

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1961



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1961



W. KOHLHAMMER VERLAG

Inhalt

Seite

Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Herbst 1961	4
Schaubilder	
Eisenbahnfrachten im Güterverkehr	7
Index der Trampschiffahrtsfrachten	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	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	16
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs	16
2. Eisenbahnfrachten 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 Güteklassen 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
Ölkuchen	22
Papierholz	22
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	25
Kopra	24
Schmittholz	25
Schrott	25
Schwefel	24
Schwefelkies	24
Zucker	24
D. Index der Seefrachtraten	
BRD	Deutscher Seefrachtenindex 26
Großbritannien	Index der Trampschiffahrtsfrachten 26
Großbritannien	Index der Tankerfrachten 26
Niederlande	Index der Seefrachtraten 26
Dänemark	Index der Trampschiffahrtsfrachten 26
Norwegen	Index der Seefrachtraten 26
Schweden	Index der Seefrachtraten 26
Italien	Internationaler Trampfrachten-Index 27
E. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien)	28
F. Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien)	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Gebühren für Briefsendungen im In- und Ausland	35
B. Gebühren für Paketsendungen	35
C. Gebühren für den Postzeitungsdienst	35
D. Gebühren für den Fernsprech- und Telegrafendienst	
1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechanschlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Ferngesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst	36
4. Ferngesprächsgebühren im Selbstwählferrndienst	36
5. Gebühren für den Telegrafendienst	36
Quellenverzeichnis	37

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet
Abgeschlossen am 16. Dezember 1961

Verkehrspreise im In- und Ausland im Herbst 1961

Während der Herbstmonate traten im Bundesgebiet¹⁾ in den Preisen für Verkehrsleistungen auf S c h i e n e und S t r a ß e keine wesentlichen Veränderungen ein. Über den von der Deutschen Bundesbahn beantragten Heizöltarif (AT 14 B 13) wurde noch nicht entschieden. Dieser Tarif soll die Frachtsätze der Bundesbahn für Erdöltransporte von bestimmten Raffineriestandorten zu einer kleinen Anzahl von Empfangsstationen den entsprechenden Sätzen anderer Verkehrsträger angleichen. Ebenso ist noch nicht sicher, ob die Kohlenfrachthilfe, die seit dem 1. Juli 1960 aus Mitteln des Heizölsteueraufkommens gespeist wird, über das Haushaltsjahr 1961 hinaus gewährt wird. Wünsche des westdeutschen Bergbaus hinsichtlich einer linearen Senkung des Kohletarifs (AT 6 B 1) sind zur Zeit noch Gegenstand von Verhandlungen mit der Bundesbahn. Inzwischen wurde die beantragte Verlängerung der Unterstützungstarife für Erztransporte der Bundesbahn von den Vorharzgruben nach Salzgitter und nach Hüttenbezirken im Ruhrrevier (AT 7 B 3 und 7 B 35) von der Hohen Behörde genehmigt. Auch die französische Eisenbahn erhielt die Genehmigung, weiterhin Tarifvergünstigungen für Erztransporte aus den Pyrenäen nach französischen Hüttenplätzen zu gewähren.

Für den Berufsverkehr im Bundesgebiet¹⁾ wurden die allgemeinen Monatskarten (am 1. 9.) und die Teilmonatskarten der Deutschen Bundesbahn (am 1. 11.) in der bisher geltenden Form offiziell aufgehoben. An ihre Stelle sind die bisherigen Arbeiter-Monats- und -Wochenkarten getreten, die nunmehr ohne Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis (bisher mit einem monatlichen Einkommen von nicht mehr als 1250 DM) ausgegeben werden. Diese sind damit ohne Preisänderung zu normalen Zeitkarten geworden. Außerdem können nach den neuen Tarifbestimmungen Arbeiterrückfahrkarten sowie Arbeiterkarten für Binnenschiffer und Seeleute auch von Angestellten und Beamten, und zwar ebenfalls ohne die Einkommensbegrenzung auf 1250 DM monatlich, gelöst werden. Beide Maßnahmen bedeuten einmal eine Tarifvereinfachung, zum anderen für den bisher nicht begünstigten Personenkreis eine Fahrpreisverbilligung.

Im Ausland ist die erst für den Beginn des Jahres 1962 erwartete Änderung der Personenfahrpreise der französischen Staatsbahnen bereits am 23. Oktober 1961 eingetreten. Sie sieht eine Erhöhung um 6,25% in beiden Wagenklassen vor. Dadurch soll eine weitere Zunahme des Betriebsdefizits verhindert werden. Ausgelöst wurde diese Maßnahme durch Lohnstreitigkeiten, in deren Verlauf für den 26. Oktober ein allgemeiner Eisenbahnerstreik für die Aufbesserung der Löhne ausgerufen wurde. — Die ägyptische Regierung gab bekannt, daß außer den Preisen für Lebensmittel, erster Ordnung auch die Tarife aller öffentlichen Transportmittel (Eisenbahn, Autobus und Straßenbahn) sowie sonstige Gebühren (z. B. für Presstelegramme) gesenkt werden, um die Lasten der Bevölkerung zu erleichtern.

Für die Ausarbeitung der Frachttarife im Güterkraftverkehr werden laut Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 11. Oktober zur Durchführung des Gesetzes über die „kleine Verkehrsreform“ vom 1. August 1961 vier Tarifkommissionen und beratende Ausschüsse errichtet, und zwar:

1. für den Güterfernverkehr (TKF, Allgem. und Bezirks-Güterfernverkehr)
2. für den Möbel-Nah- und Fernverkehr (TKM)
3. für den allgemeinen Güternahverkehr
4. für den Speditions-Nahverkehr.

¹⁾ ohne Berlin

²⁾ einschl. Berlin (West)

Jeder dieser Tarifkommissionen steht ein beratender Ausschuß (Verladerausschuß) zur Seite. Alle diese Gremien haben ihren Sitz in Frankfurt/Main und sind jeweils drei Jahre tätig. Die erste Tätigkeitsperiode beginnt am 1. Januar 1962.

Die Binnenschiffahrtssfrachten blieben im Inland²⁾ und (angrenzenden) Ausland im wesentlichen unverändert. Das Niedrigwasser des Rheins im Oktober und November 1961 hatte die Erhebung von Frachtzuschlägen zwischen 20 und 40% der Grundtarife zur Folge. Nachträglich wurde eine Anhebung der Frachtsätze für die französische Binnenschiffahrt um 2,5% bekannt, die im Zuge der allgemeinen Erhöhung der Verkehrstarife bereits am 6. Juli 1961 erfolgt war. Mit gleichem Datum entfielen die bis zu diesem Zeitpunkt als Frachtausgleich gezahlten Ladungs- und Streckenprämien.

Zu den im Text des vorigen Berichts (PLW 7, Jg. 1961, Nr. 2) erwähnten Mehrfrachtkosten für den Binnenschiffahrtsweg nach Berlin infolge Sperrung der Machnower Schleuse ist nachzutragen, daß für diese Mehrkosten sowohl vom Bund als auch vom Berliner Senat zugunsten der Berliner Empfänger ein Frachtausgleich gewährt wird.

Die Hohe Behörde der Montanunion strebt bereits seit längerer Zeit die Veröffentlichung bzw. Bekanntgabe aller Frachttarife im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und Kraftverkehr für Montangüter durch die Mitgliedsländer an, um auf der Grundlage dieses Materials eine Preisangleichung auf dem Verkehrssektor in Angriff nehmen zu können. Bis zum 31. Oktober 1961 sollten sich die Regierungen der sechs Mitgliedsstaaten über Maßnahmen, mit denen die Verkehrsträger zur Offenlegung ihrer Tarife angehalten werden, verbindlich äußern. Zur Zeit liegen von der Bundesrepublik, Frankreich, Belgien und Luxemburg entsprechende Stellungnahmen vor. Die Niederlande und Italien erklärten sich nur unter gewissen Einschränkungen mit einer nachträglichen Veröffentlichung ihrer Montanttarife einverstanden und haben in dieser Sache ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof angestrengt. Die zweiseitigen Verhandlungen zwischen den deutschen und französischen Stellen über die Tarifveröffentlichung für den Straßengüterverkehr wurden weitergeführt.

Die Posttarife der Bundesrepublik²⁾ blieben während der Berichtszeit stabil. Lediglich bei den Fernmeldegebühren traten einige Veränderungen ein. Im Grenzfernsprechverkehr mit den Niederlanden wurden die Gebühren durch Neufestlegung der Grenzzonen um 25 bis 30% ermäßigt. Der Beschluß der deutschen und italienischen Fernmeldeverwaltung, bei Ferngesprächen von Land zu Land die Einteilung in fünf deutsche und sieben italienische Gebührenzonen zugunsten eines Einheitstarifs aufzugeben, hatte ebenfalls drastische Preissenkungen zur Folge (z. B. bei Gesprächen von Italien nach Deutschland um etwa 40 bis 60%).

Die Trampfrachtraten in der Großen Fahrt haben sich in den Herbstmonaten zunächst behauptet, gingen aber späterhin bei kleinem Geschäft zunehmend zurück. Die Befrachter hielten unter dem Eindruck der später abbröckelnden Raten mit Aufträgen für das Frühjahr 1962 merklich zurück. Namentlich die Getreidefrachtraten im Nordatlantikverkehr schwächten sich Anfang November unter dem Einfluß verstärkter Abschluß-tätigkeit für Tanker in der Getreidefahrt erheblich ab. Nach dem Bericht der Londoner Maklerfirma John I. Jacobs sind gegenwärtig etwa 105 Tanker mit insgesamt 2 140 000 t Deadweight Tragfähigkeit in der Getreidefahrt beschäftigt. 15 weitere Einheiten mit 350 000 t Deadweight sind bereits für spätere Ter-

mine gebucht. Die übrigen Märkte lagen teilweise etwas fester (Australien, Fernost), konnten sich jedoch später dem allgemeinen Ratenrückgang nicht entziehen.

Die nationalen Trampflichtenindizes für die Reisecharter zeigen im Oktober beim Vergleich mit den Ergebnissen für Juli 1961 zunächst noch eine Aufwärtsbewegung (Zahlen in Klammern: Oktober 1961 zu Oktober 1960): Deutschland + 10% (+ 11%), Großbritannien + 2% (+ 14%), Niederlande + 4% (- 9%), Dänemark + 1% (- 1%), Norwegen + 3% (+ 7%), Schweden + 1% (- 5%), Italien + 13% (+ 9%). Von Juli auf Oktober entwickelten sich die Gruppen des britischen Reisecharterindex wie folgt: Getreide + 2%, Zucker - 5%, Kohle + 10%, Erz + 11%, Düngemittel - 7%, Holz + 7%. Die nachstehende Zahlenübersicht zeigt die Entwicklung der Tagesraten für ausgewählte Güter und Relationen (in s je 2240 lbs):

Güterart und Verkehrsrelation	1960		1961	
	D	Oktober	Juli	Oktober
Getreide vom US-Golf nach Großbritannien	53.1	51.5	56.3	62.0
Zucker von Mauritius nach Großbritannien	63.10	59.6	63.2	68.5
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	26.2	25.11	25.11	29.4
Holz (Schnitt- und Bauholz ¹⁾) von der unteren Zone Finnlands nach Großbritannien-Ostküste	230.2	253.1	229.3	222.5
Erz von Marmagosa nach Antw./Rotterdam/Hbg. ²⁾	45.11	37.6	39.6	37.8
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam	20.4	19.7	19.11	21.3

¹⁾ In s je Standard. — ²⁾ Inkl. flo terms.

Der von W. G. Weston berechnete Activity-Index wies im Oktober 1961 eine Zunahme der Frachteinnahmen (aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von 4 000 und mehr t) um 62% gegenüber Juli aus. Nach der gleichen Quelle lagen am 1. November 1961 zwei deutsche Trampschiffe mit insgesamt 16 800 tdw und sechs britische Trampschiffe mit insgesamt 61 800 tdw auf.

Im gleichen Zeitabschnitt (Juli/Oktober) erhöhten sich auch die Zeitcharterraten. Die einzelnen Länderindizes verzeichneten folgende Steigerungen: Großbritannien + 10%, Niederlande + 3% und Norwegen + 12%. Nach dem von W. G. Weston berechneten Zeitcharter-Volume-Index nahm der Umfang der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage um 36% zu.

Bei geringer Nachfrage und reichlichem Ladungsangebot lagen die Tankerraten Anfang September überwiegend schwächer, erhöhten sich jedoch bis November bei nur kleinem Geschäft. Aufgelegte Tanker wurden in Erwartung gesteigerten Bedarfs an Wintertonnage wieder in Dienst gestellt, so daß ein gewisser Angebotsdruck entstand. Die Tankerindizes für die Reisecharter wiesen auf Scale-Basis im Oktober folgende Veränderungen gegenüber Juli aus: Deutschland + 12%, Großbritannien + 5%, Norwegen + 2% und Schweden (auf Zeitbasis 1948 = 100) + 22%. Die vom Londoner Tanker-Brokers'-Panel berechnete AFRA-Rate (Durchschnittsfrachtrate aus kurz- und langfristigen Abschlüssen einschließlich der Transportkosten der Ölgesellschaften) lag im 4. Quartal 1961 für Tanker von 13 000 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP mit 92.2 (Scale = 100) um 2% unter dem Stand des 3. Quartals 1961 und um 8% unter dem Stand des 4. Quartals 1960. Die entsprechende Rate für Großtanker (ab 25 000 tdw, AFRA-LV) stellte sich im 4. Quartal 1961 auf 84,1 (Scale = 100) und lag damit um 1% niedriger als im 3. Quartal und 5% niedriger als vor Jahresfrist. Die nach dem Londoner Scale Tarif umgerechneten Durchschnittsfrachtsätze lauten für die Relation Karibische See/UK 30 s je lt für normale Tankergrößen (GP) gegenüber einer mittleren Quartalsrate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen von 14,8 s je lt, für die Relation Persischer Golf/UK 51.10 s gegenüber einer mittleren Tagesrate von 27.9 s je lt.

