 74,6 | 50,2 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | — | 46,1 | | |
| 1959 Juli | 119,2 | — | — | 64,3 | 43,1 | 93,9 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 80,0 ⁴⁾ | — | 37,3 | | |
| Aug. | 119,3 | — | — | 64,6 | 46,4 | 93,8 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 84,9 ⁴⁾ | — | 40,5 | | |
| Sept. | 119,4 | — | — | 68,0 | 43,8 | 95,7 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 84,7 ⁴⁾ | — | 40,1 | | |
| Okt. | 119,8 | — | — | 76,8 | 49,6 | 108,4 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 89,3 ⁴⁾ | — | 44,4 | | |
| Nov. | 119,9 | — | — | 81,8 | 56,5 | 112,0 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 96,9 ⁴⁾ | — | 53,8 | | |
| Dez. | 120,6 | 100,0 | 100,0 | 81,5 | 57,5 | 111,2 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | 100,3 | — | 53,9 | | |
| 1960 Jan. | 121,1 | 100,2 | 100,8 | 81,8 | 57,0 | 106,6 | 107,8 | 106,6 | 104,6 | 111,6 | 101,2 | 106,8 | 104,8 | 101,9 | — | 54,3 | | |
| Febr. | 121,3 | 100,8 | 100,2 | 76,8 | 52,5 | 104,6 | 108,6 | 104,2 | 101,5 | 110,8 | 96,6 | 101,1 | 104,8 | 101,1 | — | 46,5 | | |
| März. | 121,2 | 100,6 | 100,5 | 75,1 | 45,0 | 102,5 | 106,7 | 101,2 | 97,5 | 109,4 | 95,8 | 99,0 | 103,8 | 107,4 | — | 39,8 | | |
| April | 121,5 | 101,2 | 99,5 | 76,9 | 44,1 | 105,4 | 108,3 | 106,0 | 97,2 | 112,2 | 101,0 | 104,7 | 103,8 | 106,9 | — | 38,8 | | |
| Mai | 121,3r | 100,9 | 99,7 | 75,5 | 41,5 | 102,8 | 103,8 | 101,6 | 100,0 | 108,0 | 105,8 | 97,6 | — | 104,8 | — | 34,4 | | |
| Juni | 121,4 | 101,9 | 99,7 | 68,7 | 41,0 | 95,6 | 90,6 | 96,3 | 100,0 | 99,5 | 103,7 | 91,5 | 93,2 | 102,7 | — | 36,8 | | |
| Juli | 121,7 | 101,4 | 99,7 | 66,5 | 46,9 | 91,3 | 86,9 | 91,0 | 99,5 | 83,7 | 100,3 | 91,6 | — | 96,0 | — | 39,0 | | |
| Aug. | 121,6 | 101,6 | 99,0 | 69,2 | 43,1 | 93,3 | 92,8 | 91,2 | 100,6 | 81,3 | 98,8 | 93,5 | 97,3 | 91,4 | — | 38,6 | | |
| Sept. | 122,1r | 102,0 | 99,4 | 72,2 | 52,2 | 96,5 | 97,9 | 95,8 | 100,0 | 88,4 | 97,5 | 97,0 | 93,5 | 94,3 | — | 46,3 | | |
| Okt. | 122,3 | 102,4 | 99,1 | 72,7 | 53,7 | 94,7 | 92,6 | 94,9 | 98,4 | 88,4 | 98,8 | 96,9 | — | 96,4 | — | 50,9 | | |
| Nov. | 122,8 | 102,8 | 99,5 | 78,9 | 57,5 | 99,8 | 98,1 | 104,1 | 99,7 | 94,5 | 97,8 | 105,7 | — | 95,2 | — | 57,2 | | |
| Dez. | 122,5 | 102,6 | 99,2 | 80,7 | 67,7 | 105,3 | 106,9 | 109,1 | 100,0 | 99,0 | 99,3 | 114,9 | 98,5 | 101,9 | — | 71,0 | | |
| 1961 Jan. | 124,9 | 104,9 | 100,5 | 78,5 | 53,8 | 103,7 | 107,2 | 104,0 | 99,8 | 100,7 | 102,6 | 103,7 | 97,3 | 106,1 | — | 56,0 | | |
| Febr. | 125,5 | 105,1 | 101,7 | 74,1 | 44,2 | 106,0 | 108,3 | 108,4 | 99,0 | 105,5 | 103,9 | 106,9 | — | 105,3 | — | 44,1 | | |
| Marz | 125,0 | 104,9 | 100,9 | 72,0 | 44,3 | 103,2 | 105,5 | 104,1 | 99,7 | 101,1 | 101,5 | 104,0 | — | 109,5 | — | 43,4 | | |
| April | 124,9 | 105,0 | 100,2 | 70,9 | 39,3 | 106,9 | 107,0 | 110,9 | 114,3 | 101,4 | 108,3 | 98,4 | 105,8 | 113,7 | — | 34,0 | | |
| Mai | 125,5 | 105,5 | 100,7 | 70,2 | 32,6 | 111,3 | 108,5 | 115,8 | 110,8 | 98,8 | 129,0 | 106,5 | — | 117,1 | — | 32,5 | | |

| Jahr Monat | Niederlande | | | | | | | | Dänemark | Norwegen | | | | Schweden | |
|-----------------|----------------|---------------|------------------|--|-------------------------------|-------|---------------|----------------|------------------|--|--------|---------------------|--------------------|------------|--------|
| | Reise- | | | | | | | | | Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten | | | | | |
| | Charter | | | | | | | | | | | | | | |
| | davon: | | | | | | | | | | | | | | |
| | ins- gesamt | Ge- treide | brit- tischen | Kohle aus amerika- nischen Häfen ein- geführt | niederlän- dischen aus- | Erz | Son- stige | ins- gesamt | | | Reise- | Zeit- | £ Tanker- | \$ | Reise- |
| 1924/38 = 100 | | | | | | | | | 1955 = 100 | II. Hj. 1947 = 100 | | Scale = 100 | USMC = 100 | 1948 = 100 | |
| 1950 D | — | — | — | — | — | — | — | — | 65 ⁶⁾ | 84,9 | 76,1 | 152,8 | 100,9 | 90 | 115 |
| 1954 D | 322,6 | 353,1 | 284,3 | 354,3 | 287,0 | 354,1 | 343,9 | 403,0 | 78 ⁶⁾ | 93,5 | 80,0 | 81,3 | 62,5 | 120 | 65 |
| 1955 D | 504,9 | 474,7 | 357,2 | 508,0 | 377,1 | 570,8 | 464,1 | 587,5 | 100 | 129,8 | 140,1 | 119,1 | 93,2 | 154 | 92 |
| 1956 D | 649,5 | 634,6 | 397,1 | 650,5 | 454,3 | 716,7 | 635,6 | 798,6 | 113 | 152,7 | 196,8 | 223,5 ⁷⁾ | 162,5 | 170 | 166 |
| 1957 D | 536,0 | 353,4 | 315,1 | 552,7 | 425,6 | 551,8 | 451,4 | 722,7 | 99 | 124,6 | 139,1 | 149,7 | 102,8 | 135 | 112 |
| 1958 D | 243,7 | 233,2 | — | 229,0 | 229,8 | 293,2 | 286,8 | 406,4 | 74 | 78,0 | 63,6 | 54,2 | 47,0 | 109 | 53 |
| 1959 D | 246,0 | 229,3 | 223,6 | 226,8 | 283,0 | 283,4 | 296,0 | 384,1 | 76 | 79,2 | 64,9 | 54,6 | 44,6 ⁶⁾ | 114 | 48 |
| 1960 D | 254,5 | 228,9 | — | 250,9 | 246,6 | 292,0 | 334,6 | 445,0 | 82 | 82,1 | 73,9 | 52,2 | 45,4 | 125 | 49 |
| 1959 Juli | 225,2 | 200,0 | — | — | 232,9 | 271,7 | 234,7 | 395,4 | 74 | 75,5 | 60,5 | 52,7 | 43,4 | 110 | 44 |
| Aug. | 227,8 | 195,5 | — | 194,3 | — | 256,0 | 341,6 | 359,0 | 74 | 76,3 | 60,3 | 51,6 | 41,4 | 109 | 46 |
| Sept. | 240,4 | 234,0 | — | 195,6 | 364,1 | 257,9 | 327,3 | 358,4 | 74 | 76,6 | 69,8 | 50,9 | 41,3 | 112 | 46 |
| Okt. | 249,6 | 243,4 | — | 254,8 | 313,7 | 284,5 | 276,5 | 381,5 | 76 | 80,9 | 69,9 | 54,1 | 41,9 | 119 | 52 |
| Nov. | 280,7 | 265,9 | — | 283,3 | 314,2 | 306,4 | 279,3 | 458,2 | 78 | 82,2 | 73,2 | 59,2 | 54,4 | 127 | 57 |
| Dez. | 294,3 | 259,7 | — | 260,1 | — | 349,3 | 288,5 | 370,8 | 80 | 89,0 | 79,4 | 59,4 | 55,6 | 129 | 56 |
| 1960 Jan. | 309,5 | 280,0 | — | 265,7 | 236,3 | 397,5 | 368,9 | 421,3 | 81 | 85,7 | 77,2 | 61,9 | 53,3 | 126 | 52 |
| Febr. | 310,9 | 321,3 | — | 257,5 | — | 328,4 | 297,9 | 465,8 | 81 | 84,5 | 76,8 | 55,6 | 41,9 | 125 | 50 |
| März. | 282,0 | 268,1 | — | 239,4 | — | 302,6 | 306,7 | 452,2 | 80 | 82,5 | 78,6 | 48,2 | 42,5 | 123 | 48 |
| April | 231,4 | 213,5 | — | 238,5 | 237,5 | 350,2 | 245,5 | 507,1 | 79 | 83,7 | 79,8 | 42,1 | 40,7 | 122 | 43 |
| Mai | 253,5 | 206,5 | — | — | — | 329,0 | 287,7 | 443,5 | 80 | 82,5 | 74,3 | 40,8 | 40,1 | 124 | 45 |
| Juni | 246,0 | 204,0 | — | 248,6 | — | 282,4 | 283,8 | 440,3 | 81 | 82,1 | 72,6 | 41,1 | 42,3 | 123 | 43 |
| Juli | 205,0 | 185,2 | — | — | 251,1 | 282,3 | 257,1 | 479,7 | 81 | 80,4 | 68,9 | 45,2 | 42,4 | 123 | 45 |
| Aug. | 231,9 | 217,7 | — | — | — | 255,2 | 371,1 | 427,6 | 82 | 79,6 | 65,9 | 46,2 | 38,6 | 125 | 46 |
| Sept. | 239,6 | 219,3 | — | — | — | 260,9 | 373,1 | 387,2 | 82 | 80,4 | 74,2 | 52,4 | 43,4 | 126 | 47 |
| Okt. | 260,2 | 239,9 | — | 247,0 | — | 272,0 | 319,3 | 409,4 | 84 | 80,1 | 70,4 | 57,1 | 45,9 | 128 | 53 |
| Nov. | 262,2 | 258,4 | — | 248,2 | — | 276,0 | 355,6 | 414,3 | 84 | 81,5 | 75,4 | 59,9 | 51,6 | 129 | 53 |
| Dez. | 266,8 | 258,5 | — | — | — | 283,0 | 290,9 | 407,2 | 84 | 82,7 | 73,2 | 75,4 | 61,6 | 129 | 66 |
| 1961 Jan. | 235,1 | 228,5 | — | 248,0 | — | 288,9 | — | 471,7 | 83 | 83,2 | 75,8 | 61,9 | 51,7 | 127 | 64 |
| Febr. | 251,5 | 234,4 | — | — | — | 245,8 | 349,9 | 455,8 | 81 | 82,3 | 71,8 | 49,4 | 39,6 | 123 | 53 |
| Marz | 221,4 | 215,7 | — | — | — | 362,8 | 277,1 | 453,7 | 79 | 82,6 | 79,7 | 49,1 | 38,9 | 114 | 47 |
| April | 267,3 | 217,1 | — | — | — | 309,6 | 465,7 | 461,2 | 80 | 85,4 | 82,6 | 37,9 | 34,7 | 115 | 40 |
| Mai | 227,3 | 219,3 | — | 257,6 | 299,7 | 252,4 | — | 468,1 | 80 | 84,1 | 89,9 | 40,1 | 34,5 | 117 | 40 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: D. Index der Seefrachtraten
Internationaler Trampfrachten-Index¹⁾ Italien

1954 = 100

| Jahr — Monat | Allgemeiner Index | Europa | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|---|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------|------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------------|---|
| | | Gruppen- Index Europa | Northern Range | | Groß- britan- nien | Nord- Europa | Groß- britan- nien/ Kont. nach Buenos Aires | Nord- Ame- rika ²⁾ | Mittel- Ame- rika ³⁾ | Nord- Pazifik | Süd- Ame- rika ⁴⁾ | Austra- lien | Schwarz- meer | Südost- afrika ⁵⁾ | Westl. Mittel- meer ⁶⁾ |
| | | | nach | | nach | | nach | | nach | | nach | | nach | | |
| | | | West- Italien | Groß- brit./ Kont. | Westitalien | | Großbritannien/Kont. | | Europa | | Großbritannien/Kont. | | | | |
| | | Kohle | | | | Getreide | Getreide Zucker | Getreide | Getreide Erz | Getreide | | Mais Erz | Erz Phosph. | | |
| 1958 D | 75 | 73 | 70 | 64 | 95 | 80 | 91 | 64 | 78 | 68 | 65 | 73 | 91 | 71 | 70 |
| 1959 D | 77 | 77 | 68 | 60 | 96 | 88 | 88 | 64 | 77 | 73 | 71 | 85 | 90 | 79 | 69 |
| 1960 D | 79 | 79 | 75r | 69 | 98 | 88 | 84 | 70 | 80 | 67 | 76r | 87r | 91 | 88 | 69r |
| 1959 Juli | 73 | 74 | 61 | 54 | 91 | 91 | 91 | 56 | 75 | 65 | 70 | 81 | 85 | — | 78 |
| Aug. | 72 | 73 | 65 | 54 | 96 | 84 | 87 | 59 | 75 | 64 | 63 | 72 | 103 | — | 57 |
| Sept. | 73 | 75 | 65 | 54 | 95 | 84 | 87 | 66 | 75 | 65 | 70 | 84 | 81 | 86 | 54 |
| Okt. | 80 | 81 | 74 | 71 | — | 96 | 87 | 79 | 85 | 75 | 78 | 91 | 82 | 101 | 73 |
| Nov. | 85 | 87 | 80 | 78 | 100 | 102 | 87 | 77 | 86 | 87 | 80 | 88 | 107 | — | 69 |
| Dez. | 89 | 90 | 83 | 72 | 105 | 105 | 88 | 77 | 90 | 98 | 77 | 100 | — | 94 | 95 |
| 1960 Jan. | 86 | 89 | 80 | 70 | — | 91 | 87 | 75 | 89 | 90 | 81 | 104 | — | 102 | 97 |
| Febr. | 83 | 84 | 74 | 70 | 102 | 89 | 82 | 63 | 90 | 86 | 82 | 91 | — | 103 | 61 |
| März | 80 | 81 | 72 | 70 | — | 83 | 84 | 77 | 93 | 73 | 85 | — | 95 | — | — |
| April | 80 | 81 | 76 | 69 | — | 88 | 85 | 81 | 93 | 81 | 83 | 87 | — | — | — |
| Mai | 79 | 78 | 78 | 67 | — | — | 85 | 72 | 71 | 66 | 78r | 87r | — | 94 | 83 |
| Juni | 75 | 75 | 78r | 70 | 95 | 77 | 83 | 65 | 66 | 54 | 70r | 84r | — | 81 | 61 |
| Juli | 74 | 74 | — | — | 98 | 81 | 83 | 61 | 61 | 50 | 65r | 77r | — | 74 | — |
| Aug. | 75 | 76 | 77 | 69 | 100 | 85 | 83 | 58 | 69 | 53 | 75 | 76 | 92 | 79 | 61 |
| Sept. | 76 | 76 | 70 | — | 97 | 90 | 83 | 69 | 73 | 63 | 74 | 82 | 90 | 85 | — |
| Okt. | 75 | 75 | 66 | 69 | — | 83 | 85 | 75 | 81 | 59 | 66 | 83 | 88 | 83 | 63 |
| Nov. | 82 | 81 | 79 | 70 | — | 103 | 83 | 74 | 85 | 63 | 70 | 92 | 91 | 90 | — |
| Dez. | 79 | 80 | 71 | 70 | 96 | 93 | 83 | 68 | 89 | 67 | 80 | 90 | 92 | — | 60 |
| 1961 Jan. | 83 | 85 | 68 | 69 | — | 93 | — | 65 | 74 | 74 | 81 | 95 | 101 | 88 | — |
| Febr. | 81 | 80 | 71 | 68 | 95 | 89 | 78 | 71 | 77 | 68 | 79 | 94 | 98 | — | 64 |
| März | 80 | 79 | 71 | 68 | — | 88 | — | 71 | 76 | 63 | 76 | 93 | 98 | — | 83 |
| April | 81 | 77 | 76 | 70 | 87 | 77 | 78 | 69 | 82 | 65 | 79 | 81 | 89 | 78 | 65 |
| Mai | 87 | 83 | 76 | 72 | 104 | — | 109 | 86 | 74 | — | 80 | 82 | — | 73 | — |

| Jahr — Monat | noch: Europa | | | | Afrika | Amerika | | | | | Asien (Japan) | | | | | |
|--------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-----------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------|--|---------------------------------------|--|
| | Mittel- meer ⁷⁾ | Nord- Afrika ⁸⁾ | Indien Ägypten ⁹⁾ | Austra- lien/ Mauri- tius | Casa- blanca | Gruppen- Index Amerika | Northern Range | Bra- silien | Afrika/ Mittel- meer ¹⁰⁾ | Indien | Gruppen- Index Asien (Japan) | Nord- Atlantik ¹¹⁾ | Nord- Pazifik | Mittel- meer/ Rotes Meer ¹²⁾ | Indien/ Ma- laya ¹³⁾ | |
| | | | | | | | nach | nach | | | | nach | | | | |
| | | | | | | | Großbritannien/ Kontinent | nach West- Europa | nach Groß- brit./ Kont. | nach Süd- Afrika | | nach Süd- Amerika | Northern Range | | | |
| Pyrit | Phosph. | Erz | Zucker | Phosph. | Kohle | Erz | | | | Kohle/ Zucker/ Getreide | Getreide | Phosph. /Salz | Erz | | | |
| 1958 D | 82 | 66 | 64 | 79 | 92 | 77 | 82 | 71 | 85 | 71 | 71 | 68 | 62 | 68 | 83 | |
| 1959 D | 80 | 65 | 74 | 87 | 86 | 80 | 86 | 77 | 89 | 74 | 71 | 68 | 61 | 70 | 84 | |
| 1960 D | 85 | 68 | 81 | 81 | 86 | 85 | 87 | 84 | 88 | 80 | 74 | 77 | 65 | 73 | 82 | |
| 1959 Juli | 74 | 64 | 74 | 76 | — | 75 | 89 | 61 | — | — | 67 | 67 | 59 | 60 | 81 | |
| Aug. | 73 | 62 | 72 | 87 | — | 71 | 85 | 64 | 65 | 72 | 66 | 64 | 50 | 74 | 78 | |
| Sept. | 78 | 62 | 84 | 88 | — | 74 | 89 | 70 | — | 62 | 66 | 70 | 51 | 69 | 75 | |
| Okt. | 77 | 62 | 71 | 91 | — | 82 | — | 87 | — | 77 | 74 | 76 | 64 | 81 | 76 | |
| Nov. | 85 | 76 | 85 | 96 | 91 | 87 | 88 | 98 | 88 | 75 | 73 | 76 | 72 | 71 | 75 | |
| Dez. | 92 | 70 | 91 | 101 | — | 99 | 91 | 107 | — | 100 | 77 | 77 | 74 | — | 79 | |
| 1960 Jan. | 103 | 77 | 86 | 98 | — | 89 | 89 | 96 | 82 | — | 76 | 78 | 76 | 66 | 83 | |
| Febr. | 99 | 65 | 86 | 95 | — | 91 | 85 | 97 | — | 92 | 76 | 75r | 73 | 62 | 96 | |
| März | 92 | 65 | 83 | — | 88 | 83 | 86 | 80 | 82 | — | 79 | 77 | 69 | 82 | 87 | |
| April | 80 | 70 | 77r | 87 | — | 81 | 86 | — | 75 | — | 75 | 75 | 71 | 68 | 87 | |
| Mai | 78 | 70 | 85 | 77 | — | 87 | 87 | — | — | — | 80 | 82 | 63 | 90 | 86 | |
| Juni | 82 | 69 | 79 | 77 | — | 83 | 86 | — | — | 80 | 71 | 78 | 58 | — | 77 | |
| Juli | 87 | — | 78 | 67 | 84 | 82 | 86 | — | — | 78 | 70 | 73 | 54 | 74 | 77 | |
| Aug. | 87 | 65 | 84 | 73 | — | 78 | 86 | 73 | — | 74 | 70 | 75 | 57 | — | 77 | |
| Sept. | 70 | 64 | 63 | 72 | — | 86 | 86 | — | — | — | 72 | 77 | 61 | — | 78 | |
| Okt. | 78 | 63 | 80 | 84 | — | 84 | 85 | — | — | 83 | 70 | 75 | 63 | 67 | 74 | |
| Nov. | 82 | 74 | 83 | — | — | 98 | 85 | — | 112 | — | 74 | 80 | 65 | 77 | 76 | |
| Dez. | 87 | 64 | 83 | — | — | 81 | 92 | 76 | — | 74 | 76 | 75 | 72 | — | 81 | |
| 1961 Jan. | 106 | 69 | 96 | 101 | — | 85 | 85 | — | — | — | 78 | 77 | 73 | — | 83 | |
| Febr. | 79 | 69 | 84 | 101 | — | 86 | 84 | 82 | 95 | 82 | 78 | 78 | 73 | — | 82 | |
| März | 77 | 63 | 81 | 98 | 88 | 85 | 85 | — | — | — | 81 | 82 | 73 | — | 88 | |
| April | 74 | 65 | 70 | 95 | — | 99 | 107 | 91 | — | 98 | 86 | 87 | 76 | — | 96 | |
| Mai | 99 | 71 | 73 | 75 | — | 106 | 108 | — | 125 | 84 | 88 | 97 | 76 | — | 90 | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

E. Sonstige Schifffahrtsindizes
(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

| Jahr Monat | Großbritannien | | | | | | | | | | | b) Zeit- charter- Volume- Index | Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index |
|-----------------------------------|-------------------|----------|--------|-------|------|------|-----------------|----------------------------------|-----------|-----------------|-------|--|--|
| | a) Activity-Index | | | | | | | | | | | | |
| | insgesamt | davon: | | | | | | | | | | | |
| | | Getreide | Zucker | Kohle | Holz | Erz | Schrott | Chemikalien/ Dünge- mittel | Sonstiges | Kon- sektiv | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| Januar—Juni 1954 = 100 | | | | | | | | | | | | Getreide- Scale = 100 | |
| 1954 Jan./Juni | 100,0 | 33,0 | 10,2 | 22,5 | 8,4 | 12,9 | — ¹⁾ | 7,5 | 5,5 | — ¹⁾ | 100,0 | — | |
| 1955 D | 219,9 | 53,7 | 13,7 | 87,8 | 10,1 | 22,7 | 14,9 | 9,6 | 10,4 | — ¹⁾ | 110,5 | — | |
| 1956 D | 360,0 | 94,7 | 15,5 | 48,1 | 7,3 | 20,3 | 28,0 | 14,2 | 16,5 | 121,2 | 88,2 | — | |
| 1957 D | 268,2 | 57,5 | 14,5 | 39,1 | 6,4 | 23,1 | 17,7 | 11,1 | 14,1 | 88,1 | 83,7 | — | |
| 1958 D | 107,8 | 55,8 | 8,5 | 13,0 | 4,0 | 7,3 | 2,8 | 6,1 | 7,0 | 5,8 | 76,6 | — | |
| 1959 D | 139,6 | 71,1 | 8,1 | 10,7 | 4,9 | 8,9 | 8,9 | 6,1 | 8,1 | 15,2 | 111,4 | 165 | |
| 1960 D | 165,3 | 76,3 | 13,7 | 12,7 | 6,1 | 10,6 | 13,2 | 8,2 | 8,9 | 15,5 | 131,9 | 175 | |
| 1960 Jan. | 176,0 | 80,1 | 16,7 | 18,7 | 8,2 | 13,3 | 15,0 | 8,2 | 8,9 | 7,0 | 190,2 | 146 | |
| Febr. | 172,4 | 69,8 | 15,5 | 24,8 | 7,0 | 20,1 | 11,7 | 5,0 | 11,7 | 7,0 | 178,6 | 168 | |
| März | 216,3 | 89,8 | 9,6 | 14,6 | 6,3 | 12,2 | 13,5 | 9,8 | 8,4 | 52,0 | 149,3 | 206 | |
| April | 132,8 | 73,1 | 12,9 | 5,5 | 5,3 | 8,1 | 8,0 | 5,9 | 4,4 | 9,6 | 159,2 | 269 | |
| Mai | 160,0 | 77,4 | 11,8 | 10,7 | 6,1 | 12,7 | 12,8 | 14,6 | 8,9 | 5,1 | 114,0 | 243 | |
| Juni | 123,6 | 47,7 | 10,8 | 12,0 | 7,1 | 13,8 | 10,3 | 6,8 | 6,5 | 8,6 | 104,5 | 219 | |
| Juli | 115,8 | 50,9 | 13,6 | 8,8 | 7,1 | 7,1 | 11,4 | 4,8 | 6,9 | 5,2 | 94,2 | 193 | |
| Aug. | 164,2 | 82,0 | 10,6 | 10,4 | 7,9 | 7,4 | 8,2 | 7,1 | 8,0 | 22,8 | 83,9 | 173 | |
| Sept. | 166,8 | 86,3 | 22,3 | 11,1 | 6,8 | 10,0 | 14,1 | 7,6 | 5,9 | 3,0 | 97,0 | 141 | |
| Okt. | 152,9 | 81,3 | 16,2 | 9,2 | 3,4 | 8,9 | 13,2 | 8,2 | 7,9 | 4,7 | 106,7 | 117 | |
| Nov. | 168,0 | 83,7 | 12,1 | 12,3 | 5,5 | 5,0 | 15,4 | 10,8 | 12,8 | 10,4 | 144,1 | 127 | |
| Dez. | 235,1 | 93,4 | 12,8 | 14,0 | 3,1 | 9,1 | 24,7 | 10,0 | 16,9 | 51,1 | 161,5 | 102 | |
| 1961 Jan. ²⁾ | 218,9 | 114,7 | 24,6 | 15,7 | 3,1 | 8,9 | 13,9 | 8,4 | 15,3 | 14,2 | 215,9 | 133 | |
| Febr. ²⁾ | 174,9 | 98,6 | 14,2 | 8,4 | 3,6 | 8,5 | 8,3 | 5,7 | 12,2 | 15,3 | 199,6 | 141 | |
| März ²⁾ | 189,4 | 82,1 | 21,8 | 10,4 | 7,6 | 7,8 | 22,0 | 6,4 | 13,2 | 18,1 | 186,5 | 138 | |
| April ²⁾ | 169,1 | 54,1 | 10,7 | 15,3 | 5,8 | 4,8 | 47,8 | 5,1 | 8,2 | 17,3 | 177,0 | 176 | |
| Mai ²⁾ | 179,5 | 64,2 | 20,6 | 20,5 | 3,8 | 4,8 | 33,3 | 10,0 | 10,1 | 12,2 | 160,1 | 328 | |