Unter dem Einfluß zahlreicher Tarifierhöhungen und Tarifizuschläge setzte sich die stetig ansteigende Frachtentendenz der Linienfahrt auch in der Berichtszeit fort. Die Linienfrachten lagen nach dem Index des Bundesministeriums für Verkehr im Oktober um 2% höher als im Juli. Den Fachveröffentlichungen waren im einzelnen folgende Tarifieränderungen zu entnehmen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Für die ausgehende Finnlandfahrt werden ab 15. November 1961 die saisonüblichen Winterzuschläge erhoben: Ab 15. November 25%, ab 1. Januar 1962 50%, vom 1. bis 30. April 1962 25%. Die Linienfrachten im Verkehr von Amsterdam/Rotterdam nach Hamburg erhöhten sich um 5 bis 10% (ab 4. 9. 1961), in der ausgehenden Spanienfahrt um 10% (ab 1. 10. 1961), während Umfang und Höhe der Tarifierhebung in der heimkehrenden Fahrt von Spanien nicht bekannt wurden. Auch in der Mittelmeerfahrt ergaben sich im Laufe des September und am Anfang des Oktober verschiedene Tarifierhöhungen, so z. B. in der Fahrt vom Vereinigten Königreich nach Port Said/Suez, Griechenland, Türkei, Libanon und Israel (+ 10%) und für Einzelpositionen in der Richtung Alexandria/Latakia. Die Nahostkonferenz setzte für Eisen- und Stahlrohrexporte nach dem Ostmittelmeer in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1961 höhere Raten fest. Auch die Tarifraten im ausgehenden Verkehr von London nach Malta wurden ab 15. September um 10% höher berechnet.

2. Afrikafahrt

Während in der heimkehrenden Fahrt von westafrikanischen Häfen ab 1. Oktober 1961 eine allgemeine Tarifierhöhung um 6 bis 7 1/2% eintrat, ist der 7 1/2%ige Zeitrabatt für einige Importpositionen beibehalten worden (z. B. für Kaffee, Kakao, Baumwolle). Die bereits am 1. April um 2,6 s ermäßigte Surcharge bei Verladungen in Häfen der Beninbucht (Ghana, Togo, Dahomey und westliches Nigeria) wurde am 1. Oktober um weitere 2,6 s herabgesetzt. Im ausgehenden Verkehr nach Takoradi und Tema (Ghana) zog die Erhöhung der Kaigebühren eine Anhebung der Frachtraten nach sich (ab 10. 9. 1961). Dagegen wurde den europäischen Verladern unter bestimmten Voraussetzungen ab Oktober ein indirekter Konferenzrabatt (Zeitrabatt) von 7 1/2% eingeräumt. Der am 1. August auf 30% erhöhte Verstopfungszuschlag für Verladungen nach Monrovia (Liberia) wurde am 1. Oktober um weitere 30% heraufgesetzt, jedoch am 24. November wegen Besserung der Hafenverhältnisse wieder auf 40% ermäßigt. Der Frachttarif im Transitverkehr vom Kontinent nach der Republik Kongo und nach Ruanda-Urundi (via Kongo-Fluß) wurde mit Wirkung vom 1. November 1961 neu festgesetzt. Transitfrachten vom Vereinigten Königreich nach Nord- und Südrhodesien (via Lobito, Port. Angola) werden ab 1. November 1961 in neuer Kontraktform auf Nettokasse-Basis errechnet, wobei von den Linien ein Sofortrabatt von 9,5% gewährt wird.

3. Mittelostfahrt

Die Linienfahrt vom Kontinent nach dem Roten Meer¹⁾ unterliegt ab 1. November 1961 der ausschließlichen Aufsicht der Continental Red Sea Conference. Das Continental-Aden-Freight-Agreement hat sich mit gleichem Datum aufgelöst. Am 1. Oktober wurden die Tarife für Gütertransporte vom Persischen Golf um 10% angehoben; die wegen Outsidergefahr eingeräumten Sonderrabatte für Eisen- und Stahlpositionen wurden für Oktober und November revidiert und ab 1. Dezember 1961 gänzlich gestrichen. Für Güter, die ab 1. Dezember 1961 im ausgehenden Transitverkehr nach dem Irak geladen werden, erhöhen sich die Anschlußraten der Iraq Republican Railways. In der heimkehrenden Fahrt vom Persischen Golf traten wegen Unterbietung der bisher geltenden, nicht bindenden Raten um 30 bis 50% ab September neue (bindende) Tarifraten in Kraft, die 25 bis 40% niedriger als bisher angesetzt wurden. Für die Fahrt vom Vereinigten Königreich, Kontinent und Westitalien

¹⁾ und Gegenrichtung

nach Indien, Pakistan und Ceylon wurden die Linientarife am 1. Oktober 1961 um $7\frac{1}{2}$ bis 10% angehoben (von Portugal nach Marmagoa + 15%). In der heimkehrenden Pakistanfahrt sollten um $12\frac{1}{2}$ % höhere Raten berechnet werden, jedoch wurde die Tarifänderung während der Dauer der Verhandlungen mit der pakistanischen Regierung — sie hatte wegen Schädigung ihres Außenhandels bei der Konferenz protestiert — ausgesetzt. In dieser Fahrt müssen sich die Konferenzlinien mit der scharfen Konkurrenz japanischer Outsider und Trampreeder auseinandersetzen, die z. B. die Rate für Jute-Verladungen bis zu 34% unterbieten.

4. Fernostfahrt

Auf Grund gestiegener Betriebskosten traten Tarifierhöhungen um $7\frac{1}{2}$ bis 10% für die Fahrt nach Kambodscha, Süd- und Nord-Vietnam sowie nach Burma ein (ab 1. 10. bzw. 1. 11. 1961). Außerdem wurden die Leichterkosten für Löschen der Ladung in Sihanoukville (Kambodscha) ab 1. November 1961 neu festgesetzt.

5. Südamerikafahrt

Verladungen nach Nordbrasilien¹⁾ werden ab 1. Oktober um 10% höher berechnet. Für Verladungen nach Montevideo wurden infolge gestiegener Hafengebühren mit gleichem Datum ebenfalls höhere Frachtraten festgesetzt. Wegen Anstieg der Löschkosten wurde am 1. Dezember eine Hafen-Surcharge für Rio de Janeiro eingeführt (für Kontinentverladungen 4 US-\$, für U.K.-Verladungen 30 s je Frachttonne). Erhebliche Verzögerungen in der Schiffsabfertigung machten auch für Buenos Aires und die übrigen La-Plata-Häfen die Erhebung einer Surcharge notwendig (2,50 US-\$ je Frachttonne). Auf Einspruch der argentinischen Staatsreederei ELMA wurde jedoch diese Maßnahme bis 31. Januar 1962 ausgesetzt. Die Hafenverhältnisse in Buenaventura (Kolumbien) und Callao (Peru) besserten sich in letzter Zeit, so daß die Konferenzlinien von der beabsichtigten Erhebung einer Surcharge Abstand nahmen.

6. Mittelamerikafahrt

Im Laufe des September wurden die Frachtraten für Transporte von den Westindischen Inseln nach Nordeuropa erhöht. Da die Hafenverwaltungen verschiedener mittelamerikanischer Plätze in letzter Zeit eine Erhöhung der Kaigebühren vorgenommen hatten, wurden verschiedentlich auch die konstanten Zuschläge zu den Konferenztarifen entsprechend angehoben. So erhöhte sich z. B. der Zuschlag für Georgetown/Demerara (brit. Guayana) am 10. Dezember 1961 um 20%, für Montserrat und Dominica (Windward-Inseln) ab 1. Dezember 1961 um 16 bis 17%, nachdem bereits im August die Gebühren der letztgenannten Plätze unter Hinweis auf höhere Kosten heraufgesetzt worden waren.

7. Nordamerikafahrt

Auf Grund zusätzlicher Betriebsausgaben führten die Liniendienste der Fahrt vom Vereinigten Königreich und Irland nach den Nordatlantik- und Große-Seen-Häfen Kanadas und der Vereinigten Staaten sowie nach Häfen an der St.-Lawrence-Mündung und an der US-Pazifik-Küste ab 1. November 1961 eine Surcharge von $2\frac{1}{2}$ % ein. Außerdem trat vom gleichen Datum an für die Fahrt nach den US-Häfen am Nordatlantik eine all-

gemeine Tarifierhöhung in Kraft. Ab 1. November setzten auch die außerhalb der Konferenz fahrenden Wallenius Lines (Schweden) und Oy-Finnlines (Finnland) infolge gestiegener Umsatzkosten die Frachtraten für Automobiltransporte von Kontinenthäfen nach den gleichen Löschhäfen um 10% herauf.

8. Außereuropäische Konferenzen

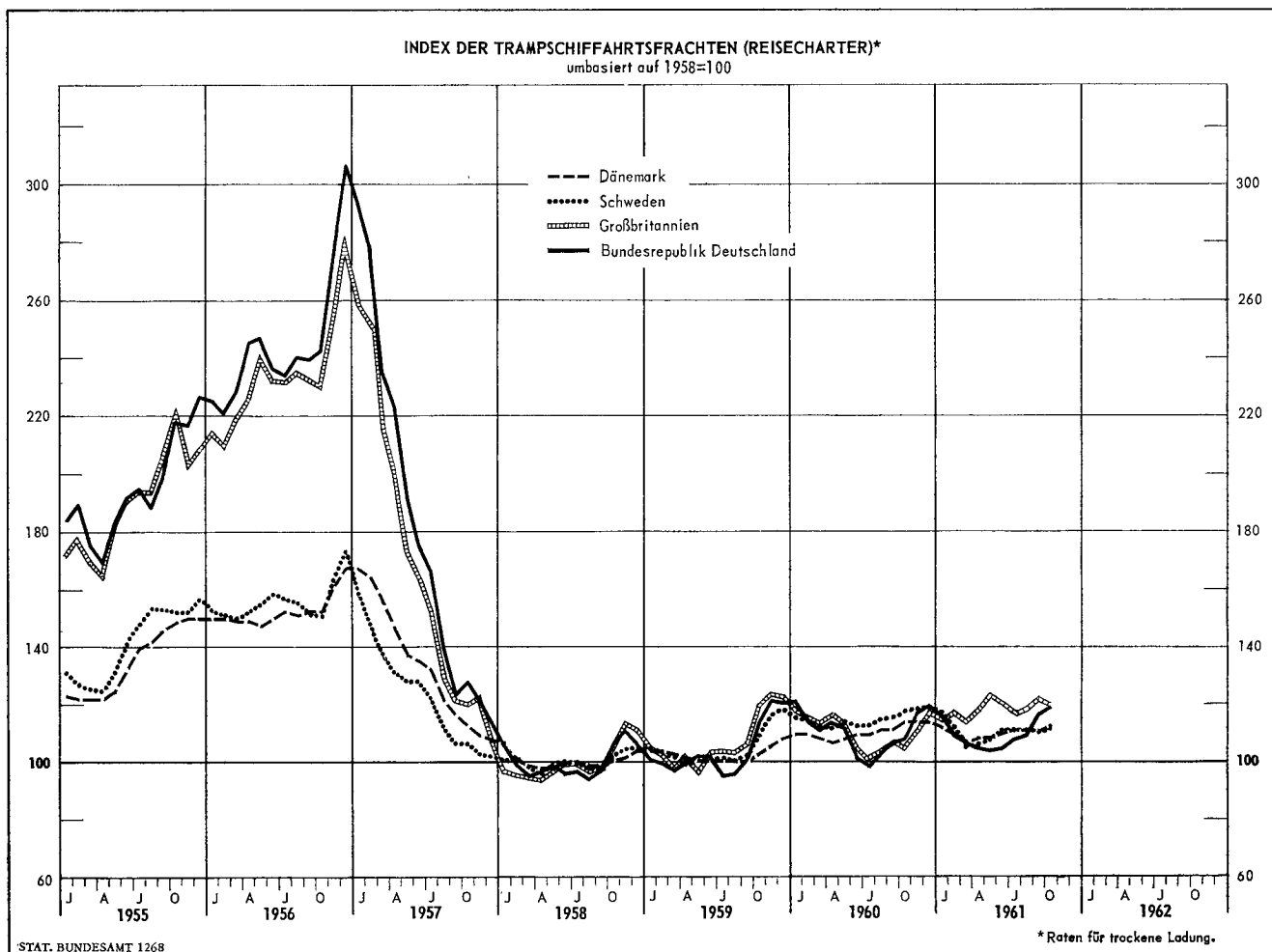
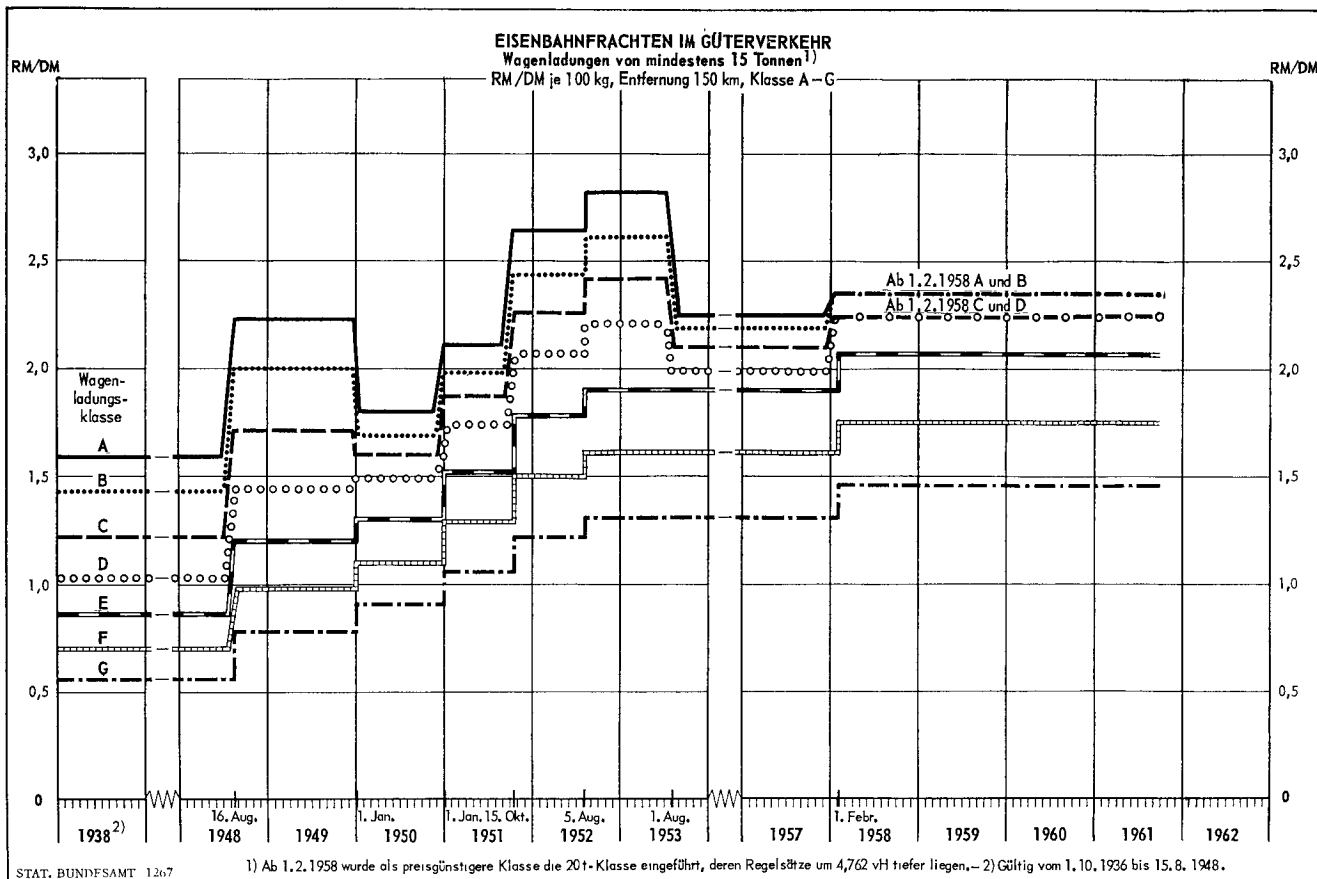
In der Fahrt von Japan und Singapur/Malaya nach Westafrika wurden um 10%, von Westafrika nach Japan um $7\frac{1}{2}$ % höhere Tarifraten festgesetzt. Nach Ausscheiden der japanischen Outsiderkonkurrenz wurden die Konferenzraten im Verkehr von US-Atlantik- und Golf-Häfen nach Süd- und Südostafrika am 1. Oktober heraufgesetzt, so z. B. für Automobilverladungen um 1 £ je Maßtonne. Mit höheren Betriebskosten wurde die zehnprozentige Tarifierhebung für Linienfrachten von Westafrika nach US-Atlantik- und Golfhäfen, bzw. nach Atlantik- und St.-Lawrence-Häfen Kanadas begründet. Entsprechende Tarifierhöhungen traten in der Fahrt von Japan/Korea/Okinawa und von Ceylon nach den Vereinigten Staaten ein (ab 1. November bzw. 1. Dezember 1961).

Neben der bereits erwähnten Erhöhung der IATA-Personen-Flugpreise innerhalb Europas (vgl. PLW, Jg. 1961, Nr. 2, S. 6) traten ab 1. November auch Tarifänderungen im Flugverkehr der Deutschen Lufthansa innerhalb der Bundesrepublik²⁾ ein. Für einfache Flüge ergaben sich unwesentliche Tarifkorrekturen nach oben oder unter. Die Preise für Flüge 2. Klasse wurden unterschiedlich gesenkt (bis zu 29%). Dagegen wurde der allgemeine zehnprozentige Rabatt für Hin- und Rückflüge aufgehoben, ebenso der verbilligte Sondertarif für Hin- und Rückreisen innerhalb von acht Tagen, auf die nach Angaben der deutschen Lufthansa bis jetzt etwa 60% aller Buchungen im innerdeutschen Verkehr entfielen. Wie der Generaldirektor der IATA, Sir William Hildred, bei der 17. Generalversammlung der 92 IATA-Mitglieder in Sydney ausführte, soll die auf verstärkten Tourismus, niedrigere Flugpreise, stärkeren Frachtverkehr und Verbilligung der Massengutsendungen gerichtete Politik dieser Vereinigung fortgesetzt werden. Um die Flugpreise im Nordatlantikverkehr im Sinne dieser Zielsetzungen ab April 1962 attraktiver zu gestalten, findet gegenwärtig eine Konferenz großer europäischer und amerikanischer Fluggesellschaften statt. Geplant sind ein um etwa 33 Prozent verbilligter Tarif für Reisende in Gruppen und ein um etwa 25 Prozent ermäßigter Urlaubertarif für Reisen von drei bis vier Wochen Dauer. Der verbilligte Nordatlantik-Passagierdienst mit Frachtflugzeugen der Seaboard and Western Airlines (einfacher Flug Frankfurt—New York ohne Mahlzeiten an Bord für 532 DM) ist von der amerikanischen Aufsichtsbehörde für Zivillflüge (C.A.B.) bisher noch nicht genehmigt worden.

Die schon am 1. September erfolgte Herabsetzung der IATA-Luftfrachtraten im Transatlantik- und Fernost-Verkehr und deren Aufgliederung nach Mengenklassen wird im Tabellenteil dieses Heftes ausführlich dargestellt. Einige bereits veröffentlichte Spezialfrachtraten für Mittel- und Fernostexporte, die am 1. November in Kraft treten sollten, sind von der zuständigen IATA-Konferenz nicht genehmigt worden. Das deutsche Luftfrachtenkontor „Freight Air“ führt mit wöchentlich mehrmals verkehrenden Düsenmaschinen der Linien- und Charter-Fluggesellschaften ab 15. September einen direkten Dienst für Sammel-Luftfrachten von Frankfurt nach Tokio durch. Dabei ergeben sich je nach den abgelieferten Mengen 4- bis 12prozentige Ermäßigungen gegenüber den Sätzen des allgemeinen Luftfrachtentarifs.

¹⁾ und Gegenrichtung

²⁾ ohne Berlin



Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis Seite 37).

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	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif	n = Nominell
E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
Vbf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs
Pr. = Privat	ab 1. 1. 1960 NF = Nouveaux Francs
Hj. = Halbjahr	lfrs = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schillinge
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfr = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = US-Dollar
Nordd. = Norddeutsche	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
BRT = Bruttoregistertonnage	Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften
bzw. NRT = Nettoregistertonnage	eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes
	einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade-
	und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter
	Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
t. d. w. = Tons deadweight	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines
(all told)	Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder
	metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis
	zur sog. Ladelinie.
c. c. = cubic capacity	die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt-
	oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume
	sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes,
	gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

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

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

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

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

C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 13

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag 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. — ⁶⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ⁷⁾ Einschließlich des ab 15. 3. 1961 eingeführten Bedienungsgeldes (12 vH. des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wird).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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⁾ Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Danemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ 1 NF = 100 sfrs. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreßzügen 600 Dinar zu zahlen.

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. 46 vom 30. 10. 1961) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,930 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

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut und Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 16

¹⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ²⁾ Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — ³⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁴⁾ Bei Vollladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). — ⁵⁾ Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — ⁶⁾ Gultig ab 1. 4. 1937.

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

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten werden unter Berücksichtigung der von der Bundesbahnhauptverwaltung mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung der jeweils geltenden Regelklassen (vgl. Tabelle I. B. 1) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölftmonatsmittel 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 Beförderung 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⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse B. — ⁶⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse A. — ⁷⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse C. — ⁸⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse C. vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — ⁹⁾ Durchschnitt April-Dezember. — ¹⁰⁾ Nach Regelklasse E. — ¹¹⁾ Durchschnitt August-Dezember. — ¹²⁾ Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 Prozent. — ¹³⁾ Sonstiger Zellstoff und Holzschliff. — ¹⁴⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse D. — ¹⁵⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F. vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 Klasse IV (Montangütertarif). — ¹⁶⁾ Gewalzter Rundstahl für Rohren, gewalzte Stahlplatten. — ¹⁷⁾ Vor dem 1. 2. 1958 = Klasse F. vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangütertarif). — ¹⁸⁾ Regelklassen I bis V, gultig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — ¹⁹⁾ Unbearbeitet. — ²⁰⁾ Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960).

II. Schiffsverkehr

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 18

¹⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ²⁾ Ab 1. 6. 1956. — ³⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁴⁾ Einschließlich 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. — Zechengruppen: I = Zechenhafen am Dortmund-Ems-Kanal von Emscher bis Dortmund. — II = Zechenhafen am Rhein-Herne-Kanal von Schleuse VII (Unterwasser) bis Schleuse IV (Oberwasser). — III = Restliche Zechenhafen am Rhein-Herne-Kanal von Schleuse IV (Unterwasser) bis Schleuse I (Oberwasser) = am weitesten westlich gelegene Ruhrzechenhafen.

Seite 19

¹⁾ Einschließlich der Schifffahrtsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-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-Ruhrhafen-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-Ruhrhafen-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 Löscheziten. — 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 $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankerschiffsverkehr 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 dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenvorkehr 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 Uferegelde. — 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.

II. Schiffsverkehr

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

Seite 20

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — 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 Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁶⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze 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⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um DM 0,30/1000 kg höher. — ¹¹⁾ Hamburg. Bugsiertegebiet A. — ¹²⁾ Berlin unterhalb.

B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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. Küstenfahrt

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 dän. Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — ⁸⁾ Nach Itzehoe (Stor-kanal). — 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. Große Fahrt

Seite 24

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

Seite 25

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

D. Index der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

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

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

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern der meist 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. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

Seite 26

¹⁾ 2. Hj. 1954. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — ⁴⁾ Umbasiert von Jahres- bzw. Monatszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber, of Shipping auf Basis 1952 = 100. — ⁵⁾ Motorschiffe von 9000 t dw. u. mehr, Abschlüsse für Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 9 Monaten. — ⁶⁾ Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — ⁷⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000—11 000 t dw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — ⁸⁾ Vor 1957 auf Basis MOT. — ⁹⁾ Ab 1960 auf Basis USMC/ATRS.

Seite 27

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

II. Schiffsverkehr

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

berechnet von: London Tanker Broker's Panel, London

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

F. Sonstige Schifffahrtsindizes

Die sonstigen Schifffahrtsindizes werden von folgenden Stellen berechnet

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

Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinnahmen aller bekanntgewordenen Reisechartern mit 4000 t und mehr, wobei die Zahlen der 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 1953 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 Tankerreedere 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).

Seite 28

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

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

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

Seite 30

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

¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernosttrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. Oktober 1960, auf den Nordatlantikkreuzen am 1. Juli 1960, auf den Sudatlantikkreuzen am 1. März 1961 durch die Spar-Klasse ersetzt. — ³⁾ April bis Dezember. — ⁴⁾ 1. 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 Nordatlantikkreuzen 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 angemarkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung der DM um 4,75 vH.

B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste $\frac{1}{2}$ 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 pro kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — ²⁾ Osttroute (über Indien). — ³⁾ Ab April 1960 wird für Ladungen über 500 kg Gesamtgewicht nach Nord-, Mittel- und Südamerika ein Nachlaß von 35 vH. der entsprechenden Frachtraten unter 45 kg Gesamtgewicht gewährt.

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

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

Seiten 33/34

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

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West).

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

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

Seite 35

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). Kilometerzahlen nach dem letzten Stand: ab 1. 5. 1958. — ²⁾ Ab Kriegsende bis 19. 10. 1951 waren Postgüter im Postverkehr der BRD nicht zugelassen. — ³⁾ Für den Vertrieb der Zeitungen durch die Post. — ⁴⁾ wochentliche Ausgabe. — ⁵⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. — ⁶⁾ Sendungen werden am Bahnhof oder beim Postamt abgeholt. — ⁷⁾ Bis zum Höchstgewicht von 20 kg.