| Jahr Monat | Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|------|--|-------|--------------------------|-------|-----------------|------|--------------------------|-------|-------------------------|-------|--------------------------|------|---------------------|-------|
| | AFRA-Rate | | umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Karibische See nach | | | | US-Golf nach | | | | Persischer Golf nach | | | | | |
| | | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Westitalien | |
| | Scale = 100 | | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV |
| 1954 D | 110,0 | | 35,9 | | 38,3 | | 42,2 | | 44,3 | | 60,3 | | 62,9 | | 46,11 | |
| 1955 D | 114,5 | | 37,2 | | 39,9 | | 43,11 | | 46,1 | | 62,6 | | 65,1 | | 48,7 | |
| 1956 D | 142,6 | | 46,4 | | 49,7 | | 54,9 | | 57,5 | | 76,5 | | 87,9 | | 70,7 | |
| 1957 D | 139,2 | | 45,3 | | 48,5 | | 53,6 | | 56,0 | | 92,4 | | 95,6 | | 82,10 | |
| 1958 D | 121,0 | | 39,4 | | 42,1 | | 46,6 | | 48,9 | | 65,9 | | 68,6 | | 50,11 | |
| 1959 I. | 111,6 | | 36,3 | | 38,6 | | 42,10 | | 45,7 | | 61,5 | | 63,10 | | 45,7 | |
| 1959 II/IV D | 108,2 | 95,2 | 35,2 | 30,11 | 37,4 | 32,10 | 41,7 | 36,7 | 44,2 | 38,10 | 59,8 | 53,4 | 62,1 | 55,4 | 44,5 | 39,10 |
| 1960 D | 98,6 | 87,9 | 32,0 | 28,7 | 34,0 | 30,4 | 37,10 | 33,9 | 40,3 | 35,11 | 55,0 | 49,8 | 57,1 | 51,7 | 41,0 | 37,3 |
| 1957 I. | 167,7 | | 54,6 | | 58,3 | | 64,5 | | 67,6 | | 135,7 ³⁾ | | 139,6 ³⁾ | | 134,7 ³⁾ | |
| II. | 131,9 | | 42,11 | | 45,10 | | 50,8 | | 53,1 | | 94,9 ³⁾ | | 97,10 ³⁾ | | 88,11 ³⁾ | |
| III. | 130,0 | | 42,3 | | 45,2 | | 49,11 | | 52,4 | | 70,2 | | 73,1 | | 54,4 | |
| IV. | 127,3 | | 41,5 | | 44,3 | | 48,11 | | 51,3 | | 68,10 | | 71,8 | | 53,4 | |
| 1958 I. | 124,6 | | 40,6 | | 43,4 | | 47,11 | | 50,2 | | 67,6 | | 70,3 | | 52,4 | |
| II. | 124,1 | | 40,4 | | 43,2 | | 47,8 | | 49,11 | | 67,3 | | 70,1 | | 52,2 | |
| III. | 121,5 | | 39,6 | | 42,3 | | 46,8 | | 48,10 | | 66,0 | | 68,9 | | 51,2 | |
| IV. | 113,9 | | 37,0 | | 39,7 | | 43,9 | | 45,10 | | 62,4 | | 64,10 | | 48,0 | |
| 1959 I. | 111,6 | | 36,3 | | 38,6 | | 42,10 | | 45,7 | | 61,5 | | 63,10 | | 45,7 | |
| II. | 109,5 | 95,7 | 35,7 | 31,1 | 37,9 | 33,0 | 42,1 | 36,9 | 44,9 | 39,1 | 60,4 | 53,7 | 62,9 | 55,7 | 44,10 | 40,0 |
| III. | 108,1 | 95,2 | 35,2 | 30,11 | 37,4 | 32,10 | 41,6 | 36,7 | 44,2 | 38,10 | 59,8 | 53,4 | 62,0 | 55,4 | 44,4 | 39,10 |
| IV. | 106,9 | 94,7 | 34,9 | 30,9 | 36,6 | 32,8 | 41,1 | 36,5 | 43,8 | 38,8 | 59,1 | 53,1 | 61,5 | 55,1 | 43,11 | 39,8 |
| 1960 I. | 97,9 | 87,7 | 31,10 | 28,6 | 33,9 | 30,3 | 37,7 | 33,8 | 40,0 | 35,10 | 54,8 | 49,7 | 56,9 | 51,6 | 40,9 | 37,2 |
| II. | 98,6 | 87,4 | 32,1 | 28,5 | 34,0 | 30,2 | 37,11 | 33,7 | 40,3 | 35,8 | 55,0 | 49,5 | 57,1 | 51,4 | 41,0 | 37,1 |
| III. | 97,6 | 87,7 | 31,9 | 28,6 | 33,8 | 30,3 | 37,6 | 33,8 | 39,10 | 35,10 | 54,6 | 49,7 | 56,7 | 51,6 | 40,8 | 37,2 |
| IV. | 100,2 | 88,7 | 32,7 | 28,10 | 34,7 | 30,7 | 38,6 | 34,1 | 40,11 | 36,3 | 55,9 | 50,1 | 57,11 | 52,0 | 41,7 | 37,6 |
| 1961 I. | 91,3 | 83,4 | 29,8 | 27,1 | 31,6 | 28,9 | 35,1 | 32,0 | 37,3 | 34,1 | 51,4 | 47,6 | 53,4 | 49,3 | 38,5 | 35,8 |
| II. | 92,5 | 84,1 | 30,1 | 27,4 | 31,11 | 29,0 | 35,6 | 32,4 | 37,9 | 34,4 | 52,0 | 47,10 | 54,0 | 49,8 | 38,10 | 35,11 |

| Jahr Monat | Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|------|------------------------|-------|--------------------------|-------|-----------------|------|--------------------------|-------|-------------------------|-------|--------------------------|------|---------------------|-------|----|
| | umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AFRA-Rate | | Karibische See nach | | | | US-Golf nach | | | | Persischer Golf nach | | | | Westitalien | | |
| | | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | Großbritannien | | deutsche Nordseehäfen | | | | |
| | Scale = 100 | | GP | | LV | | GP | | LV | | GP | | LV | | GP | | LV |
| GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV | GP | LV |
| 1954 D | 110,0 | | 35,9 | | 38,3 | | 42,2 | | 44,3 | | 60,3 | | 62,9 | | 46,11 | | |
| 1955 D | 114,5 | | 37,2 | | 39,9 | | 43,11 | | 46,1 | | 62,6 | | 65,1 | | 48,7 | | |
| 1956 D | 142,6 | | 46,4 | | 49,7 | | 54,9 | | 57,5 | | 76,5 | | 87,9 | | 70,7 | | |
| 1957 D | 139,2 | | 45,3 | | 48,5 | | 53,6 | | 56,0 | | 92,4 | | 95,6 | | 82,10 | | |
| 1958 D | 121,0 | | 39,4 | | 42,1 | | 46,6 | | 48,9 | | 65,9 | | 68,6 | | 50,11 | | |
| 1959 I. | 111,6 | | 36,3 | | 38,6 | | 42,10 | | 45,7 | | 61,5 | | 63,10 | | 45,7 | | |
| 1959 II/IV D | 108,2 | 95,2 | 35,2 | 30,11 | 37,4 | 32,10 | 41,7 | 36,7 | 44,2 | 38,10 | 59,8 | 53,4 | 62,1 | 55,4 | 44,5 | 39,10 | |
| 1960 D | 98,6 | 87,9 | 32,0 | 28,7 | 34,0 | 30,4 | 37,10 | 33,9 | 40,3 | 35,11 | 55,0 | 49,8 | 57,1 | 51,7 | 41,0 | 37,3 | |
| 1957 I. | 167,7 | | 54,6 | | 58,3 | | 64,5 | | 67,6 | | 135,7 ³⁾ | | 139,6 ³⁾ | | 134,7 ³⁾ | | |
| II. | 131,9 | | 42,11 | | 45,10 | | 50,8 | | 53,1 | | 94,9 ³⁾ | | 97,10 ³⁾ | | 88,11 ³⁾ | | |
| III. | 130,0 | | 42,3 | | 45,2 | | 49,11 | | 52,4 | | 70,2 | | 73,1 | | 54,4 | | |
| IV. | 127,3 | | 41,5 | | 44,3 | | 48,11 | | 51,3 | | 68,10 | | 71,8 | | 53,4 | | |
| 1958 I. | 124,6 | | 40,6 | | 43,4 | | 47,11 | | 50,2 | | 67,6 | | 70,3 | | 52,4 | | |
| II. | 124,1 | | 40,4 | | 43,2 | | 47,8 | | 49,11 | | 67,3 | | 70,1 | | 52,2 | | |
| III. | 121,5 | | 39,6 | | 42,3 | | 46,8 | | 48,10 | | 66,0 | | 68,9 | | 51,2 | | |
| IV. | 113,9 | | 37,0 | | 39,7 | | 43,9 | | 45,10 | | 62,4 | | 64,10 | | 48,0 | | |
| 1959 I. | 111,6 | | 36,3 | | 38,6 | | 42,10 | | 45,7 | | 61,5 | | 63,10 | | 45,7 | | |
| II. | 109,5 | 95,7 | 35,7 | 31,1 | 37,9 | 33,0 | 42,1 | 36,9 | 44,9 | 39,1 | 60,4 | 53,7 | 62,9 | 55,7 | 44,10 | 40,0 | |
| III. | 108,1 | 95,2 | 35,2 | 30,11 | 37,4 | 32,10 | 41,6 | 36,7 | 44,2 | 38,10 | 59,8 | 53,4 | 62,0 | 55,4 | 44,4 | 39,10 | |
| IV. | 106,9 | 94,7 | 34,9 | 30,9 | 36,6 | 32,8 | 41,1 | 36,5 | 43,8 | 38,8 | 59,1 | 53,1 | 61,5 | 55,1 | 43,11 | 39,8 | |
| 1960 I. | 97,9 | 87,7 | 31,10 | 28,6 | 33,9 | 30,3 | 37,7 | 33,8 | 40,0 | 35,10 | 54,8 | 49,7 | 56,9 | 51,6 | 40,9 | 37,2 | |
| II. | 98,6 | 87,4 | 32,1 | 28,5 | 34,0 | 30,2 | 37,11 | 33,7 | 40,3 | 35,8 | 55,0 | 49,5 | 57,1 | 51,4 | 41,0 | 37,1 | |
| III. | 97,6 | 87,7 | 31,9 | 28,6 | 33,8 | 30,3 | 37,6 | 33,8 | 39,10 | 35,10 | 54,6 | 49,7 | 56,7 | 51,6 | 40,8 | 37,2 | |
| IV. | 100,2 | 88,7 | 32,7 | 28,10 | 34,7 | 30,7 | 38,6 | 34,1 | 40,11 | 36,3 | 55,9 | 50,1 | 57,11 | 52,0 | 41,7 | 37,6 | |
| 1961 I. | 91,3 | 83,4 | 29,8 | 27,1 | 31,6 | 28,9 | 35,1 | 32,0 | 37,3 | 34,1 | 51,4 | 47,6 | 53,4 | 49,3 | 38,5 | 35,8 | |
| II. | 92,5 | 84,1 | 30,1 | 27,4 | 31,11 | 29,0 | 35,6 | 32,4 | 37,9 | 34,4 | 52,0 | 47,10 | 54,0 | 49,8 | 38,10 | 35,11 | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