D. Gebühren für den Fernsprech- und Telegrafendienst im Bundesgebiet

1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechanschlüsse
2. Ortsgesprächsgebühren
3. Ferngesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst
4. Ferngesprächsgebühren im Selbstwählerdienst.
5. Gebühren für den Telegrafendienst.

Seite 36

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 Sätze. — 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. Gebührensätze 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 Knotenamtsbereich und bis zu 10 Knotenamtsbereiche zu einem Hauptamtsbereich 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 Selbstwählerdienst keine Anwendung. — ⁹⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10-fache Wortgebühr. — ¹⁰⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10-fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20-fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10-fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, ab 1. 8. 1948 20-fache Wortgebühr. — 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

in RM/DM

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⁾
a) Sätze in allen Zügen ²⁾³⁾								
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) Schnellzug-(D-)Zuschläge ³⁾								
ab 1. 6. 1932	1,00	0,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50
ab 1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50
ab 1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00
ab 25. 7. 1948	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00
ab 15. 10. 1951	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
ab 23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)								
ab 19. 10. 1936	1,00	—	1,00	—	1,50	—	1,50	—
ab 1. 4. 1946	2,00	—	2,00	—	3,00	—	3,00	—
ab 25. 7. 1948	2,00	—	2,00	—	2,00	—	2,00	—
ab 15. 10. 1951	2,00	—	2,00	—	2,00	—	2,00	—
ab 23. 5. 1954	4,00	—	4,00	—	4,00	—	4,00	—
ab 3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) ⁴⁾								
ab 2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	10,00	—	10,00	—
ab 1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	10,00	—	10,00	—
e) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft								
bis 14. 2. 1951..... ab 15. 2. 1951..... ab 12. 2. 1953.....	1. Kl.		2. Kl.				3. Kl.	
	bis 600 km		Einbettabteil		Zweibettabteil		alle	
			bis 600 km		bis 600 km		Entfernungen	
	über 600 km		über 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	über 500 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00
							18,00	18,00
							10,00	11,00
ab 3. 6. 1956 ⁶⁾ ab 1. 3. 1958	1. Klasse			2. Klasse				
	Einbettklasse ⁵⁾			Doppelbettklasse			Touristenklasse	
	Spezialklasse							
ab 3. 6. 1956 ⁶⁾	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00
ab 1. 3. 1958	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50
ab 15. 3. 1961 ⁷⁾	36,40	40,40	43,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80
							22,40	22,40
							10,00	11,00
							12,40	13,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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, Sätze 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 ²⁾	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 ²⁾	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 in N F)³⁾ Einfache Fahrt⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
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
ab 1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
ab 23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
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
ab 1. 7. 1961	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	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
ab 1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957 ⁵⁾	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. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
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	4,85	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 37.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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												
	1. Klasse ¹⁾				2. Klasse ¹⁾							
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
ab 1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
ab 1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
ab 1. 6. 1953	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
ab 1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	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. 1949	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	—	—	
ab 1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—	
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	—	—	
ab 1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—	
Spanien, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt												
1950—1953	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	
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	
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	
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	
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	
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	
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	
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	
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	
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	
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	
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	
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt ²⁾												
	1. Klasse						2. Klasse ⁴⁾					
ab 1. 1. 1950	4,07						2,44					
ab 1. 5. 1952	2,63						1,75					
ab 15. 9. 1957	3,00						2,00					
	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300
	Meilen						Meilen					
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 37.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾

Stand: November 1961

Fahrtstrecke 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	67,63	54,97	135,26	109,94
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,59	9,80	27,18	19,60
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54	29,64
insgesamt	1 560	193,99	138,59	345,98	249,18
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,40	11,08	32,80	22,16
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	61,09	42,61	112,74	81,75
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,27	14,82	50,54	29,64
insgesamt	1 571	190,26	127,51	329,08	223,55
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	53,66	35,75	107,32	71,49
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
insgesamt	1 073	118,66	79,75	211,82	142,49
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,52	17,01	51,04	34,02
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,06	13,40	36,15	25,10
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	32,70	21,60	49,06	32,70
insgesamt	1 503	163,78	109,01	266,25	179,82
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	53,66	35,75	107,32	71,50
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
insgesamt	1 249	156,58	105,03	289,16	194,06
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,81	9,25	25,62	18,50
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,16	13,76	28,64	20,46
insgesamt	907	102,97	71,01	167,76	115,96
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,32	11,54	31,31	21,63
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,90	25,85	53,94	38,69
Chiasso—Rom	707	61,75	34,45	123,50	68,90
insgesamt	1 796	186,97	119,84	322,25	206,22
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	27,92	18,69	41,87	28,03
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,33	3,71	12,66	7,42
insgesamt	1 458	163,75	109,40	228,03	152,45
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	32,70	21,61	49,06	32,70
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,88	11,04	37,76	22,08
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
insgesamt	2 370	208,38	138,93	311,92	208,34
Oslo—Malland					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	19,04	12,71	38,08	25,42
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	767	95,30	73,91	150,54	115,92
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,90	25,85	53,94	38,69
Chiasso—Malland	51	4,55	2,54	7,67	4,29
insgesamt	2 249	261,79	187,01	404,23	288,32
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	72,35	48,24	116,12	77,41
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	301/286	31,13	20,91	46,90	31,48
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,06	13,40	36,15	25,10
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,52	17,01	51,04	34,02
insgesamt	2 067	237,56	158,56	383,21	258,01

B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr

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

RM/DM je 100 kg

Gewichts- und Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Neufestsetzung							
	1. 10. 1936 ¹⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960
a) Stückgutsätze								
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
mehr als 1000 kg ..								
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)								
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40
c) Wagenladungen ²⁾ von mindestens 15 t (bzw. 20 t ³⁾)								
15 t								
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24	2,13
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,07	1,97
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	1,97	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,67
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39
Ausnahmetarif: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 ⁴⁾	1,46 ⁴⁾
1 B 34 Grubenholz ⁵⁾	1,30 ⁶⁾	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 37.

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

Bei 31. 1. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t, ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 20 t

RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter	Meggen	Duisburg-Hochfeld-Süd		Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg-Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	A/B ⁵⁾ c)	24 S 5 b)	A/B ⁶⁾ b)	7 B 35 c)	7 B 21 c)	7 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 11 c)		6 B 14 c)
1938 D	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 D	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 D	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 D	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 D	50,90	37,03	14,00	42,30	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 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,30	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
1961 April	47,60 ⁴⁾	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Mai	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Juni	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Juli	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Aug.	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Sept.	47,60	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Okt.	53,50 ⁴⁾	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Nov.	53,50	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	19,20 ²⁰⁾	22,10 ²⁰⁾
Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngemittel	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen BASF	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (62 km)	Frankfurt (Main) (342 km)	Osnabrück (105 km)	Frankfurt (Main) (88 km)	Offenbach (510 km)	Backnang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 c)	14 B 1 d)	14 B 2 d)	C/D ⁷⁾ c)	14 B 23 d)	4 B 6 b)	G c)	12 B 1 ⁸⁾ d)	11 B 1 b)			23 S 3 b)	21 S 2 c)	A/B ⁸⁾ c)
1938 D	13,50	7,10	34,20	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 D	23,16	13,17	57,41	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,60	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 D	26,73	15,31	59,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 D	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D ²⁾	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 ²⁰⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 April	30,30 ²⁰⁾	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 ²⁰⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juni	30,30 ²⁰⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juli	30,30 ²⁰⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Aug.	30,30 ²⁰⁾	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
Sept.	30,30 ²⁰⁾	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
Okt.	30,30 ²⁰⁾	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
Nov.	30,30 ²⁰⁾	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	Grubenholz	Schnittholz	Zellstoff/Holzschliff		Roheisen in Masseln	Halbzeug ¹⁰⁾	Stahlschrott	Stabformstahl ¹⁰⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹⁰⁾	
von	Passau Hbf		Regensburg	Passau Hbf	München Hbf		Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen	
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstofffabrik (504 km)	Bochum-Riemke (498 km)	Essen Hbf (580 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)		(30 km)	(62 km)	(342 km)	Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km)		Bremen (254 km)	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	1 B 34 c)	1 B 1 c)	F ¹²⁾ b)	C/D ¹³⁾ b)	8 B 8 ¹⁵⁾ c)	8 B 8 ¹⁷⁾ c)	F/IV ¹⁸⁾ c)	D/IV ¹⁸⁾ c)	C/D ¹⁴⁾ c)	D/IV ¹⁸⁾ c)	
1938 D	20,20	10,50		10,40	25,60 ¹⁰⁾	13,20r	20,00	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 D	33,50	18,57		18,37	39,21 ¹¹⁾	24,11	33,90	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 D	38,66	21,27	20,96 ⁹⁾	21,07	43,42	27,87	39,84	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	39,79	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 ²⁾	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,56	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Sept.	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
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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

II. Schiffsverkehr

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Ware	von	nach	Getreide										
			Roggen und Weizen ¹⁾	Uebr. Getreide d. Gürt. rkl. IV ²⁾	Roggen und Weizen ¹⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter- getreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter- getreide
			Hamburg			Bremen		Heilbronn ⁴⁾		Emden			
			Düsseldorf	Braunschweig	Köln	Mannheim					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	
1957 D			15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁵⁾	15,03 ⁵⁾	9,04	
1958 D			16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,23	
1959 D			15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	
1960 D			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	
1960 Okt.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1960 Nov.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1960 Dez.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Jan.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Febr.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 März			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 April			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Mai			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Juni			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Juli			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Aug.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Sept.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Okt.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	
1961 Nov.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	

Ware	von	nach	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)		
			Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
			Emden		Heilbronn ⁴⁾		Hamburg			I	II	III
			Mannheim				Berlin			Emden		
1950 D			12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 ⁵⁾	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 Okt.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
1960 Nov.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
1960 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
1961 Febr.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
1961 März			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
1961 April			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92
1961 Mai			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,09	6,48	7,16	7,92
1961 Juni			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92
1961 Juli			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92
1961 Aug.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92
1961 Sept.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92
1961 Okt.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92
1961 Nov.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	10,15	6,48	7,16	7,92

Ware	von	nach	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)		
			Zechengruppen des Ruhrgebiets								
			I	II	III	I	II	III	I	II	III
			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 Okt.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 Nov.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1960 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
1961 Febr.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 März			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 April			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Mai			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Juni			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Juli			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Aug.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Sept.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Okt.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34
1961 Nov.			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 37.

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Ware	Bunkerkohle		Ortskohle		Steinkohle								
Strecke	von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen							
	nach	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			
1960 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	17,86	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Juni		7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Juli		7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Aug.		7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Sept.		7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Okt.		7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Nov.		7,88	10,02	8,83	17,21	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02			
Ware	Braunkohlenbriketts					Erze							
Strecke	von	Wesseling/Rh.				Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl			
	nach	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	2,93 ⁵⁾		
1954 D		6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12		
1955 D		6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁶⁾		
1956 D		6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85		
1957 D		6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85		
1958 D		6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85		
1959 D		6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		
1960 D		6,57	9,51	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
1960 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	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		
1961 Jan.		6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	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		
Juni		6,57	9,51	6,51	9,16	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		
Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ³⁾				
Strecke	von	Bremen ²⁾				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.				
	nach	Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)	Heilbronn ²⁾ über Küsten-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 ⁹⁾	14,67	27,75 ⁸⁾	21,95 ⁸⁾	21,95 ⁸⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Juli		I 15,20	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	8,47
Aug.		17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.		17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.		17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.		17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.		17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 Jan.		17,15	15,45	14,60	24,55	22,10	20,85	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr.		16,90	15,20	14,35	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juli		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.		16,90	15,20	14,35	25,90	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 9, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10. Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

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

Ware \longrightarrow	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke $\begin{matrix} \text{von} \longrightarrow \\ \text{nach} \longrightarrow \end{matrix}$	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ¹⁾	Braubach ²⁾	Lülsdorf ²⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ¹⁾³⁾	
		(und umgekehrt)			
1950 D	6,56	2,62	2,88	5,12	5,72
1951 D	0,65	1,19	0,54	—	0,65
1952 D	0,49	2,55	1,14	—	0,49
1953 D	8,73	13,54	10,46	4,19	8,73
1954 D	4,23	4,29	4,82	3,01	4,23
1955 D	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D	—	—	—	—	—
1957 D	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D	0,38	0,05	—	—	—
1959 D	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D	0,05	0,27	0,11	—	—
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	66,87	50,67	—	—
Dezember	47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai	0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober	18,71	21,94	11,61	—	—
November	12,67	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

C. Frachtraten der Trampschifffahrt

I. Küstenfahrt

Ware	Getreide ¹⁾				Ölkuchen ⁴⁾	Salz			Steinkohle		
	von	nordl. Oskars- hamn/Stockh.	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾	Hamburg		Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien ⁵⁾	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
Route	nach	Hamburg	Hamburg	nordl. Helsingborg/ Goteborg	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾	nordl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. ²⁾	Dänemark Ostküste Jütland ³⁾ u. Inseln ²⁾	nordl. Stock- holm/Malarsee	Deutsche Nordseehafen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
Wahrg./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg		s je 2240 lbs	
1950 D.	14,06	8,00	.	.	13,50 ³⁾	10,73	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
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	18,60	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	8,81	17,89	18,19 ^r	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	9,08	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	13,0	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	5,50	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
Juni	24,00	.	8,50	7,64	.	.	.	19,00	.	17,3	13,7
Juli	.	6,50	.	7,56	8,08	20,75	.	16,50	.	16,2	13,6
Aug.	23,50	.	8,75	7,33	8,19	.	.	16,00	.	14,3	14,2