III. Luftverkehr

A. Flugpreise im Personenverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Preise in DM

| von Frankfurt (Main) nach | | | Zwölfmonatsmittel | | | | | | | | | | Mai 1961 | |
|------------------------------|------------|-----|-------------------|-------------------|--------|----------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------------|-------------------|
| | | | 1956 | | 1957 | | 1958 | | 1959 | | 1960 | | | |
| | | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | |
| | | | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen |
| Europa Belgien | Brüssel | a) | 102 | 76 | 106 | 77 | 109 | 80 | 109 | 80 | 109 | 80 | 106 | 76 |
| | | b) | 184 | 137 | 190 | 139 | 197 | 144 | 197 | 144 | 197 | 144 | 191 | 136 |
| | | f) | — | — | — | — | — | 115 ⁴⁾ | — | 115 | — | 115 | — | 109 |
| Deutschland | Berlin | a) | 111 | 89 | 111 | 89 | 111 | 90 | 111 | 93 | 111 | 93 | 111 | 93 |
| | | b) | 200 | 159 | 200 | 159 | 200 | 164 | 200 | 168 | 200 | 168 | 200 | 168 |
| | | c) | — | 130 | — | 130 | — | 132 | — | 136 | — | 136 | — | 136 |
| | Bremen | a) | 131 | 102 | 136 | 102 | 128 | 102 | 128 | 102 | 128 | 102 | 128 | 102 |
| | | b) | 235 | 184 | 245 | 184 | 231 | 184 | 231 | 184 | 231 | 184 | 231 | 184 |
| | | d) | — | 132 ²⁾ | — | 132 | — | 132 | — | 132 | — | 132 | — | 132 |
| | | e) | — | 166 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Düsseldorf | a) | 63 | 50 | 66 | 50 | 62 | 50 | 62 | 50 | 62 | 50 | 62 | 50 |
| | | b) | 114 | 90 | 119 | 90 | 112 | 90 | 112 | 90 | 112 | 90 | 112 | 90 |
| | | c) | — | 62 | — | 62 | — | 62 | — | — | — | — | — | — |
| | | d) | — | — | — | 70 ²⁾ | — | 70 | — | 70 | — | 70 | — | 70 |
| | Hamburg | a) | 131 | 102 | 136 | 102 | 128 | 102 | 128 | 102 | 128 | 102 | 128 | 102 |
| | | b) | 235 | 184 | 245 | 184 | 231 | 184 | 231 | 184 | 231 | 184 | 231 | 184 |
| | | d) | — | e) 166 | — | 144 ²⁾ | — | 144 | — | 144 | — | 144 | — | 144 |
| | Hannover | a) | 88 | 69 | 92 | 69 | 86 | 69 | 86 | 69 | 86 | 69 | 86 | 69 |
| | | b) | 158 | 125 | 166 | 125 | 155 | 125 | 155 | 125 | 155 | 125 | 155 | 125 |
| | | d) | — | 96 ²⁾ | — | 96 | — | 96 | — | 96 | — | 96 | — | 96 |
| | München | a) | 90 | 70 | 94 | 70 | 88 | 70 | 88 | 70 | 88 | 70 | 88 | 70 |
| | | b) | 162 | 126 | 170 | 126 | 159 | 126 | 159 | 126 | 159 | 126 | 159 | 126 |
| | | d) | — | 98 ²⁾ | — | 98 | — | 98 | — | 98 | — | 98 | — | 98 |
| | Nürnberg | a) | 51 | 40 | 54 | 40 | 50 | 40 | 50 | 40 | 50 | 40 | 50 | 40 |
| | | b) | 92 | 72 | 98 | 72 | 90 | 72 | 90 | 72 | 90 | 72 | 90 | 72 |
| | | d) | — | 60 ¹⁾ | — | 60 | — | 60 | — | 60 | — | 60 | — | 60 |
| | Stuttgart | a) | 51 | 40 | 54 | 40 | 50 | 40 | 50 | 40 | 50 | 40 | 50 | 40 |
| | | b) | 92 | 72 | 98 | 72 | 90 | 72 | 90 | 72 | 90 | 72 | 90 | 72 |
| | | d) | — | 56 ²⁾ | — | 56 | — | 56 | — | 56 | — | 56 | — | 56 |
| Frankreich | Paris | a) | 127 | 96 | 134 | 103 | 141 | 109 | 143 | 110 | 143 | 110 | 144 | 106 |
| | | b) | 229 | 173 | 241 | 186 | 255 | 196 | 258 | 198 | 258 | 198 | 258 | 192 |
| Griechenland | Athen | a) | 701 | 527 | 708 | 536 | 708 | 536 | 708 | 536 | 708 | 536 | 674 | 510 |
| | | b) | 1262 | 949 | 1275 | 965 | 1275 | 965 | 1275 | 965 | 1275 | 965 | 1213 | 919 |
| | | f) | — | 718 ¹⁾ | — | 718 ³⁾ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Großbritannien | London | a) | 220 | 173 | 233 | 182 | 243 | 188 | 245 | 189 | 245 | 189 | 232 | 179 |
| | | b) | 396 | 312 | 420 | 329 | 438 | 339 | 441 | 341 | 441 | 341 | 418 | 323 |
| | | cf) | — | — | — | 249 ⁴⁾ | — | 260 ⁴⁾ | — | 260 ⁴⁾ | — | 260 ⁴⁾ | — | — |
| Italien | Mailand | a) | 209 | 156 | 217 | 158 | 225 | 164 | 225 | 164 | 225 | 164 | 214 | 156 |
| | | b) | 377 | 281 | 391 | 285 | 405 | 296 | 405 | 296 | 405 | 296 | 385 | 281 |
| | | f) | — | 245 | — | 255 | — | 265 | — | 252 | — | 247 ⁴⁾ | — | 236 ⁴⁾ |
| | Rom | a) | 307 | 228 | 318 | 231 | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | 314 | 228 |
| | | b) | 553 | 411 | 573 | 416 | 594 | 432 | 594 | 432 | 594 | 432 | 564 | 410 |
| | | f) | — | — | — | c) 369 ⁴⁾ | — | 388 ⁴⁾ | — | 360 ⁴⁾ | — | 360 ⁴⁾ | — | 343 ⁴⁾ |
| Jugoslawien | Belgrad | a) | 384 | 285 | 414 | 301 | 414 | 301 | 414 | 301 | 414 | 301 | 383 | 275 |
| | | b) | 691 | 514 | 746 | 542 | 746 | 542 | 746 | 542 | 746 | 542 | 689 | 495 |
| | | f) | — | 434 | — | 434 | — | 434 | — | 434 | — | 422 | — | 398 |
| Niederlande | Amsterdam | a) | 108 | 80 | 112 | 81 | 116 | 85 | 116 | 85 | 116 | 85 | 113 | 80 |
| | | b) | 194 | 144 | 201 | 146 | 209 | 153 | 209 | 153 | 209 | 153 | 203 | 145 |
| | | f) | — | — | — | — | — | — | — | 120 ⁴⁾ | — | 120 ⁴⁾ | — | 115 |
| Norwegen | Oslo | a) | 368 | 304 | 377 | 310 | 387 | 322 | 392 | 327 | 394 | 328 | 386 | 312 |
| | | b) | 663 | 548 | 680 | 558 | 697 | 579 | 707 | 589 | 710 | 591 | 695 | 562 |
| | | cf) | — | 409 ⁴⁾ | — | 411 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Österreich | Wien | a) | 196 | 146 | 207 | 151 | 210 | 153 | 210 | 153 | 210 | 153 | 200 | 146 |
| | | b) | 352 | 263 | 372 | 272 | 378 | 276 | 378 | 276 | 378 | 276 | 360 | 262 |
| Portugal | Lissabon | a) | 505 | 381 | 534 | 395 | 543 | 402 | 543 | 402 | 543 | 402 | 517 | 382 |
| | | b) | 910 | 685 | 962 | 712 | 978 | 724 | 978 | 724 | 978 | 724 | 931 | 688 |
| Spanien | Barcelona | a) | 322 | 239 | 333 | 242 | 346 | 252 | 346 | 252 | 346 | 252 | 333 | 244 |
| | | b) | 580 | 434 | 601 | 437 | 623 | 454 | 623 | 454 | 623 | 454 | 600 | 438 |
| | | f) | — | — | — | — | — | — | — | 377 ²⁾ | — | 377 | — | 359 |
| | Madrid | a) | 388 | 293 | 410 | 304 | 417 | 309 | 417 | 309 | 417 | 309 | 397 | 294 |
| | | b) | 699 | 528 | 739 | 548 | 751 | 557 | 751 | 557 | 751 | 557 | 715 | 529 |
| | | f) | — | — | — | — | — | — | — | 464 ²⁾ | — | 464 | — | 442 |
| Schweden | Stockholm | a) | 368 | 304 | 377 | 310 | 387 | 322 | 392 | 327 | 394 | 328 | 386 | 312 |
| | | b) | 663 | 548 | 680 | 558 | 697 | 579 | 707 | 589 | 710 | 591 | 695 | 562 |
| | | f) | — | 409 ⁴⁾ | — | c) 411 ⁴⁾ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Schweiz | Genf | a) | 176 | 131 | 180 | 131 | 176 | 131 | 174 | 131 | 174 | 131 | 165 | 124 |
| | | b) | 317 | 236 | 324 | 236 | 317 | 236 | 314 | 236 | 314 | 236 | 297 | 224 |
| | | cf) | — | 199 | — | 199 | — | 199 | — | 199 | — | — | — | — |
| | Zürich | a) | 123 | 92 | 126 | 92 | 126 | 92 | 126 | 92 | 126 | 92 | 120 | 87 |
| | | b) | 222 | 166 | 227 | 166 | 227 | 166 | 227 | 166 | 227 | 166 | 216 | 156 |
| | | cf) | — | 140 | — | 140 | — | 140 | — | 140 | — | — | — | — |
| Türkei | Istanbul | a) | 796 | 592 | 825 | 603 | 830 | 608 | 830 | 608 | 830 | 608 | 790 | 579 |
| | | b) | 1433 | 1066 | 1485 | 1085 | 1494 | 1095 | 1494 | 1095 | 1494 | 1095 | 1423 | 1043 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: III. Luftverkehr
noch: A. Flugpreise im Personenverkehr
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen
 Preise in DM

| von Frankfurt (Main) nach | | | Zwölfmonatsmittel | | | | | | | | | | Mai 1961 | |
|--------------------------------|----------------|----|--------------------|-----------|--------------------|-----------------------|--------|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|
| | | | 1956 | | 1957 | | 1958 | | 1959 | | 1960 | | Klasse | |
| | | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | | |
| | | | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen | I. | Touristen |
| Afrika | | | | | | | | | | | | | | |
| Ägypten | Kairo | a) | 1100 | 762 | 1153 | 788 | 1179 | 806 | 1188 | 812 | 1188 | 812 | 1131 | 773 |
| | | b) | 1981 | 1372 | 2076 | 1419 | 2123 | 1451 | 2139 | 1462 | 2139 | 1462 | 2036 | 1391 |
| Südafrik. Union | Johannesburg | a) | 2350 | 1662 | 2447 | 1706 | 2588 | 1768 | 2635 | 1788 | 2711 | 1744 ¹⁾ | 2800 | 1534 ²⁾ |
| | | b) | 4230 | 2992 | 4405 | 3071 | 4659 | 3182 | 4743 | 3219 | 4880 | 3140 ¹⁾ | 5040 | 2762 ²⁾ |
| Asien | | | | | | | | | | | | | | |
| Aden | Aden | a) | 1700 | 1274 | 1800 | 1318 | 1897 | 1371 | 1929 | 1388 | 1973 | 1388 | 2005 | 1322 |
| | | b) | 3060 | 2294 | 3240 | 2373 | 3415 | 2468 | 3473 | 2499 | 3553 | 2499 | 3609 | 2379 |
| Birma | Rangun | a) | 2682 | 2024 | 2905 | 2094 | 3064 | 2174 | 3205 | 2262 | 3284 | 2232 ¹⁾ | 3270 | 1982 ²⁾ |
| | | b) | 4827 | 3643 | 5229 | 3770 | 5516 | 3913 | 5769 | 4071 | 5912 | 4018 ¹⁾ | 5887 | 3568 ²⁾ |
| Ceylon | Colombo | a) | 2288 | 1647 | 2441 | 1709 | 2482 | 1729 | 2570 | 1791 | 2637 | 1806 ¹⁾ | 2621 | 1703 ²⁾ |
| | | b) | 4118 | 2965 | 4394 | 3076 | 4468 | 3113 | 4626 | 3225 | 4748 | 3251 ¹⁾ | 4717 | 3064 ²⁾ |
| Indien | Bombay | a) | 2044 | 1447 | 2185 | 1509 | 2223 | 1529 | 2312 | 1591 | 2379 | 1606 ¹⁾ | 2374 | 1512 ²⁾ |
| | | b) | 3679 | 2605 | 3933 | 2716 | 4002 | 2753 | 4161 | 2865 | 4283 | 2891 ¹⁾ | 4274 | 2722 ²⁾ |
| | Kalkutta | a) | 2276 | 1647 | 2429 | 1709 | 2470 | 1729 | 2559 | 1791 | 2623 | 1806 ¹⁾ | 2598 | 1702 ²⁾ |
| | | b) | 4090 | 2965 | 4370 | 3076 | 4446 | 3113 | 4606 | 3225 | 4723 | 3251 ¹⁾ | 4677 | 3064 ²⁾ |
| Irak | Bagdad | a) | 1391 | 968 | 1435 | 977 | 1461 | 994 | 1470 | 1000 | 1470 | 1000 | 1422 | 974 |
| | | b) | 2504 | 1743 | 2583 | 1759 | 2630 | 1790 | 2646 | 1800 | 2646 | 1800 | 2560 | 1754 |
| Iran | Abadan | a) | 1459 | 1059 | 1529 | 1094 | 1556 | 1112 | 1565 | 1118 | 1565 | 1118 | 1579 | 1086 |
| | | b) | 2626 | 1906 | 2753 | 1970 | 2801 | 2002 | 2817 | 2013 | 2817 | 2013 | 2843 | 1956 |
| | Teheran | a) | 1585 | 1118 | 1623 | 1118 | 1650 | 1135 | 1659 | 1141 | 1659 | 1141 | 1579 | 1086 |
| | | b) | 2853 | 2013 | 2922 | 2013 | 2971 | 2044 | 2987 | 2054 | 2987 | 2054 | 2843 | 1956 |
| Japan | Tokio | a) | 3690 | 2702 | 4058 | 2799 | 4243 | 2888 | 4421 | 2997 | 4526 | 2979 ¹⁾ | 4502 | 2710 ²⁾ |
| | | b) | 6642 | 4864 | 7305 | 5039 | 7638 | 5203 | 7956 | 5394 | 8147 | 5362 ¹⁾ | 8104 | 4879 ²⁾ |
| Libanon | Beirut | a) | 1100 | 762 | 1153 | 788 | 1179 | 806 | 1188 | 812 | 1188 | 812 | 1132 | 773 |
| | | b) | 1981 | 1372 | 2076 | 1419 | 2123 | 1452 | 2139 | 1462 | 2139 | 1462 | 2038 | 1391 |
| Philippinen | Manila | a) | 3373 | 2476 | 3705 | 2564 | 3899 | 2662 | 4061 | 2765 | 4149 | 2744 ¹⁾ | 4110 | 2486 ²⁾ |
| | | b) | 6072 | 4458 | 6669 | 4616 | 7019 | 4792 | 7310 | 4977 | 7468 | 4939 ¹⁾ | 7399 | 4476 ²⁾ |
| Singapur und Malaya | Singapur | a) | 2829 | 2076 | 3105 | 2164 | 3273 | 2244 | 3426 | 2332 | 3508 | 2293 ¹⁾ | 3483 | 2016 ²⁾ |
| | | b) | 5092 | 3738 | 5589 | 3896 | 5892 | 4024 | 6167 | 4197 | 6315 | 4128 ¹⁾ | 6270 | 3629 ²⁾ |
| Syrien | Damaskus | a) | 1100 | 762 | 1153 | 788 | 1179 | 806 | 1188 | 812 | 1188 | 812 | 1131 | 773 |
| | | b) | 1981 | 1372 | 2076 | 1419 | 2123 | 1451 | 2139 | 1462 | 2139 | 1462 | 2036 | 1391 |
| Thailand | Bangkok | a) | 2794 | 2050 | 3070 | 2129 | 3229 | 2209 | 3370 | 2297 | 3452 | 2258 ¹⁾ | 3438 | 1982 ²⁾ |
| | | b) | 5029 | 3690 | 5526 | 3833 | 5813 | 3976 | 6066 | 4134 | 6214 | 4065 ¹⁾ | 6189 | 3568 ²⁾ |
| Australien und Ozeanien | | | | | | | | | | | | | | |
| Australischer Bund | Sydney | a) | 3758 | 2799 | 3893 | 2834 | 4034 | 2940 | 4264 | 3055 | 4396 | 3046 ¹⁾ | 4346 | 2766 ²⁾ |
| | | b) | 6764 | 5039 | 7008 | 5102 | 7262 | 5292 | 7675 | 5499 | 7913 | 5483 ¹⁾ | 7823 | 4980 ²⁾ |
| Amerika | | | | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | Buenos Aires | a) | 3054 | — | 3218 | 2361 ³⁾ | 3345 | 2411 | 3369 | 2428 | 3369 | 2428 | 3076 | 1752 ¹⁾ |
| | | b) | 5498 | — | 5792 | 4250 ³⁾ | 6021 | 4341 | 6065 | 4371 | 6065 | 4371 | 5537 | 3154 ¹⁾ |
| Brasilien | Rio de Janeiro | a) | 2915 | — | 3073 | 2235 ³⁾ | 3198 | 2285 | 3222 | 2302 | 3222 | 2302 | 2948 | 1552 ¹⁾ |
| | | b) | 5247 | — | 5531 | 4023 ³⁾ | 5756 | 4114 | 5800 | 4144 | 5800 | 4144 | 5306 | 2794 ¹⁾ |
| Chile | Santiago | a) | 3272 | — | 3470 | 2533 ³⁾ | 3585 | 2602 | 3612 | 2625 | 3612 | 2625 | 3288 | 1912 ¹⁾ |
| | | b) | 5890 | — | 6202 | 4560 ³⁾ | 6453 | 4684 | 6502 | 4725 | 6502 | 4725 | 5918 | 3442 ¹⁾ |
| Kolumbien | Barranquilla | a) | 2415 | 1882 | 2363 | 1882 | 2394 | 1882 | 2415 | 1882 | 2415 ⁶⁾ | 1844 ¹⁾⁶⁾ | 2300 ⁶⁾ | 1648 ²⁾⁶⁾ |
| | | b) | 4355 | 3388 | 4255 | 3388 | 4309 | 3388 | 4347 | 3388 | 4347 ⁶⁾ | 3320 ¹⁾⁶⁾ | 4140 ⁶⁾ | 2966 ²⁾⁶⁾ |
| | | c) | 3999 | 3135 | 4213 ⁴⁾ | 3219 ⁴⁾ | — | d) 2980 ⁵⁾ | — | — | — | — | — | — |
| Uruguay | Montevideo | a) | 3054 | — | 3218 | 2361 ³⁾ | 3345 | 2411 | 3369 | 2428 | 3369 | 2428 | 3076 | 1752 ¹⁾ |
| | | b) | 5498 | — | 5792 | 4250 ³⁾ | 6021 | 4341 | 6065 | 4371 | 6065 | 4371 | 5537 | 3154 ¹⁾ |
| Venezuela | Caracas | a) | 2373 | 1853 | 2321 | 1853 | 2352 | 1853 | 2373 | 1853 | 2373 ⁶⁾ | 1823 ¹⁾⁶⁾ | 2260 ⁶⁾ | 1608 ²⁾⁶⁾ |
| | | b) | 4272 | 3336 | 4178 | 3336 | 4234 | 3336 | 4272 | 3336 | 4272 ⁶⁾ | 3281 ¹⁾⁶⁾ | 4068 ⁶⁾ | 2895 ²⁾⁶⁾ |
| | | c) | 3923 | 3082 | 4137 ⁴⁾ | 3166 ⁴⁾ | — | d) 2927 ⁵⁾ | — | — | — | 3040 ⁷⁾ | — | — |
| Vereinigte Staaten | New York | a) | 1967 | 1379 | 1883 | 1379 | 1951 | 1458 | 2016 ⁶⁾ | 1512 ⁶⁾ | 2025 ⁶⁾ | 1374 ¹⁾⁶⁾ | 1928 ⁶⁾ | 1168 ²⁾⁶⁾ |
| | | b) | 3541 | 2483 | 3390 | 2483 | 3513 | 2625 | 3629 ⁶⁾ | 2722 ⁶⁾ | 3645 ⁶⁾ | 2474 ¹⁾⁶⁾ | 3470 ⁶⁾ | 2102 ²⁾⁶⁾ |
| | | c) | 3405 ³⁾ | 2313 | — | — | — | — | — | — | — | 2133 ¹⁰⁾ | — | — |
| | | e) | — | — | — | d) 2074 ³⁾ | — | d) 2074 ⁴⁾ | — | — | — | 1662 ²⁾¹¹⁾ | — | — |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: III. Luftverkehr