Ware	Steinkohle				Koks						
	Stettin/Danzig /Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rtd./Hbg.	
Route	nach	Schweden nordl.v.Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland ³⁾ ⁷⁾	Bundesrepublik Elbe-Hafen Ostseehafen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nordl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vaasa
Wahrg./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs	
1950 D.	15,25	.	.	9,00 ⁸⁾	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.	16,95	22,24	.	.	13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.	18,17	21,92	.	.	16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.	14,13	17,72	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.	13,23	13,86	9,30	8,43	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.	14,14	15,79	9,14	8,72	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.	15,25	18,71	10,76	10,15	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.	14,08	.	11,64	11,00	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,4
1960 Juli	14,44	20,50	11,55	10,55	.	.	15,00	19,9	.	.	21,0
Aug.	15,69	22,50	11,58	10,53	14,50	19,00	14,92	21,11	.	.	19,6
Sept.	17,20	23,00	11,94	10,76	.	.	14,63	22,11	28,3	20,6	.
Okt.	17,68	23,17	11,74	10,88	16,50	.	15,50	23,2	.	.	18,0
Nov.	17,75	19,00	11,00	.	.	.	18,75	23,0	29,6	22,0	.
Dez.	.	.	.	.	.	.	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
Juni	.	15,33	10,10	9,21	.	.	13,00	20,5	.	16,9	.
Juli	14,00	.	10,75	9,67	.	19,50	12,00	22,0	27,6	20,0	.
Aug.	14,50	20,00	10,63	9,92	17,00	.	14,75	21,3	26,3	.	18,0

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Papierholz	Schnittholz
	Emden/Weser				Wisnar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg	Kotka/Björneborg	
Route	nach	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nordl. Oskarshamn /Stockholm	nordl. Stockholm Malarsee	Dänemark, Ostk. Jütland ³⁾ ⁷⁾ u. Inseln	Kotka/ Björneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Dänemark Ostküste Jütland ³⁾ ⁷⁾	
Wahrg./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg				dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom	DM je Fathom	dkr je Standard	
1950 D.	14,92	14,29	14,75	14,74	.	18,25	23,6	133,9	120,1	88,43	190,00
1954 D.	18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	20,25	26,8	139,2	138,3	95,63	171,25
1955 D.	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	17,29	32,6	222,6	211,11	93,11	182,75
1956 D.	20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	14,29	29,1	210,10	217,1	88,18	174,17
1957 D.	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	13,56	17,10	174,5	183,6	56,25	144,72
1958 D.	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	15,67	17,5	119,9	127,1	63,00	150,94
1959 D.	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,2	125,0	146,6	81,50	185,76
1960 D.	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	.	150,7	170,2	.	.
1960 Juli	18,88	15,75	.	15,50	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	17,21	16,17	19,50	16,6	159,2	168,2	.	208,13
Okt.	20,75	16,90	16,50	17,10	.	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	13,54	.	.	.	142,6	.	63,50	180,00
Juni	17,50	15,25	.	13,81	.	.	.	148,9	152,6	74,00	180,00
Juli	17,75	14,42	15,00	16,33	.	16,50	.	163,0	.	.	180,50
Aug.	17,00	16,00	15,50	16,46	.	18,88	.	165,0	.	.	182,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

C. Frachtraten der Trampschifffahrt

1. Küstenfahrt

Ware	noch: Schnittholz										
von	Obere Zone Finnland ¹⁾	Untere	Obere Zone Schweden ¹⁾	Untere	nördl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾	Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾	
Route	ECUK				Antwerpen ³⁾		Weser	Flensburg ⁵⁾	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
Währg./Mengeneinheit	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	.	.	.
Juni	246,1	232,2	241,0	229,6	205,0	207,0	84,00	.	78,00	.	.
Juli	236,7	229,3	243,9	230,6	211,3	207,3	85,00	64,25	.	.	.
Aug.	235,9	227,5	232,6	220,0	.	206,5	95,00	66,67	.	77,50	.

Ware	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl			
von	nördl. Öxelsund/Härnösand ²⁾				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
Route	Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederrh. ⁷⁾	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Ostk. Jutland ⁸⁾ und dan Inseln ⁹⁾	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö ¹⁰⁾
Währg./Mengeneinheit	DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg	
1950 D	70,00 ⁶⁾	.	.	100,00 ⁶⁾	.	126,00 ⁶⁾	.	23,6	14,25	15,38
1954 D	89,86	80,02	88,28	116,67	86,63	92,57	22,9	26,8	14,25	17,90
1955 D	92,56	96,63	103,91	156,13	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70
1956 D	91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00
1957 D	94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75
1958 D	80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14,11	17,9	12,35	13,35
1959 D	85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16,9	19,9	13,23	13,89
1960 D	97,17	93,01	101,65	104,00	87,63	102,22	19,10	21,1	16,17	15,52
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
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
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	.	.	85,25r	.	.	19,0	12,83	13,00
Juni	90,50	78,00	.	.	84,00	.	.	.	13,25	.
Juli	120,00	87,50	.	110,00	85,63	110,00	.	19,6	12,25	16,00
Aug.	.	88,50	92,00	110,00	.	.	.	18,3	12,38	12,50

Ware	Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Gips
von	Niederrh./Ruhrgr.	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland ¹³⁾	Bornholm	Hildesheim
Route	Strömstad/ Malmö ¹¹⁾	Ostk. Jutland ⁸⁾ u. dan. Inseln ⁹⁾	nördl. Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾	Häls. i Limfjord u. a. Skagerrak ¹²⁾	Varberg/ Karlshamn	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
Währg./Mengeneinheit	DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				
1950 D	.	.	18,42	24,00	.	8,00	8,25	.	7,83	.
1954 D	18,15	20,38	20,03	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50
1955 D	20,50	24,33	23,11	.	18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	19,50
1956 D	20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 D	16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 D	15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	18,00
1959 D	16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	17,25
1960 D	17,00	20,39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	8,47	17,50
1960 Juli	.	21,00	.	.	17,38	.	9,88	.	9,50	.
Aug.	.	20,83	22,25	.	17,38	10,50	10,00	10,00	9,50	18,00
Sept.	.	20,75	23,33	26,00	17,96	10,50	9,93	.	9,40	17,00
Okt.	.	21,00	23,00	.	20,50	11,00	.	.	9,17	.
Nov.	.	22,25	.	.	.	.	.	.	8,88	.
Dez.	15,00	22,50	.	.	20,50	10,25	10,00	.	.	.
1961 Jan.	.	21,00	22,75	.	.	9,31	.	.	9,25	.
Febr.	.	17,13	19,08	25,50	.	8,00	.	8,00	.	.
März	.	18,10	20,50	21,50	16,13	7,00	8,50	.	8,16	.
April	.	17,00	19,00	.	.	.	9,38	7,67	8,00	.
Mai	.	20,33	23,00	.	.	8,25	9,13	.	8,50	.
Juni	.	21,00	21,00	.	.	.	10,10	.	9,00	.
Juli	.	19,00	.	24,00	16,30	.	9,59	8,00	9,33	.
Aug.	.	19,00	21,00	.	16,38	6,00	9,85	.	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

C. Frachtraten der Trampschiffahrt
2. Große Fahrt¹⁾

Ware von Route nach Währung Mengeneinheit	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik ⁴⁾	
	UK	Antw./Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ⁴⁾	UK	Antw./Hbg.
	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
	je 2240 lbs											
1938 D	.	.	12.11 ²⁾	.	.	13.10 ²⁾	25.9 ²⁾	3,61
1950 D	.	.	38.7 ³⁾	5,72	5,24	40.1 ³⁾	9,58	54.10 ³⁾	9,74	.	68.9 ²⁾	.
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	60.11	7,59	12,21	76.7	12,58
1955 D	.	.	73.9	8,51	8,78	78.4	9,43	91.9	10,61	16,61	121.3	16,20
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53
1958 D	92.10	.	40.11	4,15	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	7,37
1961 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	85.9	.	45.4	2,85	3,00	54.0	.	59.5	.	12,03	65.0	.
Juni	.	.	44.0	3,18	3,08	39.3	.	56.0	.	10,96	.	.
Juli	.	8,27	46.9	3,30	3,63	42.9	.	56.3	4,95	10,70	.	.
Aug.	.	9,18	45.3	3,77	5,12	47.11	.	61.6	4,79	11,83	.	6,28
Sept.	88.6	10,00	48.7	4,70	5,51	51.0	6,80	.	6,90	11,75	61.6	6,09
Okt.	77.11	.	48.10	4,77	6,30	49.2	.	62.0	6,29	11,54	66.1	7,09
Nov.	85.2	.	46.3	.	6,19	48.3	4,50	50.8	5,99	10,97	67.10	6,70

Ware von Route nach Währg./Mengeneinh.	Getreide									Kopra	Esparto	Zucker
	La Plata ⁶⁾			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Phillip-	Algerien	Kuba ⁹⁾
	UK	Antw./Hbg.	West-		Australien		china	afrika	meer	pinen		
	UK	Antw./Hbg.	italien		UK/Kont.		Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg.		UK
	s je 2240 lbs									\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 D	25.3	25.2	.	32.3	.	33.9	29.9	.	17.2 ⁸⁾	.	.	.
1950 D	48.4	46.1	.	69.10	76.5	70.10	94.11	.	35.0	.	.	.
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67,6
1955 D	101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0,29	115.8	105,0
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105,11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97,1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40,7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39,8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52,4
1961 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	69.7	77.6	87.6	80.10	.	65.8	39.0	0,18	83.2	.
April	70.9	69.5	67.0	70.0	80.0	75.0	.	61.10	37.2	0,17	81.8	.
Mai	71.9	63.0	61.6	67.6	79.2	76.3	.	55.9	39.6	0,18	81.6	.
Juni	66.1	62.8	68.5	.	80.0	.	.	60.10	.	0,16	.	57,6
Juli	71.9	66.5	65.7	68.9	.	.	.	59.6	39.0	0,15	81.11	.
Aug.	66.3	65.0	61.3	70.0	80.10	76.6	.	68.8	.	0,15	80.0	.
Sept.	70.5	63.1	59.5	72.11	84.1	78.3	.	68.2	40.9	0,16	82.8	.
Okt.	71.5	65.11	.	74.0	84.5	81.4	.	64.11	44.0	0,16	82.6	.
Nov.	74.1	69.3	69.9	73.9	83.9	78.4	55.3	64.9	42.11	0,15	80.10	.

Ware von Route nach Währg./Mengeneinh.	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
	Kuba ⁹⁾	San Domingo ¹¹⁾	Queensland ¹²⁾	Mauritius	Morphou- Bay	Vassiliko	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagao ¹⁵⁾
	Antw./Hbg. ⁷⁾										
	UK				Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK		Antw./Hbg. ⁷⁾
	s je 2240 lbs										
1938 D	.	.	.	.	.	7.3 ¹³⁾	.	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
1955 D	98.3 ¹⁰⁾	103.4	.	99.5	46.0	46.5	50.6	40.9	37.0	86.3	72.9
1956 D	112.0	124.10	.	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8
1957 D	104.2	105.7	93.4	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10
1958 D	37.3	56.7	76.11	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4
1959 D	39.11	60.6	92.3	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1
1960 D	47.10	66.8	90.1	63.10	26.3	26.8	35.7	23.9	23.9	49.11	44.11
1961 Jan.	.	.	100.0	.	26.6	.	.	.	.	48.2	45.3
Febr.	.	.	100.0	.	27.0	.	.	.	.	.	44.5
März	.	.	96.8r	.	.	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
Juni	.	.	r	64.4	27.4	26.9	.	.	21.6	.	43.4
Juli	.	.	85.0	63.2	.	25.0	.	.	21.0	.	.
Aug.	.	.	90.0	66.9	26.0	.	.	.	.	60.0	46.9 ¹⁴⁾ r
Sept.	.	.	.	67.6	.	27.9	.	.	.	57.6	40.6
Okt.	.	.	90.0	68.5	.	27.9	.	.	.	56.3	44.3
Nov.	58.6	.	90.0	68.9	.	.	.	.	.	60.8	47.8

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

C. Frachtraten der Trampschifffahrt
2. Große Fahrt¹⁾

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona ³⁾	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
Route	Antw./ Hbg. ²⁾	Polen	Antw./Hbg. ²⁾				UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Wahrg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	
1938 D	.	.	.	.	.	.	.	.	3,20	.	.	5,9
1950 D	44.0	.	21.7	.	.	.	31.3	.	5,61	8,17 ⁴⁾	.	22.4
1954 D	55.5	.	25.4	.	.	18.8	37.2	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	29.11	59.7	78.0	77.2	11,52	19,90	33.1
1957 D	69.2	62.9	36.9	.	.	24.8	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
1961 Jan.	.	27.6	.	32.6	.	21.0	.	.	27.6	4,00	8,32	.
Febr.	40.0	.	.	31.3	22.3	19.0	33.9	.	25.9	3,90	8,37	.
März	.	25.0	.	31.0	.	.	.	.	25.11	4,08	8,45	17.0
April	45.6	25.0	.	31.6	.	.	.	.	.	4,29	9,53	.
Mai	40.0	26.7	.	.	.	.	.	.	27.0	4,35	9,54	.
Juni	.	26.7	.	34.4	.	.	.	28,0	26.3	4,15	9,55	.
Juli	.	26.6	.	33.0	.	.	.	.	25.11	4,25	9,30	18.3
Aug.	.	.	.	.	.	.	.	.	28.1	.	9,40	.
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	31.3	29.0	4,55	9,25	.
Okt.	.	27.6	.	.	.	.	.	33.5	29.4	4,73	9,47	23.11
Nov.	.	.	17.5	.	.	.	.	31.10	30.1	4,49	8,76	24.0

Ware	noch: Kohle		Rohöl				Düngemittel (Phosphat)			
von	Danzig/Stettin		Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf	US-Golf	Casablanca	Sfax
Route	Buenos Aires		Westitalien	UK-Kontinent darunter Nordd. Häfen			darunter Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Wahrg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs									
1938 D	.	13.7 ⁵⁾	6.0 ⁶⁾	.	13.7	.	24.10	.	8.5 ⁸⁾	.
1950 D	49.5	31.4	23.8	44.7 ⁷⁾	49.10 ⁷⁾	84.2 ⁷⁾	36.0	23.0	24.2 ⁹⁾	.
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 ⁷⁾	31.1 ⁷⁾	44.3 ⁷⁾	.	27.2	29.5	.
1955 D	76.1	42.6	33.5	37.2 ⁷⁾	36.4 ⁷⁾	69.4 ⁷⁾	90.10	35.8	37.2	.
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	152.0	107.6	44.0	.
1957 D	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	90.7	32.0	.
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	30.1	46.11	20.6	.
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	27.3	47.11	20.4	.
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	29.3	49.4	20.10	.
1961 Jan.	34.9	26.5	16.1	17.1	13.10	19.3	31.8	44.9	.	.
Febr.	34.0	23.4	13.0	13.2	13.2	.	30.1	31.2	.	.
März	.	24.0	12.5	13.2	13.2	.	30.9	31.10	19.0	21.0
April	.	21.0	12.5	13.2	13.2	.	20.9	21.11	21.0	.
Mai	.	26.3	11.5	12.1	12.1	.	20.9	21.10	.	.
Juni	43.0	.	12.1	12.11	16.4	17.4	23.7	24.1	.	.
Juli	41.9	31.9	25.6	16.3	17.3	.	26.9	27.7	19.11	.
Aug.	42.6	32.0	24.6	15.3	16.3	.	27.6	28.5	20.3	20.6
Sept.	45.0	.	.	14.8	15.6	.	28.2	29.1	22.0	.
Okt.	.	34.0	.	14.2	16.0	.	27.5	29.0	55.0	21.3
Nov.	42.0	34.0	26.0	15.1	16.0	.	28.8	29.3	52.6	20.0

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. ²⁾ ¹⁰⁾	Antw./ Hbg. ²⁾	Ost-Kanada ¹¹⁾	Archangel'sk ¹¹⁾	Nord-Pazifik		Archangel'sk ¹¹⁾	Große Seen		Northern Range		
Route	Japan	Nord-China	UK	ECUK	UK	Süd-afrika ¹²⁾	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West-italien ¹²⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ¹²⁾	West-italien ¹²⁾	Japan ¹²⁾
Wahrg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs		s je Standard	\$ je 2240 lbs				
1938 D	10,16	.	176.6	155.6	70.7	.	190.5	.	.	.	.	.
1950 D	10,49	104,10	195.3	172.0	88.2	13,97r	223.2	.	8,54	.	.	.
1954 D	14,15	108,0	305.6	263.4	144.6	24,87	306.0	.	12,97	.	.	.
1955 D	20,17	145,7	320.11	287.5	.	30,51	344.7	.	17,70	.	.	.
1956 D	16,47	109,9	304.4	268.9	97.6	19,24	.	.	12,28	.	.	.
1957 D	8,45	61,10	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6	.	6,07	6,47	.	.
1958 D	8,20	57,4	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7	.	6,04	6,42	10,33	.
1959 D	7,68	61,2	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08
1960 D	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1961 Jan.	.	.	.	.	.	.	265.0	.	6,98	.	.	11,50
Febr.	7,85	62,8	.	.	87.6	.	256.3	10,08	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
Juni	.	.	.	.	84.0	13,14	262.6	10,00 ¹²⁾	10,71	7,96	7,58	14,58
Juli	.	.	.	207.6	87.11	.	.	.	9,74	.	7,46	12,74
Aug.	.	.	.	240.0	89.7	14,00	246.8	.	.	.	8,06	14,82
Sept.	.	.	.	240.0	.	.	265.0	.	.	.	7,89	15,05
Okt.	.	.	.	250.0	93.9	.	325.0	.	10,79	.	7,89	15,00
Nov.	.	.	.	.	100.0	13,50	.	.	.	.	9,42	14,70

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

D. Index der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien										
	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Trampfahrt ³⁾										
				Reisecharter		Reisecharter										
	ins-gesamt	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	£ Tanker	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Schwe-fel	Motor-schiffe ⁵⁾	£-Tanker	Scale = 100
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale ²⁾ = 100	1960 = 100										
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954 D	100,0 ¹⁾	—	—	100,0 ¹⁾	79,1 ¹⁾	116,0 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	109,6 ⁴⁾	79,1	79,1
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	198,5 ⁴⁾	116,1	116,1
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	264,4 ⁴⁾	229,5	229,5
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ³⁾	151,9 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,8 ⁴⁾	143,4	143,4
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ¹⁾	46,9	46,9
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	85,0 ⁴⁾	42,8	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	46,1
1960 Jan.	121,1	100,2	100,8	81,8	57,0	106,6	107,8	106,7	104,6	111,6	101,2	106,8	104,8	101,9	54,3	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	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	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	38,8
Mai	121,3	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	34,4
Juni	121,4	101,1	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	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	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	38,6
Sept.	122,1	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	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	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	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	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	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	44,1
März	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	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	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	32,5
Juni	125,4	105,5	100,4	70,6	36,9	108,7	102,9	117,8	121,5	97,6	121,0	98,6	104,8	111,2	35,3	35,3
Juli	126,1	106,0	101,3	72,9	41,5	105,8	106,3	109,1	107,4	97,2	112,3	100,4	—	109,0	42,3	42,3
Aug.	126,6	106,1	102,4	73,6	47,0	107,2	108,0	116,1	113,5	95,1	100,0	105,0	114,8	117,9	44,3	44,3
Sept.	127,4	107,2	101,9	79,3	42,9	110,6	106,3	121,7	121,2	95,2	112,6	108,7	114,8	118,3	43,0	43,0
Okt.	129,1	108,9	102,5	80,4	46,5	108,0	107,9	103,6	117,9	107,8	104,2	107,9	—	120,4	44,9	44,9
Nov.	129,6	109,2	103,4	80,0	47,1	109,3	106,6	116,2	116,2	108,6	103,3	105,7	118,5	111,2	45,8	45,8
Land	Niederlande								Dänemark	Norwegen				Schweden		
Einsatzart	Trampfahrt								Tramp-fahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt		Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	
	Reisecharter								Reise-charter	Reise-charter	Zeit-charter	Reisecharter		Reisecharter		
Indexgruppe	ins-gesamt	Ge-treide	bri-tischen	Kohle aus amerika-nischen Häfen ein-geführt	niederlän-dischen aus-	Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt	£ Tanker	\$ Tanker		ins-gesamt	£ Tanker	
Basis	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	51,3	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 ⁶⁾	162,5	170	166	
1957 D	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,8r	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	
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	—	257,8r	—	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	43	
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	46,5r	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	
März	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	38,5	34,5	117	40	
Juni	250,5	201,5	—	—	—	354,4	301,4	443,7	81	84,6	84,6	40,1	36,2	121	42	
Juli	227,4	215,3	—	245,6	—	288,0	292,1	433,3	82	83,4	79,7	48,4	45,9	121	45	
Aug.	259,2	234,4	—	263,2	—	258,7	363,8	458,6	82r	84,3	80,5	48,7	44,8	121	46	
Sept.	264,7	249,7	—	298,6	—	297,6	393,3	488,0	82	85,5	83,5	47,9	33,1	120	53	
Okt.	237,6	230,4	—	284,0	—	219,5	271,6	445,9	83	86,1	89,3	49,5	47,1	122	55	
Nov.	267,6	260,5	—	290,9	317,5	295,3	303,5	458,1	—	85,8	78,5	49,3	44,1	124	52	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

D. Index der Seefrachtraten

Basis 1954 = 100

Land	Italien ¹⁾														
von	insgesamt	Gruppen-Index Europa	Northern Range		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien/Kont.	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⁾
Route			West-Italien	Groß-brit./Kont.	Westitalien		Buenos Aires	Großbritannien/Kont.		Europa		Großbritannien/Kont.			
nach					Kohle			Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.
Ware															
1958 D.	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70
1959 D.	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69
1960 D.	79	79	75	69	98	88	84	70	80	67	76	87	91	88	69
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	78	87	—	94	83
Juni	75	75	78	70	95	77	83	65	66	54	70	84	—	81	61
Juli	74	74	—	—	98	81	83	61	61	50	65	77	—	74	—
Aug.	75	76	77	69	100	85	83	58	69	53	75	76	92	79	61
Sept.	76	76	70	—	97	90	83	69	73	63	74	82	90	85	—
Okt.	75	75	66	69	—	83	85	75	81	59	66	83	88	83	63
Nov.	82	81	79	70	—	103	83	74	85	63	70	92	91	90	—
Dez.	79	80	71	70	96	93	83	68	89	67	80	90	92	—	60
1961 Jan.	83	85	68	69	—	93	—	65	74	74	81	95	101	88	—
Febr.	81	80	71	68	95	89	78	71	77	68	79	94	98	—	64
März	80	79	71	68	—	88	—	71	76	63	76	93	98	—	83
April	81	76r	76	70	87	77	78	69	82	65	79	81	89	78	65
Mai	87	83	76	72	104	—	109	86	74	—	80	82	—	73	—
Juni	82	79	74	68	107	96	99	65	76	60	78	81	—	76	59
Juli	79	75	75	68	—	84	96	68	65	60	81	82	96	73	63
Aug.	82	79	88	75	—	92	97	75	87	61	84	83	—	86	64
Sept.	84	82	82	84	—	111	103	76	97	58	83	85	—	90	60
Okt.	89	85	81	84	—	120	103	81	97	72	83	85	108	85	60

Land	Italien ¹⁾															
von	Mittel-meer ⁷⁾	Nord-Afrika ⁸⁾	Indien Ägypten ⁹⁾	Austra-lien/ Mau-ritius	Afrika Casa-blanca	Gruppen-Index Amerika	Nor-thern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer ¹⁰⁾	Indien	Gruppen-Index Asien (Japan)	Nord-Atlan-tik ¹¹⁾	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer ¹²⁾	Indien/ Ma-laya ¹³⁾	
Route	Großbritannien/ Kontinent		West-Europa	Groß-brit./ Kont.	Süd-Afrika		Süd-ame-rika	Northern Range				Japan				
Ware	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	
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	75	73	62	96	
März	92	65	83	—	88	83	86	80	82	—	79	77	69	82	87	
April	80	70	77	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	
Juni	87	65	88	90	—	94	106	91	—	85	85	93	71	—	92	
Juli	83	64	69	86	97	81	95	87	—	86	80	86	63	—	90	
Aug.	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86	
Sept.	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85	
Okt.	90	77	59	79	—	111	115	135	—	83	86	94	74	—	91	

Land	Italien ¹⁾															
von	Mittel-meer ⁷⁾	Nord-Afrika ⁸⁾	Indien Ägypten ⁹⁾	Anstra-lien/ Mau-ritius	Afrika Casa-blanca	Grup-pen-Index Ame-rika	Nor-thern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer ¹⁰⁾	Indien	Grup-pen-Index Asien (Japan)	Nord-Atlan-tik ¹¹⁾	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer ¹²⁾	Indien/ Ma-laya ¹³⁾	
Route nach	Großbritannien/ Kontinent		West-Europa	Groß-brit./ Kont.	Süd-Afrika		Süd-ame-rika	Northern Range				Japan				
Ware	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	
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	75	73	62	96	
März	92	65	83	—	88	83	86	80	82	—	79	77	69	82	87	
April	80	70	77	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	
Juni	87	65	88	90	—	94	106	91	—	85	85	93	71	—	92	
Juli	83	64	69	86	97	81	95	87	—	86	80	86	63	—	90	
Aug.	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86	
Sept.	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85	
Okt.	90	77	59	79	—	111	115	135	—	83	86	94	74	—	91	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 10, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