B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg¹⁾

| von Frankfurt (Main) nach | | Zwölfmonatsmittel | | | | | | | | | | Mai 1961 | |
|----------------------------------|------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|-------------|-------|
| | | 1956 | | 1957 | | 1958 | | 1959 | | 1960 | | | |
| | | unter | über | unter | über | unter | über | unter | über | unter | über | | |
| | | 45 | | 45 | | 45 | | 45 | | 45 | | | |
| Kilogramm | | | | | | | | | | | | | |
| Europa | | | | | | | | | | | | | |
| Belgien | Brüssel | 0,80 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,80 | 0,60 |
| Dänemark | Kopenhagen | 1,93 | 1,47 | 2,02 | 1,51 | 2,12 | 1,59 | 2,20 | 1,65 | 2,23 | 1,68 | 2,12 | 1,60 |
| Deutschland | Berlin | 0,97 | 0,76 | 1,02 | 0,76 | 1,06 | 0,79 | 1,09 | 0,80 | 1,10 | 0,80 | 1,10 | 0,80 |
| | Bremen | 1,22 | 0,92 | 1,25 | 0,94 | 1,31 | 0,98 | 1,34 | 1,00 | 1,35 | 1,00 | 1,35 | 1,00 |
| | Dusseldorf | 0,55 | 0,42 | 0,54 | 0,41 | 0,57 | 0,43 | 0,59 | 0,44 | 0,60 | 0,45 | 0,60 | 0,45 |
| | Hamburg | 1,22 | 0,92 | 1,25 | 0,94 | 1,31 | 0,98 | 1,34 | 1,00 | 1,35 | 1,00 | 1,35 | 1,00 |
| | München | 0,76 | 0,59 | 0,78 | 0,59 | 0,81 | 0,62 | 0,84 | 0,64 | 0,85 | 0,65 | 0,85 | 0,65 |
| | Stuttgart | 0,42 | 0,29 | 0,42 | 0,32 | 0,45 | 0,33 | 0,45 | 0,34 | 0,45 | 0,35 | 0,45 | 0,35 |
| Finnland | Helsinki | 3,65 | 2,73 | 3,91 | 2,94 | 3,91 | 2,94 | 4,05 | 3,05 | 4,12 | 3,11 | 3,92 | 2,96 |
| Frankreich | Paris | 0,97 | 0,76 | 1,05 | 0,80 | 1,08 | 0,83 | 1,09 | 0,84 | 1,09 | 0,84 | 1,04 | 0,80 |
| Großbritannien | London | 1,47 | 1,13 | 1,60 | 1,18 | 1,67 | 1,25 | 1,68 | 1,26 | 1,68 | 1,26 | 1,60 | 1,20 |
| Italien | Rom | 2,02 | 1,51 | 2,10 | 1,60 | 2,21 | 1,67 | 2,23 | 1,68 | 2,23 | 1,68 | 2,12 | 1,60 |
| Niederlande | Amsterdam | 0,80 | 0,63 | 0,84 | 0,63 | 0,87 | 0,66 | 0,88 | 0,67 | 0,88 | 0,67 | 0,84 | 0,64 |
| Norwegen | Oslo | 2,81 | 2,11 | 3,02 | 2,27 | 3,13 | 2,37 | 3,26 | 2,45 | 3,32 | 2,48 | 3,16 | 2,36 |
| Österreich | Wien | 1,30 | 1,01 | 1,39 | 1,05 | 1,46 | 1,08 | 1,47 | 1,09 | 1,47 | 1,09 | 1,40 | 1,04 |
| Portugal | Lissabon | 3,57 | 2,69 | 3,78 | 2,81 | 3,92 | 2,95 | 3,95 | 2,98 | 3,95 | 2,98 | 3,76 | 2,84 |
| Spanien | Madrid | 2,86 | 2,14 | 3,02 | 2,27 | 3,13 | 2,34 | 3,15 | 2,35 | 3,15 | 2,35 | 3,00 | 2,24 |
| Schweden | Stockholm | 2,82 | 2,11 | 3,02 | 2,27 | 3,13 | 2,37 | 3,26 | 2,48 | 3,32 | 2,52 | 3,16 | 2,40 |
| Schweiz | Zürich | 0,95 | 0,70 | 0,97 | 0,71 | 1,00 | 0,75 | 1,01 | 0,76 | 1,01 | 0,76 | 0,96 | 0,72 |
| Türkei | Istanbul | 5,12 | 3,82 | 5,38 | 4,03 | 5,59 | 4,21 | 5,63 | 4,24 | 5,63 | 4,24 | 5,36 | 4,04 |
| Afrika | | | | | | | | | | | | | |
| Ägypten | Kairo | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,00 | 4,48 |
| Belgisch Kongo | Leopoldville | 11,12 | 8,34 | 11,76 | 8,82 | 11,76 | 8,82 | 12,16 | 9,13 | 12,35 | 9,28 | 11,76 | 8,84 |
| Ghana | Accra | 10,32 | 7,75 | 11,00 | 8,23 | 11,00 | 8,23 | 11,54 | 8,66 | 11,59 | 8,69 | 11,04 | 8,28 |
| Marokko | Casablanca | 3,23 | 2,43 | 3,31 | 2,47 | 3,29 | 2,46 | 3,32 | 2,48 | 3,32 | 2,48 | 3,16 | 2,36 |
| Südafrik. Union | Johannesburg | 14,11 | 10,58 | 14,99 | 11,26 | 15,66 | 11,75 | 16,32 | 12,24 | 16,59 | 12,43 | 15,80 | 11,84 |
| Asien | | | | | | | | | | | | | |
| Birma | Rangun | 15,56 | 11,67 | 16,55 | 12,39 | 17,21 | 12,92 | 17,68 | 13,27 | 17,85 | 13,40 | 17,00 | 12,76 |
| Ceylon | Colombo | 14,11 | 10,58 | 14,99 | 11,26 | 14,99 | 11,26 | 14,99 | 11,26 | 14,99 | 11,26 | 14,28 | 10,72 |
| Hongkong | Victoria | 20,01 | 15,03 | 21,29 | 15,96 | 23,08 | 17,33 | 23,63 | 17,74 | 23,73 | 17,81 | 22,60 | 16,96 |
| Indien | Bombay | 12,74 | 9,54 | 13,52 | 10,16 | 13,52 | 10,16 | 13,52 | 10,16 | 13,52 | 10,16 | 12,88 | 9,68 |
| | Kalkutta | 13,90 | 10,42 | 14,78 | 11,09 | 14,78 | 11,09 | 14,78 | 11,09 | 14,78 | 11,09 | 14,08 | 10,56 |
| Indonesien | Djakarta | 18,01 | 13,52 | 19,19 | 14,36 | 20,00 | 14,99 | 20,69 | 15,51 | 20,96 | 15,71 | 19,96 | 14,96 |
| Irak | Baßra | 7,96 | 5,97 | 8,44 | 6,34 | 8,44 | 6,34 | 8,44 | 6,34 | 8,44 | 6,34 | 8,04 | 6,04 |
| Iran | Teheran | 9,17 | 6,89 | 9,70 | 7,31 | 9,70 | 7,31 | 9,70 | 7,31 | 9,70 | 7,31 | 9,24 | 6,96 |
| Israel | Tel Aviv | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,00 | 4,48 |
| Japan | Tokio | 24,40 | 18,30 | 25,96 | 19,45 | 27,04 | 20,29 | 27,65 | 20,73 | 27,85 | 20,87 | 26,52 | 19,88 |
| Libanon | Beirut | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,00 | 4,48 |
| Pakistan | Karachi | 11,63 | 8,73 | 12,35 | 9,28 | 12,35 | 9,28 | 12,35 | 9,28 | 12,35 | 9,28 | 11,76 | 8,84 |
| Syrien | Damaskus | 5,93 | 4,44 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,30 | 4,70 | 6,00 | 4,48 |
| Thailand | Bangkok | 16,80 | 12,61 | 17,85 | 13,40 | 18,62 | 13,96 | 18,77 | 14,07 | 18,77 | 14,07 | 17,88 | 13,40 |
| Australien und Ozeanien | | | | | | | | | | | | | |
| Austral. Bund | Sydney ²⁾ | 22,22 | 16,67 | 22,22 | 16,67 | 24,11 | 18,07 | 25,30 | 18,97 | 25,70 | 19,28 | 24,48 | 18,36 |
| Neuseeland | Auckland ²⁾ | 25,87 | 19,40 | 25,87 | 19,40 | 27,76 | 20,84 | 28,95 | 21,71 | 29,36 | 22,01 | 27,96 | 20,96 |
| Amerika | | | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | Buenos Aires | 20,25 | 15,19 | 20,50 | 15,37 | 21,32 | 16,00 | 22,12 | 16,60 | 22,39 | 16,80 | 21,32 | 16,00 |
| Bolivien | La Paz | 21,38 | 16,09 | 22,05 | 16,59 | 22,65 | 17,01 | 22,76 | 17,09 | 22,76 | 17,09 | 21,68 | 16,28 |
| Brasilien | Rio de Janeiro | 17,72 | 13,32 | 19,29 | 14,49 | 19,74 | 14,83 | 20,27 | 15,22r | 20,54 | 15,41r | 19,56 | 14,68 |
| Chile | Santiago | 20,80 | 15,61 | 21,04 | 16,79 | 21,86 | 16,42 | 22,67 | 17,02 | 22,93 | 17,22 | 21,84 | 16,40 |
| Kanada | Montreal | 11,09 | 8,32 | 11,68 | 8,78 | 12,20 | 9,16 | 12,75 | 9,58 | 12,98 | 9,74 | 12,36 | 9,28 |
| | Toronto | 11,55 | 8,69 | 12,14 | 9,11 | 12,66 | 9,53 | 13,22 | 9,95 | 13,44 | 10,12 | 12,80 | 9,64 |
| Kolumbien | Barranquilla | 15,12 | 11,34 | 15,88 | 11,93 | 16,44 | 12,35 | 16,55 | 12,43 | 16,55 | 12,43 | 15,76 | 11,84 |
| Kuba | Havana | 13,15 | 9,91 | 13,73 | 10,37 | 14,40 | 10,90 | 14,92 | 11,23 | 15,12 | 11,34 | 14,40 | 10,80 |
| Mexiko | Mexiko City | 14,49 | 11,09 | 15,08 | 11,55 | 15,71 | 12,11 | 16,28 | 12,55 | 16,51 | 12,73 | 15,72 | 12,12 |
| Peru | Lima | 19,53 | 14,70 | 20,20 | 15,20 | 20,80 | 15,62 | 20,92 | 15,71 | 20,92 | 15,71 | 19,92 | 14,96 |
| Uruguay | Montevideo | 20,25 | 15,19 | 20,50 | 15,37 | 21,32 | 16,00 | 22,12 | 16,60 | 22,39 | 16,80 | 21,32 | 16,00 |
| Venezuela | Caracas | 14,32 | 10,75 | 15,04 | 11,30 | 15,67 | 11,75 | 15,79 | 11,84 | 15,79 | 11,84 | 15,04 | 11,28 |
| Vereinigte Staaten | New York | 11,47 | 8,61 | 12,05 | 9,07 | 12,58 | 9,46 | 13,13 | 9,87 | 13,36 | 10,04 | 12,72 | 9,56 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: III. Luftverkehr
noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr
Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren von Frankfurt (Main)
nach wichtigen internationalen Flughäfen
Raten in DM je kg*