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

Darstellungsform →	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs													
von →	insgesamt		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
Route —			Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
nach →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Tanker-Großenklassen →	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
GrundtarifScale Nr.2 bis 14. 12. 1958 ¹⁾ .	100,0		32.6		34.9		38.5		40.3		} 49.2 ²⁾ 80.10 ³⁾		} 51.5 ³⁾ 83.2 ³⁾		} 37.0 ²⁾ 80.3 ²⁾	
GrundtarifScale Nr.3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32.6		34.6		38.5		40.10		49.5 ²⁾		51.7 ²⁾		35.3 ²⁾	
1954 D	110,0		35.9		38.3		42.2		44.3		60.3		62.9		46.11	
1955 D	114,5		37.2		39.9		43.11		46.1		62.6		65.1		48.7	
1956 D	142,6		46.4		49.7		54.9		57.5		76.5 ⁴⁾		87.9 ⁴⁾		70.7 ⁴⁾	
1957 D	139,2		45.3		48.5		53.6		56.0		92.4 ⁴⁾		95.6 ⁴⁾		82.10 ⁴⁾	
1958 D	121,0		39.4		42.1		46.6		48.9		65.9		68.6		50.11	
1959 I.	111,6		36.3		38.6		42.10		45.7		61.5		63.10		45.7	
1959 II/IV D	108,2	95,2	35.2	30.11	37.4	32.10	41.7	36.7	44.2	38.10	59.8	53.4	62.1	55.4	44.5	39.10
1960 D	98,6	87,9	32.0	28.7	34.0	30.4	37.10	33.9	40.3	35.11	55.0	49.8	57.1	51.7	41.0	37.3
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
III.	93,9	85,1	30.6	27.8	32.5	29.4	36.1r	32.8	38.4	34.9	52.8	48.4	54.8	50.2	39.4	36.3

F. Sonstige Schiffsindexe (Großbritannien)

Indexart —————→	Activity — Index										Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
Indexgruppe —————→	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dunge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv	insgesamt	insgesamt
Basis —————→	Januar—Juni 1954 = 100											Getreide- Scale = 100
1954 Jan./Juni	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— ⁵⁾	7,5	5,5	— ⁵⁾	100,0	—
1955 D	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— ⁵⁾	110,5	—
1956 D	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—
1957 D	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—
1958 D	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	—
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	163,3	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. ⁶⁾	218,9	114,7	24,6	15,7	3,1	8,9	13,9	8,4	15,3	14,2	215,9	133
Febr. ⁶⁾	174,9	98,6	14,2	8,4	3,6	8,5	8,3	5,7	12,2	15,3	199,6	141
März ⁶⁾	189,4	82,1	21,8	10,4	7,6	7,8	22,0	6,4	13,2	18,1	186,5	138
April ⁶⁾	169,1	54,1	10,7	15,3	5,8	4,8	47,8	5,1	8,2	17,3	177,0	176
Mai ⁶⁾	179,5	64,2	20,6	20,5	3,8	4,8	33,3	10,0	10,1	12,2	160,1	328
Juni ⁶⁾	166,5	51,0	21,0	12,0	7,8	10,6	33,2	14,3	14,0	2,6	168,2	231
Juli ⁶⁾	138,0	51,5	15,9	11,9	6,9	14,4	10,2	9,4	9,4	8,4	127,4	159
Aug. ⁶⁾	140,3	62,9	15,4	13,7	5,1	6,6	16,3	5,6r	7,8	6,8	139,7	192
Sept. ⁶⁾	172,4	76,8	10,9	16,3	6,1	8,6	20,3	5,1	11,4	16,8	94,8	256
Okt. ⁶⁾	224,0	121,0	14,5	16,2	7,1	8,5	18,7	5,4	18,3	14,3	173,2	239
Nov. ⁶⁾	222,2	126,5	16,7	14,8	4,8	9,1	15,0	7,9	7,9	13,0	155,3	201

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

von Frankfurt (Main) nach			Durchschnitt										November 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	HF	102	76	106	77	109	80	109	80	109	80	112	80
		HR	184	137	190	139	197	144	197	144	197	144	202	144
		HR a)	—	—	—	—	—	115 ^{d)}	—	115	—	115	—	115
Deutschland	Berlin	HF	111	89	111	89	111	90	111	93	111	93	111	93
		HR	200	159	200	159	200	164	200	168	200	168	200	168
		HR b)	—	130	—	130	—	132	—	136	—	136	—	136
	Bremen	HF	131	102	136	102	128	102	128	102	128	102	120	72
		HR	235	184	245	184	231	184	231	184	231	184	240	144
		HR c)	—	132 ^{a)}	—	132	—	132	—	132	—	132	—	—
		HR d)	—	166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	63	50	66	50	62	50	62	50	62	50	62	38
		HR	114	90	119	90	112	90	112	90	112	90	124	76
		HR b)	—	62	—	62	—	62 ^{a)}	—	—	—	—	—	—
		HR c)	—	—	—	70 ^{a)}	—	70	—	70	—	70	—	—
	Hamburg	HF	131	102	136	102	128	102	128	102	128	102	144	100
		HR	235	184	245	184	231	184	231	184	231	184	288	200
		HR c)	—	d) 166	—	144 ^{a)}	—	144	—	144	—	144	—	—
	Hannover	HF	88	69	92	69	86	69	86	69	86	69	85	52
		HR	158	125	166	125	155	125	155	125	155	125	170	104
		HR c)	—	96 ^{a)}	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—
	München	HF	90	70	94	70	88	70	88	70	88	70	85	60
		HR	162	126	170	126	159	126	159	126	159	126	170	120
		HR c)	—	98 ^{a)}	—	98	—	98	—	98	—	98	—	—
	Nürnberg	HF	51	40	54	40	50	40	50	40	50	40	50	35
		HR	92	72	98	72	90	72	90	72	90	72	100	70
		HR c)	—	60 ^{b)}	—	60	—	60	—	60	—	60	—	—
	Stuttgart	HF	51	40	54	40	50	40	50	40	50	40	50	32
		HR	92	72	98	72	90	72	90	72	90	72	100	64
		HR c)	—	56 ^{a)}	—	56	—	56	—	56	—	56	—	—
Frankreich	Paris	HF	127	96	134	103	141	109	143	110	143	110	151	112
		HR	229	173	241	186	255	196	258	198	258	198	272	202
Griechenland	Athen	HF	701	527	708	536	708	536	708	536	708	536	674	511
		HR	1262	949	1275	965	1275	965	1275	965	1275	965	1214	920
		HR a)	—	718 ^{b)}	—	718 ^{a)}	—	—	—	—	—	—	—	817
Groß- britannien	London	HF	220	173	233	182	243	188	245	189	245	189	245	180
		HR	396	312	420	329	438	339	441	341	441	341	441	341
		HR ab)	—	—	—	249 ^{a)}	—	260 ^{a)}	—	260 ^{a)}	—	260 ^{a)}	—	—
Italien	Mailand	HF	209	156	217	158	225	164	225	164	225	164	226	164
		HR	377	281	391	285	405	296	405	296	405	296	407	296
		HR a)	—	245	—	255	—	265	—	252	—	247 ^{a)}	—	—
	Rom	HF	307	228	318	231	330	240	330	240	330	240	330	240
		HR	553	411	573	416	594	432	594	432	594	432	594	432
		HR a)	—	—	—	b) 369 ^{a)}	—	388 ^{a)}	—	360 ^{a)}	—	360 ^{a)}	—	—
Jugoslawien	Belgrad	HF	384	285	414	301	414	301	414	301	414	301	403	289
		HR	691	514	746	542	746	542	746	542	746	542	726	521
		HR a)	—	434	—	434	—	434	—	434	—	422	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	108	80	112	81	116	85	116	85	116	85	119	85
		HR	194	144	201	146	209	153	209	153	209	153	215	153
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	120 ^{a)}	—	120 ^{a)}	—	—
Norwegen	Oslo	HF	368	304	377	310	387	322	392	327	394	328	406	328
		HR	663	548	680	558	697	579	707	589	710	591	731	591
		HR ab)	—	409 ^{a)}	—	411 ^{a)}	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich	Wien	HF	196	146	207	151	210	153	210	153	210	153	210	153
		HR	352	263	372	272	378	276	378	276	378	276	378	276
Portugal	Lissabon	HF	505	381	534	395	543	402	543	402	543	402	557	412
		HR	910	685	962	712	978	724	978	724	978	724	1003	742
		HR c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	636	—	—
Spanien	Barcelona	HF	322	239	333	242	346	252	346	252	346	252	334	244
		HR	580	434	601	437	623	454	623	454	623	454	602	440
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	377 ^{a)}	—	377	—	359
	Madrid	HF	388	293	410	304	417	309	417	309	417	309	398	294
		HR	699	528	739	548	751	557	751	557	751	557	717	530
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	464 ^{a)}	—	464	—	442
Schweden	Stockholm	HF	368	304	377	310	387	322	392	327	394	328	406	328
		HR	663	548	680	558	697	579	707	589	710	591	731	591
		HR a)	—	409 ^{a)}	—	b) 411 ^{a)}	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweiz	Genf	HF	176	131	180	131	176	131	174	131	174	131	174	132
		HR	317	236	324	236	317	236	314	236	314	236	314	238
		HR ab)	—	199	—	199	—	—	—	199	—	—	—	—
	Zürich	HF	123	92	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92
		HR	222	166	227	166	227	166	227	166	227	166	227	166
		HR ab)	—	140	—	140	—	—	—	140	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	796	592	825	603	830	608	830	608	830	608	791	580
		HR	1433	1066	1485	1085	1494	1095	1494	1095	1494	1095	1424	1044

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

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

von Frankfurt (Main) nach			Durchschnitt										November 1961	
			1956		1957		1958		1959		1960		November 1961	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1100	762	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1132	773 ¹⁾
		HR	1981	1372	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2038	1392 ¹⁾
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2350	1662	2447	1706	2588	1768	2635	1788	2711	1744 ²⁾	2800	1535
		HR	4230	2992	4405	3071	4659	3182	4743	3219	4880	3140 ²⁾	5040	2763
Asien														
Aden	Aden	HF	1700	1274	1800	1318	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2005	1322 ¹⁾
		HR	3060	2294	3240	2373	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3609	2380 ¹⁾
Birma	Rangun	HF	2682	2024	2905	2094	3064	2174	3205	2262	3284	2232 ²⁾	3271	1983
		HR	4827	3643	5229	3770	5516	3913	5769	4071	5912	4018 ²⁾	5888	3570
Ceylon	Colombo	HF	2288	1647	2441	1709	2482	1729	2570	1791	2637	1806 ²⁾	2621	1703
		HR	4118	2965	4394	3076	4468	3113	4626	3225	4748	3251 ²⁾	4718	3066
Indien	Bombay	HF	2044	1447	2185	1509	2223	1529	2312	1591	2379	1606 ²⁾	2375	1512
		HR	3679	2605	3933	2716	4002	2753	4161	2865	4283	2891 ²⁾	4275	2722
	Kalkutta	HF	2276	1647	2429	1709	2470	1729	2559	1791	2623	1806 ²⁾	2599	1703
		HR	4090	2965	4370	3076	4446	3113	4606	3225	4723	3251 ²⁾	4679	3066
Irak	Bagdad	HF	1391	968	1435	977	1461	994	1470	1000	1470	1000	1423	975 ¹⁾
		HR	2504	1743	2583	1759	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2562	1755 ¹⁾
Iran	Abadan	HF	1459	1059	1529	1094	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1580	1087 ¹⁾
		HR	2626	1906	2753	1970	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2844	1957 ¹⁾
	Teheran	HF	1585	1118	1623	1118	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1580	1087 ¹⁾
		HR	2853	2013	2922	2013	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2844	1957 ¹⁾
Japan	Tokio	HF	3690	2702	4058	2799	4243	2888	4421	2997	4526	2979 ²⁾	4503	2711
		HR	6642	4864	7305	5039	7638	5203	7956	5394	8147	5362 ²⁾	8106	4880
Libanon	Beirut	HF	1100	762	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1132	773 ¹⁾
		HR	1981	1372	2076	1419	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2038	1392 ¹⁾
Philippinen	Manila	HF	3373	2476	3705	2564	3899	2662	4061	2765	4149	2744 ²⁾	4111	2487
		HR	6072	4458	6669	4616	7019	4792	7310	4977	7468	4939 ²⁾	7400	4477
Singapur und Malaya	Singapur	HF	2829	2076	3105	2164	3273	2244	3426	2332	3508	2293 ²⁾	3484	2016
		HR	5092	3738	5589	3896	5892	4024	6167	4197	6315	4128 ²⁾	6272	3629
Syrien	Damaskus	HF	1100	762	1153	788	1179	806	1188	812	1188	812	1132	773 ¹⁾
		HR	1981	1372	2076	1419	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2038	1392 ¹⁾
Thailand	Bangkok	HF	2794	2050	3070	2129	3229	2209	3370	2297	3452	2258 ²⁾	3439	1983
		HR	5029	3690	5526	3833	5813	3976	6066	4134	6214	4065 ²⁾	6191	3570
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	3758	2799	3893	2834	4034	2940	4264	3055	4396	3046 ²⁾	4346	2767
		HR	6764	5039	7008	5102	7262	5292	7675	5499	7913	5483 ²⁾	7823	4981
Amerika														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3054	—	3218	2361 ³⁾	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3076	1752 ²⁾
		HR	5498	—	5792	4250 ³⁾	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5537	3154 ²⁾
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2915	—	3073	2235 ³⁾	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2948	1552 ²⁾
		HR	5247	—	5531	4023 ³⁾	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5307	2794 ²⁾
Chile	Santiago	HF	3272	—	3470	2533 ³⁾	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3288	1912 ²⁾
		HR	5890	—	6202	4560 ³⁾	6453	4684	6502	4725	6502	4725	5918	3442 ²⁾
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1882	2363	1882	2394	1882	2415	1882	2415 ⁶⁾	1844 ^{2) 6)}	2300 ⁶⁾	1608 ⁶⁾
		HR	4355	3388	4255	3388	4309	3388	4347	3388	4347 ⁶⁾	3320 ^{2) 6)}	4140 ⁶⁾	2895 ⁶⁾
		HR a)	3999	3135	4213 ⁴⁾	3219 ⁴⁾	—	b) 2980 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3054	—	3218	2361 ³⁾	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3076	1752 ²⁾
		HR	5498	—	5792	4250 ³⁾	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5537	3154 ²⁾
Venezuela	Caracas	HF	2373	1853	2321	1853	2352	1853	2373	1853	2373 ⁶⁾	1823 ^{2) 6)}	2260 ⁶⁾	1608 ⁶⁾
		HR	4272	3336	4178	3336	4234	3336	4272	3336	4272 ⁶⁾	3281 ^{2) 6)}	4068 ⁶⁾	2895 ⁶⁾
		HR a)	3923	3082	4137 ⁴⁾	3166 ⁴⁾	—	b) 2927 ⁵⁾	—	—	—	3040 ⁷⁾	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	1967	1379	1883	1379	1951	1458	2016 ⁸⁾	1512 ⁸⁾	2025 ⁶⁾	1374 ^{2) 6)}	1928 ⁶⁾	1128 ⁸⁾
		HR	3541	2483	3390	2483	3513	2625	3629 ⁸⁾	2722 ⁸⁾	3645 ⁶⁾	2474 ^{2) 6)}	3470 ⁶⁾	2031 ⁸⁾
		HR a)	3405 ³⁾	2313	—	—	—	—	—	—	—	2133 ¹⁰⁾	—	—
		HR c)	—	—	—	b) 2074 ⁹⁾	—	b) 2074 ⁴⁾	—	—	—	1662 ^{2) 11)}	—	1583 ¹¹⁾