| Warenart | Bestimmungsort | Mindest- gewicht in kg | Stand November | | | | | Stand Mai |
|---|---|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 |
| von Frankfurt (Main) nach | | | | | | | | |
| Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g. | d) Boston | 45 | 4,54 | 4,62 | 4,62 | 4,62 | 4,62r | 4,40 |
| | Brüssel | 250 | 0,46 | 0,46 ¹⁾ | 0,46 ²⁾ | 0,46 ²⁾ | 0,46 ²⁾ | 0,44 ²⁾ |
| | c) Göteborg | 100 | 1,39 | 1,47 | 1,47 | — | — | — |
| | d) New York | 45 | 4,54 | 4,62 | 4,62 | 4,62 | 4,62r | 4,40 |
| | c) Stockholm | 100 | 1,60 | 1,68 | 1,68 | 1,76 | 1,76 | 1,68 |
| | c) Teheran | 250 | 4,83 | 4,83 | 4,66 ²⁾ | 3,82 ²⁾ | 3,82 ²⁾ | 3,64 ²⁾ |
| Gewebe, ohne Textilfertigwaren | c) Göteborg | 250 | 1,39 | 1,47 | 1,47 | — | — | — |
| | a) New York | 45 | 4,54 | 4,62 | 4,62 | 4,62 | 3,02 | 2,88 |
| | c) Stockholm | 100 | 1,60 | 1,68 | 1,68 | 1,76 | 1,76 | 1,68 |
| | c) Teheran | 250 | 4,83 | 4,83 | 4,66 ²⁾ | 3,82 ²⁾ | 3,82 ²⁾ | 3,64 ²⁾ |
| Holz, Kunstwaren | Casablanca | 100 | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,60 |
| Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung | a) Algier | 45 | 1,59 | 1,59 | 1,59 | 1,59 | 1,59 | 1,52 |
| | a) New York | 45 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 3 36 | 3,20 |
| Maschinen, Werkzeuge a. n. g., ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile | c) Brüssel | 100 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,44 |
| | New York | 45 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 4,84 |
| Maschinen, Geschäfts-, Büro- | Kairo | 100 | 3,24 | 3,40 | 3,86 ³⁾ | 3,86 ³⁾ | 3,86 ³⁾ | 3,72 ³⁾ |
| | New York | 45 | 5,08 | 5,33 | 5,33 | 5,33 | 5,33 | 5,08 |
| Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen | d) Algier | 100 | 1,51 | 1,51 | 1,51 | 1,51 | 1,51 | 1,44 |
| | c) Amsterdam | 100 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,44 |
| | c) Bagdad | 45 | 4,62 | 4,87 | 4,87 | 4,87 | 4,87 | 4,64 |
| | Baranquilla | 45 | 8,48 | 8,48 | 8,48 | 8,48 | 8,48 | 8,08 |
| | Bogotá | 45 | 9,53 | 9,53 | 9,53 | 9,53 | 9,53 | 9,08 |
| | Caracas | 45 | 8,57 | 8,57 | 8,57 | 8,57 | 8,57 | 8,16 |
| | Curacao | 45 | 7,94 | 7,94 | 7,94 | 7,94 | 7,94 | 7,56 |
| | Houston | 45 | — | 6,59 | 6,72 | 6,72 | 6,72 | 6,40 |
| | Mexiko City | 45 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,56 |
| | New York | 45 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 4,84 |
| | Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktischen sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen | c) Beirut | 100 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 |
| c) Brüssel | | 250 | 0,46 | 0,46 | 0,42 | 0,42 | 0,42 | 0,40 |
| | | 100 | — | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,44 |
| c) Casablanca | | 100 | 1,93 | 1,93 | 1,93 | 1,93 | 1,93 | 1,84 |
| c) Teheran | | 250 | 5,29 ²⁾ | 5,29 ¹⁾ | 4,66 ²⁾ | — | — | — |
| c) Tunis | | 100 | 1 60 | 1,60 | 1,60 | 1,60 | 1,60 | 1,52 |
| Optische Waren, photographische und Projek- tionsausrüstungen, einschl. Zubehör und Ersatzteile a. n. g. | Algier | 45 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,44 |
| | d) Mexiko City | 45 | 7,69 | 7,85 | 7,85 | 7,85 | 7,85 | 7,48 |
| | a) New York | 45 | 5,09 | 5,25 | 5,25 | 5,25 | 3,40 | 3,24 |
| Instrumente, Apparate und Zubehör | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| Wissenschaftliche und Labor- | c) London | 100 | 0,71 | 0,71 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,72 |
| | | 45 | — | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,84 |
| Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör | Athen | 45 | — | — | 2,44 | 2,44 | 2,44 | 2,32 |
| | Beirut | 45 | — | — | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,28 |
| | Houston | 45 | 6,59 | 6,76 | 6,89 | 6,89 | 6,89 | 6,56 |
| | Kairo | 45 | — | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,28 |
| | b) New York | 45 | 5,08 | 5,25 | 5,25 | 5,25 | 3,40 | 3,24 |
| | | | | | | | | |
| Uhren aller Art a. n. g. | Houston | 45 | 7,52 | 7,52 | 7,64 | 7,64 | 7,64 | 7,28 |
| | Montreal | 45 | — | — | 6,38 | 6,38 | 6,38 | 5,72 |
| | New York | 45 | 6,01 | 6,01 | 6,01 | 6,01 | 6,01 | 5,72 |
| Silberschmiedewaren und Schneidwaren aus Silber | Houston | 45 | — | — | — | 7,52 | 7,52 | 7,16 |
| | c) New York | 45 | — | — | — | 5,88 | 5,88 | 5,60 |
| Kugellager | London | 100 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,84 |
| Bijouteriewaren | d) London | 45 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,84 |
| | c) New York | 45 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 4,84 |
| Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. | a) Bagdad | 100 | — | — | 4,70 | 4,70 | 4,70 | 4,48 |
| | c) Brüssel | 250 | 0,46 | 0,46 ¹⁾ | 0,46 ¹⁾ | 0,46 ¹⁾ | 0,46 ¹⁾ | 0,44 ¹⁾ |
| | a) Damaskus | 100 | — | 3,65 | 3,65 | 3,53 | 3,53 | 3,36 |
| | Mexiko City | 45 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,69 | 7,32 |
| | a) New York | 45 | 5,09 | 5,09 | 5,09 | 3,82 | 3,82 | 3,64 |
| | a) Teheran | 100 | 5,45 | 5,59 | 4,66 ²⁾ | 3,82 ²⁾ | 3,82 ²⁾ | 3,64 ²⁾ |
| | | | | | | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

noch: III. Luftverkehr
noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr
noch: Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren nach Frankfurt (Main)
von wichtigen internationalen Flughäfen
Raten in DM je kg*

| Warenart | Versandort | Mindest- gewicht in kg | Stand November | | | | | Stand Mai 1961 |
|---|---|------------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | |
| nach Frankfurt (Main) von | | | | | | | | |
| Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unter- kleidung a. n. g. | Barcelona | 100 | — | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,28 |
| | d) Brüssel | 100 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,46 | 0,36 |
| | c) Malmö | 100 | 1,22 | 1,26 | 1,26 | 1,26 | 1,26 | 1,20 |
| | c) Manchester | 250 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 0,88 | 0,88 | 0,84 |
| | Mexiko City | 45 | 7,14 | 7,22 | 7,22 | 7,22 | 7,22 | 6,88 |
| | Paris | 45 | — | 0,55 ¹⁾ | 0,55 ¹⁾ | 0,55 | 0,50 | 0,48 |
| | c) New York | 45 | 4,54 | 4,62 | 4,66 | 4,63 ⁵⁾ | 4,63 ⁵⁾ | 4,41 ⁵⁾ |
| | Tel Aviv/Jaffa .. | 100 | 3,23 | 3,23 | 3,23 | 3,23 | 3,23 | 3,08 |
| | c) Zürich | 45 | — | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,56 |
| | Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ... | c) Manchester | 100 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 0,97 |
| c) Manchester | | 500 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,80 |
| New York | | 45 | 4,54 | 4,62 | 4,66 | 4,63 ⁵⁾ | 3,06 ⁵⁾ | 2,91 ⁵⁾ |
| Tokio | | 100 | — | — | 9,41 ³⁾ | 9,41 ³⁾ | 8,74 ³⁾ | 8,00 ³⁾ |
| Gewebe, ohne Textilfertigwaren | Bogotá | 45 | 8,99 | 9,07 | 9,07 | 9,07 | 9,07 | 8,64 |
| | Caracas | 45 | 6,64 | 6,72 | 6,72 | 6,72 | 6,72 | 6,40 |
| | Dublin | 45 | — | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,18 | 1,12 |
| | c) London | 100 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,76 | 0,72 |
| | c) Manchester | 100 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 0,92 |
| | Mexiko City | 45 | 7,14 | 7,22 | 7,22 | 7,22 | 7,22 | 6,88 |
| | New York | 45 | 4,54 | 4,62 | 4,66 | 4,63 ⁵⁾ | 3,06 ⁵⁾ | 2,91 ⁵⁾ |
| | Paris | 45 | 0,50 | 0,50 ¹⁾ | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,48 |
| | Tokio | 100 | — | — | 9,41 ³⁾ | 9,41 ³⁾ | 8,74 ³⁾ | 8,00 ³⁾ |
| | Tierische Eingeweide und/oder Gedärme ... | Damaskus | 100 | 2,56 | 2,81 | 2,81 | 2,26 ²⁾ | 2,06 ²⁾ |
| Delhi | | 100 | 3,49 | 3,49 | 3,49 | 3,49 | 3,49 | 3,32 |
| Istanbul | | 250 | — | — | — | 2,35 | 2,35 | 2,24 |
| Kairo | | 100 | — | 2,35 | 2,35 | 2,27 ²⁾ | 2,27 ²⁾ | 2,16 ²⁾ |
| Kalkutta | | 100 | 4,24 | 4,24 | 4,24 | 4,24 | 4,24 | 4,04 |
| Karachi | | 100 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,28 |
| Oran | | 100 | — | — | 1,60 | 1,60 | 1,60 | 1,52 |
| Teheran | | 250 | 3,02 | 3,02 | 2,39 | 2,39 | 2,39 | 2,28 |
| Gold, verfeinert oder unverfeinert | | f) Johannesburg ... | 1000 | 9,41 | 9,41 | 9,41 | 9,41 | 9,41 |
| | Istanbul | 250 | 2,39 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,40 |
| Opium roh | Istanbul | 250 | 2,39 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,40 |
| | Montreal | 250 ⁶⁾ | — | — | — | 4,17 ⁶⁾ | 4,17 ⁶⁾ | 3,62 ⁶⁾ |
| Chemikalien, Drogen, Pharmazeutik- und Arzneimittel a. n. g. | | 45 | 5,54 | 5,46 | 5,46 | 5,46 ⁵⁾ | 5,46 ⁵⁾ | 4,85 ⁵⁾ |
| | b) New York | 250 ⁶⁾ | — | — | — | 3,80 ⁶⁾ | 3,80 ⁶⁾ | 3,62 ⁶⁾ |
| Kosmetika Toilettenartikel u. Parfüme a. n. g. | | 45 | 5,08 | 5,08 | 5,12 | 5,09 ⁵⁾ | 5,09 ⁵⁾ | 4,85 ⁵⁾ |
| | b) New York | 45 | 5,08 | 5,08 | 5,12 | 5,09 ⁵⁾ | 5,09 ⁵⁾ | 4,85 ⁵⁾ |
| Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. | Bergen | 100 | — | 1,89 | 1,89 | 1,89 | 1,89 | 2,08 ³⁾ |
| | Glasgow | 250 | 1,05 ¹⁾ | — | — | 1,18 | 1,18 | 1,12 |
| | b) Houston | 45 | 6,59 | 6,26 | 6,30 | 6,30 ⁵⁾ | 6,30 ⁵⁾ | 6,00 ⁵⁾ |
| | b) New York | 45 | 5,09 | 5,33 | 5,38 | 5,37 ⁵⁾ | 5,37 ⁵⁾ | 5,11 ⁵⁾ |
| | Stockholm | 100 | 1,72 ³⁾ | 1,81 ³⁾ | 1,85 ³⁾ | 1,89 ³⁾ | 1,89 ³⁾ | 1,84 ³⁾ |
| | | | | | | | | |
| Optische Instrumente, Apparate und Zubehör | d) Mailand | 100 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,76 |
| | d) Mailand | 250 | 0,71 | 0,71 | 0,71 | 0,71 | 0,71 | 0,68 |
| | d) Mailand | 500 | — | — | — | — | — | — |
| Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. ⁸⁾ | a) New York/Boston | 45 | 5,08 | 5,08 | 5,08 | 5,08 ⁵⁾ | 5,08 ⁵⁾ | 4,85 ⁵⁾ |
| Fische und Fischwaren | Belgrad | 100 | — | 1,47 | 1,47 | 1,47 | 1,47 | 1,40 |
| | Lissabon | 100 | 1,55 | 1,55 | — | — | — | — |
| | Lissabon | 250 | 1,22 | 1,22 | — | 2,06 ^{3)r} | 2,06 ^{3)r} | 1,97 ³⁾ |
| | Tanger | 45 | — | 1,72 | 1,72 | 1,72 | 1,72 | — |
| | | | | | | | | |
| Pelze, Häute, Felle, ohne Pelzbekleidung a. n. g. | Athen | 45 | — | — | — | 2,69 | 2,81r | 2,68 |
| | | 100 | 2,44 | 2,44 | — | 2,44 | 2,44 | 2,32 |
| | | 250 | — | — | — | 2,18 | 1,81 | 1,72 |
| | | 500 | — | — | — | 1,81 | — | — |
| | Bangkok ⁹⁾ | 45 ⁹⁾ | 5,12 | 5,12 | 5,12 | 5,12 | 5,12 | 4,88 |
| | Johannesburg ... | 250 | 4,70 | — | 4,96 | 4,96 | 4,96 | 4,72 |
| | Karachi ¹⁰⁾ | 100 | 3,15 | 3,15 | 3,15 | 3,15 | 3,15 | 3,00 |
| | b) London | 100 | 0,76 | 0,76 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,84 |
| | d) Mailand ¹¹⁾ | 100 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,84 |
| | b) Montreal | 45 | 5,54 | 5,37 | 4,49 | 4,54 ⁵⁾ | 4,54 ⁵⁾ | 3,97 ⁵⁾ |
| | New York | 45 | — | 5,03 ¹²⁾ | 4,20 ¹²⁾ | 4,17 ^{5) 12)} | 4,17 ^{5) 12)} | 3,97 ^{5) 12)} |
| | a) Paris ¹³⁾ | 100 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 | 0,59 ⁵⁾ | 2,59 ⁵⁾ |
| | Teheran | 250 | 2,86 | 2,86 | 2,39 | 2,39 | 2,39 | 2,28 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Gebühren für Briefsendungen im Bundesgebiet und im Auslandsverkehr

Sätze in Pf.

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Briefe | | | | | | | | | | Postkarten | | |
|---|--------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|
| | Orts- | | | | Fern- | | | | Auslands- | | Orts- | Fern- | Auslands- |
| | verkehr | | | | | | | | | | | | |
| | bis 20 g | über 20 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | über 500 g bis 1000 g | bis 20 g | über 20 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | über 500 g bis 1000 g | bis 20 g | jede weit. 20 g | verkehr | | |
| ab 1. 12. 1933 .. | 8 | 16 | 20 | 30 | 12 | 24 | 40 | 60 | 25 | 15 | 5 | 6 | 15 |
| ab 1. 3. 1946 | 16 | 32 | 40 | 60 | 24 | 48 | 80 | 120 | 50 | 30 | 10 | 12 | 30 |
| ab 1. 9. 1948 | 10 | 20 | 30 | 40 | 20 | 40 | 60 | 80 | 30 | 20 | 8 | 10 | 20 |
| ab 1. 7. 1954 | 10 | 20 | 30 | 40 | 20 | 40 | 60 | 80 | 40 | 20 | 8 | 10 | 20 |
| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Drucksachen | | | | | | | Geschäftspapiere | | | | | |
| | Inlands- | | | | Auslands | | | Inlands- | | | Auslands- | | |
| | verkehr | | | | | | | | | | | | |
| | bis 20 g | über 20 g bis 50 g | über 50 g bis 100 g | über 100 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | bis 50 g | jede weit. 50 g | bis 100 g | über 100 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | bis 50 g | jede weit. 50 g | min- destens |
| ab 1. 12. 1933 . . | 3 | 4 | 8 | 15 | 30 | 5 | 5 | 8 | 15 | 30 | 5 | 5 | 25 |
| ab 1. 3. 1946 | 6 | 8 | 16 | 30 | 60 | 10 | 10 | 16 | 30 | 60 | 10 | 10 | 50 |
| ab 1. 9. 1948 | 4 | 6 | 10 | 20 | 40 | 10 | 5 | 20 | 30 | 50 | 10 | 5 | 30 |
| ab 1. 7. 1954 . . | 7 | 10 | 15 | 25 | 50 | 10 | 10 | 25 | 25 | 50 | 10 | 10 | 40 |
| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Warenproben | | | | | | | Päckchen | | | | | |
| | Inlands- | | | | Auslands- | | | Inlands- verkehr | Auslandsverkehr | | | | |
| | verkehr | | | | | | | | | | | | |
| | bis 100 g | über 100 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | bis 50 g | jede weit. 50 g | mindestens | | | für je 50 g | mindestens | | | |
| ab 1. 12. 1933 .. | 8 | 15 | 30 | 5 | 5 | 10 | 40 | 10 | 50 | | | | |
| ab 1. 3. 1946 .. | 16 | 30 | 60 | 10 | 10 | 20 | 80 | 20 | 100 | | | | |
| ab 1. 9. 1948 .. | 10 | 20 | 40 | 10 | 5 | 10 | 60 | 10 | 60 | | | | |
| ab 1. 7. 1954 .. | 15 | 25 | 50 | 10 | 10 | 20 | 70 | 20 | 80 | | | | |

B. Gebühren für Paketsendungen im Bundesgebiet (Entfernung 76 bis 150 km)¹⁾

Sätze in Pf. je kg

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | a) 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 |
| ab 15. 1. 1932 ... | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 105 | 120 | 135 | 150 |
| ab 1. 3. 1946 ... | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 210 | 240 | 270 | 300 |
| ab 1. 9. 1948 ... | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 220 | 240 |
| ab 20. 10. 1951 ... | 80 | 100 | 125 | 150 | 175 | 200 | 225 | 250 | 275 | 300 |
| ab 1. 5. 1958 ... | 100 | 120 | 150 | 180 | 210 | 240 | 270 | 300 | 330 | 360 |
| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | noch: a) Pakete | | | | | | b) 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 7 kg | über 6 kg bis 7 kg | |
| ab 15. 1. 1932 ... | 165 | 180 | 195 | 210 | 225 | 240 | 40 | 45 | 50 | |
| ab 1. 3. 1946 ... | 330 | 360 | 390 | 420 | 450 | 480 | — ²⁾ | — ³⁾ | — ²⁾ | |
| ab 1. 9. 1948 ... | 260 | 280 | 300 | 320 | 340 | 360 | — ²⁾ | — ³⁾ | — ²⁾ | |
| ab 20. 10. 1951 ... | 325 | 350 | 375 | 400 | 425 | 450 | 70 | 80 | 90 | |
| ab 1. 5. 1958 ... | 390 | 420 | 450 | 480 | 510 | 540 | 80 | 100 | 120 | |

C. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Bundesgebiet

Sätze in Pf.

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Zeitungsgebühr ³⁾ | | | | Zeitungszustellgebühr | | | | | |
|---|---|---------------------|---------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--|---|---------------------------|
| | für jede Ausgabe ⁴⁾ im durchschnittlichen Nummerngewicht | | | | für jede Zeitung monatlich | | | | | |
| | bis 30 g monatlich: | über 30 g | über 50 g | über 100 g | bei monatlich | | bei wöchentlich einmalig | zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche | Höchsatz | |
| | | für jedes weitere g | | | einmalig | zweimalig | | | | |
| | bis 50 g | bis 100 g | bis 1000 g | Erscheinen | | | | | | |
| ab 1. 12. 1933 | 3,00 | 0,10 | 0,06 | 0,03 | 2 | 4 | 6 | 6 | 72 | |
| ab 1. 3. 1946 | 6,00 | 0,20 | 0,12 | 0,03 | 4 | 8 | 12 | 12 | 144 | |
| ab 1. 9. 1948 | 5,00 | 0,15 | 0,10 | 0,05 | 3 | 6 | 9 | 9 | 108 | |
| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Postzeitungsgut ⁵⁾ | | | Bahnhofszeitungen ⁶⁾ | | | | | | |
| | Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen | | Entf. Geb. je 10 km Streckenlg. | für jede Sendung im Gewicht | | | | | zusätzlich für jede weit. 500 g ⁴⁾ | |
| | bis 50 km | über 50 km | | bis 100 g | über 100 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | über 500 g bis 1000 g | über 1000 g bis 1500 g | | über 1500 g bis 2000 g |
| ab 1. 12. 1933 ... | 2,5 | 5,0 | 20,0 | 5 | 10 | 20 | 30 | 45 | 60 | 10 |
| ab 1. 3. 1946 | 5,0 | 10,0 | 40,0 | 10 | 20 | 40 | 60 | 90 | 120 | 20 |
| ab 1. 9. 1948 ... | 3,5 | 7,5 | 30,0 | 8 | 15 | 30 | 45 | 70 | 90 | 15 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 12, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

D. Gebühren für den Fernsprechdienst im Bundesgebiet

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechanschlüsse

| Jahr und 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 | | | | | | |
| a) für Einzelanschlüsse: | | | | | | | |
| ab 1. 5. 1934 | 3,00 | 3,50 | 4,00 | 4,50 | 5,00 | 5,50 | 6,00 |
| ab 1. 4. 1946 | 4,50 | 5,25 | 6,00 | 6,75 | 7,50 | 8,25 | 9,00 |
| ab 1. 7. 1954 | 6,00 | | 8,00 | 10,00 | | 12,00 | |
| b) für Zweieranschlüsse: | | | | | | | |
| ab 1949 | 3,00 | 3,50 | 4,00 | 4,50 | 5,00 | 5,50 | 6,00 |
| ab 1. 4. 1946 | 4,50 | 5,25 | 6,00 | 6,75 | 7,50 | 8,25 | 9,00 |
| ab 1. 6. 1950 | 3,50 | 4,25 | 5,00 | 5,75 | 6,50 | 7,25 | 8,00 |
| ab 1. 7. 1954 | 4,00 | | 5,50 | 7,00 | | 8,00 | |

2. Ortsgesprächsgebühren

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Gebühr für ein Ortsgespräch | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|----------------------|
| | von einer Teilnehmersprechstelle | von einer öffentlichen Sprechstelle | |
| | | mit gewöhnlichen Sprechapparat | mit Munzfernsprecher |
| ab 1. 5. 1927 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| ab 1. 4. 1946 | 0,15 | 0,15 | 0,15 |
| ab 1. 6. 1950 | 0,15 | 0,20 | 0,20 |
| ab 1. 7. 1954 | 0,16 | 0,16 | 0,20 |

3. Ferngesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| | bis 5 km | üb. 5 km bis 10 km | üb. 10 km bis 15 km | üb. 15 km bis 25 km | üb. 25 km bis 50 km | üb. 50 km bis 75 km | üb. 75 km bis 100 km | üb. 100 km bis 200 km | üb. 200 km bis 300 km | üb. 300 km bis 400 km | üb. 400 km bis 500 km | üb. 500 km bis 600 km | üb. 600 km |
| a) in den Hauptverkehrsstunden von 8 bis 19 Uhr, bzw. ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr | | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 5. 1927 | 0,10 | 0,30 | 0,30 | 0,40 | 0,60 | 0,90 | 1,20 | 1,50 | 1,80 | 2,10 | 2,40 | 2,70 | 3,00 ²⁾ |
| ab 1. 1. 1940 | 0,20 | 0,30 | 0,30 | 0,40 | 0,60 | 0,90 | 1,20 | 1,50 | 1,80 | 2,10 | 2,40 | 2,70 | 3,00 |
| ab 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 | |
| ab 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 | |
| ab 1. 7. 1954 | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 2,40 | 2,88 | | 3,36 | | | |
| b) in den Abend- und Nachtstunden von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, bzw. ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr | | | | | | | | | | | | | |
| ab 1. 5. 1927 | 0,10 | 0,20 | 0,20 | 0,27 | 0,40 | 0,60 | 0,80 | 1,00 | 1,20 | 1,40 | 1,60 | 1,80 | 2,00 ⁴⁾ |
| ab 1. 1. 1940 | 0,20 | 0,20 | 0,26 ^{2/3} | 0,40 | 0,60 | 0,80 | 1,00 | 1,20 | 1,40 | 1,60 | 1,80 | 2,00 | |
| ab 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 | |
| ab 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 | |
| ab 1. 6. 1950 | 0,30 | 0,45 | 0,60 | 0,90 | 1,35 | 1,80 | 2,16 | 2,52 | 2,88 | 3,24 | 3,60 | | |
| ab 1. 7. 1954 | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 1,92 | 2,30 | | 2,69 | | | |

4. Ferngesprächsgebühren im Selbstwählferndienst

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ⁵⁾ | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------|
| | innerhalb des Kno- tenamts- bereichs ⁶⁾ | bei Entfernungen zwischen den Knotenämtern ⁶⁾ | | | | | bei Entfernungen zwischen den Hauptämtern ⁶⁾ | | | | | |
| | | 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 |
| a) in den Hauptverkehrsstunden von 8 bis 19 Uhr, bzw. ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr | | | | | | | | | | | | |
| Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes | | | | | | | | | | | | |
| ab Juli 1952 | | | | | | | | | | | | |
| ab 11. 8. 1953 . . . | 0,30 | 0,45 | 0,60 | 0,90 | 1,35 | 1,80 | 2,25 | 2,70 | 3,15 | 3,60 | 4,05 | 4,50 |
| ab 1. 7. 1954 | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 2,40 | 2,88 | | 3,36 | | |
| ab 1. 3. 1956 . . . | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 2,40 | 2,88 | | 3,36 | | |
| b) in den Abend- und Nachtstunden von 19 bis 24 und von 0 bis 7 Uhr ⁷⁾ | | | | | | | | | | | | |
| Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁸⁾ | | | | | | | | | | | | |
| ab Juli 1952 | | | | | | | | | | | | |
| ab 11. 8. 1953 . . . | 0,30 | 0,40 | 0,60 | 0,90 | 1,20 | 1,50 | 1,80 | 2,10 | 2,40 | 2,70 | 3,00 | |
| ab 1. 7. 1954 | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,28 | 1,60 | 1,92 | | | 2,24 | | |
| ab 1. 3. 1956 | 0,32 | 0,48 | | | | | 0,64 | | | | | |

E. Gebühren für den Telegrafendienst im Bundesgebiet

| Jahr und Stichtag der Neufestsetzung | Wortgebühr ⁹⁾ | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------------------------|
| | gewöhnliche | | dringende | | Blitz-telegramme | Brief-telegramme ¹⁰⁾ |
| | Ortstelegramme | Ferntelegramme | Ortstelegramme | Ferntelegramme | | |
| ab 1. 4. 1929 | 0,08 | 0,15 | 0,24 | 0,45 | 1,50 | 0,05 |
| ab 1. 3. 1931 | 0,08 | 0,15 | 0,16 | 0,30 | 1,50 | 0,05 |
| ab 1. 4. 1946 | 0,15 | 0,20 | 0,30 | 0,40 | 2,00 | 0,11 ¹¹⁾ |
| ab 1. 8. 1948 | 0,10 | 0,15 | 0,20 | 0,30 | 1,50 | 0,05 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 12, Quellenverzeichnis vgl. Seite 36.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

- A. **Verkehrspreise: Bundesrepublik Deutschland**
 B. **Personenfahrpreise des Auslands und im Transitverkehr**

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)
 Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main),
 Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-,
 Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öf-
 fentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutsch-
 land (Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Wäh-
 rungen)

II. Schiffsverkehr

- A. **Frachtsätze der Binnenschifffahrt**
 B. **Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge**
 C. **Frachtraten der Trampschifffahrt**
 1. im Küstenverkehr

Bundesministerium für Verkehr, Bonn
 Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg
 Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände)
 Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg
 (Kleinwasser-Zuschlags-Sätze)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London
 Frachtenspiegel des Verbands deutscher Küstenschiffer,
 Hamburg-Altona
 Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweignieder-
 lassung Hamburg
 Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg
 Transportdienst, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg
 Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte
 deutscher Wirtschaftszeitungen

2. im Überseeverkehr

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
 Iron and Coal, London
 Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweignieder-
 lassung Hamburg
 Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin
 Wirtschafts-Correspondent, Hamburg
 Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg
 Transportdienst, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg
 Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg
 F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg
 Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte
 deutscher Wirtschaftszeitungen

D. Index der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex
 Index der Trampschiffahrtsfrachten,
 Großbritannien
 Index der Tankerfrachten, Großbritannien
 Index der Seefrachtraten, Niederlande
 Index der Trampschiffahrtsraten, Dänemark
 Index der Seefrachtraten, Norwegen
 Index der Seefrachtraten, Schweden
 Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
 Chamber of Shipping of the United Kingdom, London

Harley Mullion and Co. Ltd., London
 Joh. den Braber, Rotterdam
 Statistiske Efterretninger, Kobenhavn
 Norwegian Shipping News, Oslo
 Kommers Kollegium, Stockholm
 Informazioni Marittime, Roma

E. Sonstige Schifffahrtsindices

Activity-Index
 Zeitcharter-Volume-Index
 Getreidetanker-Rentabilitäts-Index
 Average Freight Rate Assessment für die
 Tankerfahrt

Westinform Weekly Market Service, London
 Westinform Weekly Market Service, London
 Westinform Weekly Market Service, London
 Lloyd's List and Shipping Gazette, London

III. Luftverkehr

- A. **Flugpreise im Personenverkehr (IATA-Preise)**
 B. **Luftfrachten im Güterverkehr (IATA-Raten)**
 für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg
 für Waren mit Spezialluftfrachtraten (im Verkehr
 von und nach Frankfurt)

ABC World Airways Guide, London
 Fluglisten verschiedener in- und ausländischer Fluggesell-
 schaften (Lufthansa, KLM, PAA, Air France, BOAC, BEA,
 SAS, Swissair, SABENA, Alitalia u. a. m.)
 Tariflisten für allgemeine bzw. Spezialluftfrachtraten ver-
 schiedener in- und ausländischer Fluggesellschaften (Luft-
 hansa, KLM, PAA, Air France, BEA, SAS, Swissair,
 SABENA u. a. m.)

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- u. Fernmeldewesen, Bonn

PREISE - LÖHNE - WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Die Serie gliedert sich in 16 Einzelreihen

Reihe 1: Einfuhrpreise und Index der Einkaufspreise für Auslandsgüter

Die Reihe erscheint jährlich mit den Monatszahlen (etwa 70 Waren und 120 Meßziffern) für das abgelaufene Jahr und den Durchschnitt für die Jahre seit 1950 sowie monatlich mit den neuesten Zahlen.

Reihe 2: Preise und Preisindex ausgewählter Grundstoffe

Diese Reihe erscheint jährlich mit Monatszahlen (etwa 95 Grundstoffe und etwa 200 Meßziffern) sowie monatlich nur mit Preisindices. Die Monatshefte wurden bis März 1960 in der Arbeitsreihe VI/2 der Statistischen Berichte herausgegeben.

Reihe 3: Preise und Preisindices für industrielle Produkte

Diese Reihe erscheint jährlich mit etwa 500 monatlich errechneten Meßziffern für das Berichtsjahr sowie für frühere Jahre. Das erste Heft (erschienen im März 1961) enthält die Indices von 1950 bis 1960. Außerdem werden ab August 1960 Monatshefte mit Preisen und Preisindices als Fortsetzung des früheren Statistischen Berichtes Arbeitsreihe VI/6 herausgegeben.

Reihe 4: Preise und Preisindices für die Land- und Forstwirtschaft

Die Reihe (etwa 350 Meßziffern) enthält die Indices der Erzeugerpreise land- und forstwirtschaftlicher Produkte sowie die der Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel und ist erstmalig für die Jahre und Monate (z. T. Vierteljahre) von 1950 bis 1958/59 herausgegeben worden. Sie wird jährlich fortgesetzt. Als Ergänzung hierzu erscheinen Monatshefte.

Reihe 5: Meßziffern für Bauleistungspreise und Preisindices für Bauwerke

Die vierteljährlich erscheinende Reihe bringt Meßziffern für Bauleistungspreise, Preisindices für Bauarbeiten verschiedener Bauwerke wie z. B. Wohngebäude (Ein- und Mehrfamiliengebäude) und Nichtwohngebäude (Büro-, gewerbliche Betriebs-, landwirtschaftliche Betriebs- und gemischt genutzte Gebäude). Eine Erweiterung durch Indices für verschiedene Straßenarten ist vorgesehen. Die Hefte enthalten außerdem das Verzeichnis der Regelleistungen, Baubeschreibungen und Wägungsschemata für die einzelnen Bauwerkstypen. Die Reihe erscheint als Fortsetzung der früheren Statistischen Berichte VI/21. Jedem Heft geht ein Vorbericht voraus.

Reihe 6: Einzelhandelspreise und Indices der Verbraucherpreise

Neben den monatlichen Landes- und Bundesdurchschnittspreisen für rund 300 Waren und Leistungen und den Bundesdurchschnitt für etwa 55 bis 60 Waren und Leistungen sowie einigen bundeseinheitlichen Tarif- und Gebührensätzen enthält das Jahressheft dieser Reihe die monatliche Entwicklung des Preisindex für die Lebenshaltung (gegliedert nach Bedarfs- und Warengruppen sowie Waren) und des Index der Einzelhandelspreise (gegliedert nach Branchen sowie Warengruppen und Waren). Ferner sind Übersichten aufgenommen, die die Streuung der Preise für die Lebenshaltung an einem Stichtag erkennen lassen. Als Ergänzung wird außerdem monatlich ein Heft mit den neuesten Berechnungsergebnissen zum Preisindex für die Lebenshaltung und zum Index der Einzelhandelspreise sowie mit Bundesdurchschnittspreisen und ein kurzgefaßter Vorbericht herausgegeben. Außerdem erscheint wöchentlich noch eine Ausgabe mit den Meßziffern der Verbraucherpreise ausgewählter Nahrungsmittel in den Landeshauptstädten.

Reihe 7: Preise für Verkehrsleistungen

Die Reihe erscheint viermal im Jahr. Sie gibt Auskunft über Preise im Eisenbahnverkehr, in der See- und Binnenschifffahrt und im Luftverkehr (350 Verkehrsrelationen und 60 Indexreihen), überwiegend mit Monatszahlen.

Reihe 8: Großhandelspreise im Ausland

Vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate erscheinen 3 Hefte in monatlichem Abstand

Teil I: Nahrungs- und Genußmittel, Technische Öle u. ä. (etwa 75 Waren in 540 Preisreihen)

Teil II: Textilien, Leder, Papier, Harze, Treibstoffe, Baustoffe u. ä. (etwa 65 Waren in 540 Preisreihen)

Teil III: Kohle, Metalle, Chemikalien, Kunststoffe u. ä. (etwa 100 Waren in 540 Preisreihen).

Als aktuelle Berichte werden monatlich die Hefte „Weltmarktpreise ausgewählter Waren“ herausgegeben, die eine Auswahl aus den Teilen I—III enthalten.

Reihe 9: Einzelhandelspreise im Ausland

Die Reihe erscheint vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate (mehr als 40 Länder mit etwa 1600 Preisreihen und Preisindices für die Lebenshaltung in etwa 100 Ländern).

Reihe 10: Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung

Der Bericht erscheint in ausführlicher Form einmal jährlich und enthält internationale Kaufkraftvergleiche (Verbraucherpreisparitäten) der ausländischen Währungen im Verhältnis zur RM/DM als Ergebnisse von Preisvergleichen für Waren und Dienstleistungen der Lebenshaltung im langjährigen Überblick. Bisher wurden Vergleiche mit über 40 Ländern durchgeführt. Daneben erscheint ein monatlicher Bericht in der gleichen Reihe zur aktuellen Unterrichtung, der jeweils neuere Fortrechnungsergebnisse bzw. die Ergebnisse neu berechneter Preisvergleiche enthält.

Reihe 11: Tariflöhne und -gehälter

Eine Loseblattsammlung, die im Mai und November eines jeden Jahres auf den neuesten Stand gebracht wird und sich in Teil I für Arbeiter und Teil II für Angestellte gliedert, enthält Lohnsätze aus 341 und Gehaltssätze aus 126 Tarifverträgen. Es werden Zeittlohnsätze der höchsten tariflichen Altersstufe und Monatsgehälter (Anfangs- und Endgehälter) für ausgewählte Lohn- bzw. Gehaltsgruppen sowie „Wichtige tarifliche Regelungen“ dargestellt. Als Teil III erscheint vierteljährlich ein Heft, das die vierteljährlichen Entwicklungsreihen des Index der Tariflöhne und -gehälter sowie der tariflichen Arbeitszeiten in der Gliederung nach Wirtschaftsgruppen enthält.

Reihe 12: Verdienste und Löhne im Ausland

Der Bericht bringt jährlich in 2 Heften (Heft 1: Arbeitnehmerverdienste und Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland; Heft 2: Tariflöhne und Lohnindices in ausgewählten Ländern) Angaben über Arbeitnehmerverdienste, tarifliche Lohn- und Gehaltssätze, Lohnindices, Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland. Neben Tabellen enthält er begriffliche und methodische Erläuterungen zu den Statistiken der einzelnen Länder.

Reihe 13: Wirtschaftsrechnungen

Jährlich wird in zwei Teilen über die Entwicklung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben sowie des Verbrauchs von Lebensmitteln in Vier-Personen-Arbeitnehmerhaushalten einer mittleren (Teil I) sowie Zwei- und Drei-Personen-Haushalten von Renten- und Fürsorgeempfängern einer unteren Verbrauchergruppe (Teil II) berichtet. Die Hefte enthalten Zahlen für die einzelnen Monate der Kalenderjahre sowie für die Monate im Vierteljahres- und Jahresdurchschnitt mit Vergleichszahlen für frühere Erhebungsjahre. Als Ergänzung zu Teil I erscheinen drei Vierteljahresshefte mit Angaben für die einzelnen Monate der Vierteljahre sowie der Monate im Vierteljahresdurchschnitt. Außerdem werden in Sonderheften die Ergebnisse von Jahresuntersuchungen für Haushalte verschiedener Bevölkerungsgruppen veröffentlicht, von denen Sonderheft 1 über Arbeitnehmerhaushalte 1949 und 1950/51, Sonderheft 2 über Rentnerhaushalte 1951/52, Sonderheft 3 über Bauern- und Landarbeiterhaushalte 1953 sowie Sonderheft 4/1 über Arbeiterhaushalte 1937 inzwischen erschienen sind.

Reihe 14: Arbeiterverdienste der Landwirtschaft

Eine halbjährlich für die Berichtsmonate März und September, ab 1959 jährlich für den Monat September, erscheinende Reihe enthält die durchschnittlichen Bruttobarverdienste ausgewählter Arbeitergruppen und die durchschnittlichen Arbeitszeiten der Arbeiter im Stundenlohn in Betrieben mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 20 und mehr Hektar. Auch Indices werden berechnet.

Reihe 15: Arbeitnehmerverdienste in Industrie und Handel

Die Reihe erscheint vierteljährlich – erstmalig mit Angaben für Februar 1957 – und bringt jeweils für den mittleren Monat des Quartals Angaben über die durchschnittlich bezahlten Wochenarbeitsstunden, Bruttostunden- und Bruttowochenverdienste der Arbeiter und die Monatsverdienste der Angestellten in 56 Wirtschaftsgruppen, gegliedert nach Geschlecht und Leistungsgruppen im Bundesgebiet und in den einzelnen Ländern. Auch Indices werden berechnet. Die Ergebnisse vor Februar 1957 wurden in der früheren Reihe 10 „Arbeiterverdienste“ veröffentlicht.

Reihe 16: Arbeiterverdienste im Handwerk

Die Reihe erscheint halbjährlich, erstmalig mit Angaben für November 1957.

**HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT · WIESBADEN
VERLAG: W. KOHLHAMMER GmbH · STUTTGART UND MAINZ**