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹⁾

von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	Durchschnitt							November
			1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84	0,84	0,80
		über 45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,60
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	1,93	1,93	1,93	2,02	2,12	2,20	2,23	2,12
		über 45	1,46	1,47	1,47	1,51	1,59	1,65	1,68	1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45	0,97	0,97	0,97	1,02	1,06	1,09	1,10	1,10
		46 bis 500	0,75	0,76	0,76	0,76	0,79	0,80	0,80	0,80
		501 bis 1000	—	—	—	—	—	—	—	0,60
		über 1000	—	—	—	—	—	—	—	0,40
		Bremen	1 bis 45	1,21	1,22	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,92	0,94	0,98	1,00	1,00	1,00
		Düsseldorf	1 bis 45	0,54	0,55	0,55	0,54	0,57	0,59	0,60	0,60
		über 45	0,41	0,42	0,42	0,41	0,43	0,44	0,45	0,45
		Hamburg	1 bis 45	1,21	1,22	1,22	1,25	1,31	1,34	1,35	1,35
		über 45	0,91	0,92	0,92	0,94	0,98	1,00	1,00	1,00
		München	1 bis 45	0,76	0,76	0,76	0,78	0,81	0,84	0,85	0,85
		über 45	0,59	0,59	0,59	0,59	0,62	0,64	0,65	0,65
		Stuttgart	1 bis 45	0,41	0,42	0,42	0,42	0,45	0,45	0,45	0,45
		über 45	0,29	0,29	0,29	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36
		Finnland	1 bis 45	3,65	3,65	3,65	3,91	3,91	4,05	4,12	3,92
	Helsinki	über 45	2,73	2,73	2,73	2,94	2,94	3,05	3,11	2,96
		Frankreich	1 bis 45	0,97	0,97	0,97	1,05	1,08	1,09	1,09	1,04
	Paris	über 45	0,75	0,76	0,76	0,80	0,83	0,84	0,84	0,80
		Großbritannien	1 bis 45	1,47	1,47	1,47	1,60	1,67	1,68	1,68	1,60
	London	über 45	1,12	1,13	1,13	1,18	1,25	1,26	1,26	1,20
		Italien	1 bis 45	2,02	2,02	2,02	2,10	2,21	2,23	2,23	2,12
	Rom	über 45	1,51	1,51	1,51	1,60	1,67	1,68	1,68	1,60
		Niederlande	1 bis 45	0,80	0,80	0,80	0,84	0,87	0,88	0,88	0,84
	Amsterdam	über 45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,66	0,67	0,67	0,64
		Norwegen	1 bis 45	2,63	2,65	2,81	3,02	3,13	3,26	3,32	3,16
	Oslo	über 45	2,00	2,02	2,11	2,27	2,37	2,45	2,48	2,36
		Österreich	1 bis 45	1,30	1,30	1,30	1,39	1,46	1,47	1,47	1,40
	Wien	über 45	1,00	1,01	1,01	1,05	1,08	1,09	1,09	1,04
		Portugal	1 bis 45	3,57	3,57	3,57	3,78	3,92	3,95	3,95	3,76
	Lissabon	über 45	2,69	2,69	2,69	2,81	2,95	2,98	2,98	2,84
		Spanien	1 bis 45	2,85	2,86	2,86	3,02	3,13	3,15	3,15	3,00
	Madrid	über 45	2,14	2,14	2,14	2,27	2,34	2,35	2,35	2,24
		Schweden	1 bis 45	2,68	2,69	2,82	3,02	3,13	3,26	3,32	3,16
	Stockholm	über 45	2,01	2,02	2,11	2,27	2,37	2,48	2,52	2,40
		Schweiz	1 bis 45	0,86	0,88	0,95	0,97	1,00	1,01	1,01	0,96
	Zürich	über 45	0,65	0,67	0,70	0,71	0,75	0,76	0,76	0,72
		Türkei	1 bis 45	5,03	5,12	5,12	5,38	5,59	5,63	5,63	5,36
	Istanbul	über 45	3,76	3,82	3,82	4,03	4,21	4,24	4,24	4,04
		Afrika								
Ägypten	Kairo	1 bis 45	5,63	5,71	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,00
		über 45	4,22	4,28	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,48
Kongo	Leopoldville	1 bis 45	10,57	10,71	11,12	11,76	11,76	12,15	12,35	11,76
		über 45	7,92	8,02	8,34	8,82	8,82	9,13	9,28	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	9,79	9,91	10,32	11,00	11,00	11,54	11,59	11,04
		über 45	7,34	7,43	7,75	8,23	8,23	8,66	8,69	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,22	3,22	3,23	3,31	3,29	3,32	3,32	3,16
		über 45	2,39	2,39	2,43	2,47	2,46	2,48	2,48	2,36
Südafrik. Union	Johannesburg	1 bis 45	13,43	13,61	14,11	14,99	15,66	16,32	16,59	15,80
		über 45	10,07	10,21	10,58	11,26	11,75	12,24	12,43	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	14,82	14,99	15,56	16,55	17,21	17,68	17,85	17,00
		über 45	11,12	11,26	11,67	12,39	12,92	13,27	13,40	12,76
Ceylon	Colombo	1 bis 45	13,43	13,61	14,11	14,99	14,99	14,99	14,99	14,28
		über 45	10,07	10,21	10,58	11,26	11,26	11,26	11,26	10,72
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	19,09	19,32	20,01	21,29	23,08	23,63	23,73	22,60
		46 bis 250	14,31	14,49	15,03	15,96	17,33	17,74	17,81	16,96
		251 bis 500								16,68
		501 bis 1000								13,64
		über 1000								13,32
	Bombay	1 bis 45	12,12	12,26	12,74	13,52	13,52	13,52	13,52	12,88
		über 45	9,08	9,20	9,54	10,16	10,16	10,16	10,16	9,68
	Kulkutta	1 bis 45	13,23	13,40	13,90	14,78	14,78	14,78	14,78	14,08
		über 45	9,91	10,04	10,42	11,09	11,09	11,09	11,09	10,56
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	17,14	17,35	18,01	19,19	20,00	20,69	20,96	19,96
		über 45	12,86	13,02	13,52	14,36	14,99	15,51	15,71	14,96
Irak	Basra	1 bis 45	7,56	7,64	7,96	8,44	8,44	8,44	8,44	8,04
		über 45	5,68	5,75	5,97	6,34	6,34	6,34	6,34	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	8,72	8,82	9,17	9,70	9,70	9,70	9,70	9,24
		über 45	6,55	6,64	6,89	7,31	7,31	7,31	7,31	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	5,63	5,71	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,00
		über 45	4,22	4,28	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	23,24	23,52	24,40	25,96	27,04	27,65	27,85	26,52
		46 bis 100	17,43	17,64	18,30	19,45	20,29	20,73	20,87	19,88
		101 bis 250								18,28
		251 bis 500								16,32
		501 bis 1000								13,28
	Beirut	über 1000	5,63	5,71	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	12,96
		1 bis 45								6,00
	Karachi	über 45	4,22	4,28	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,48
		Pakistan	1 bis 45	11,11	11,26	11,63	12,35	12,35	12,35	12,35	11,76
		über 45	8,34	8,44	8,73	9,28	9,28	9,28	9,28	8,84
		Syrien	1 bis 45	5,63	5,71	5,93	6,30	6,30	6,30	6,30	6,00
	Damaskus	über 45	4,22	4,28	4,44	4,70	4,70	4,70	4,70	4,48
		Thailand	1 bis 45	15,97	16,17	16,80	17,85	18,62	18,77	18,77	17,88
	Bangkok	über 45	11,99	12,14	12,61	13,40	13,96	14,07	14,07	13,40

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg ¹⁾

von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	Durchschnitt							November
			1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ²⁾	1 bis 45	22,22	22,22	22,22	22,22	24,11	25,30	25,70	24,48
		über 45	16,66	16,67	16,67	16,67	18,07	18,97	19,28	18,36
Neuseeland	Auckland ²⁾	1 bis 45	25,87	25,87	25,87	25,87	27,76	28,95	29,36	28,48
		über 45	19,40	19,40	19,40	19,40	20,84	21,71	22,01	21,36
Amerika³⁾										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	19,53	19,53	20,25	20,50	21,32	22,12	22,39	21,32
		46 bis 100	14,66	14,66	15,19	15,37	16,00	16,60	16,80	16,00
		101 bis 250								13,96
		251 bis 500								13,04
		über 500								9,24
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,38	21,38	21,38	22,05	22,65	22,76	22,76	21,04
		46 bis 100	16,08	16,09	16,09	16,59	17,01	17,09	17,09	15,16
		101 bis 250								12,76
		251 bis 500								11,88
		501 bis 1000								9,56
		1001 bis 1500								9,24
		über 1500								8,32
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	17,09	17,09	17,72	19,29	19,74	20,27	20,54	19,56
		46 bis 100	12,84	12,85	13,32	14,49	14,83	15,22	15,41	14,68
		101 bis 250								12,84
		251 bis 500								12,00
		über 500								8,56
Chile	Santiago	1 bis 45	20,08	20,08	20,80	21,04	21,86	22,67	22,93	21,84
		46 bis 100	15,08	15,08	15,61	16,79	16,42	17,02	17,22	16,40
		101 bis 250								14,32
		251 bis 500								13,36
		über 500								9,56
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,09	11,09	11,09	11,68	12,20	12,75	12,98	9,92
		46 bis 100	8,32	8,32	8,32	8,78	9,16	9,58	9,74	6,80
		101 bis 250								4,48
		251 bis 500								3,68
		501 bis 1000								3,32
		über 1000								3,00
	Toronto	1 bis 45	11,57	11,55	11,55	12,14	12,66	13,22	13,44	10,36
		46 bis 100	8,72	8,66	8,69	9,11	9,53	9,95	10,12	7,16
		101 bis 250								4,84
		251 bis 500								4,04
		501 bis 1000								3,68
		über 1000								3,36
Kolumbien	Baranquilla	1 bis 45	15,12	15,12	15,12	15,88	16,44	16,55	16,55	15,04
		46 bis 100	11,34	11,34	11,34	11,93	12,35	12,43	12,43	10,64
		101 bis 250								8,24
		251 bis 500								7,36
		501 bis 1000								6,12
		1001 bis 1500								5,80
		über 1500								5,48
Kuba	Havana	1 bis 45	13,13	13,15	13,15	13,73	14,40	14,92	15,12	12,04
		46 bis 100	9,88	9,91	9,91	10,37	10,90	11,23	11,34	8,44
		101 bis 250								6,04
		251 bis 500								5,16
		501 bis 1000								4,76
		1001 bis 1500								4,44
		über 1500								4,32
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	14,44	14,43	14,49	15,08	15,71	16,28	16,51	13,28
		46 bis 100	10,99	11,03	11,09	11,55	12,11	12,55	12,73	9,64
		101 bis 250								7,24
		251 bis 500								6,36
		501 bis 1000								5,92
		1001 bis 1500								5,60
		über 1500								5,28
Peru	Lima	1 bis 45	19,53	19,53	19,53	20,20	20,80	20,92	20,92	19,28
		46 bis 100	14,69	14,70	14,70	15,20	15,62	15,71	15,71	13,81
		101 bis 250								10,56
		251 bis 500								8,52
		501 bis 1000								8,20
		über 1000								7,52
Uruquay	Montevideo	1 bis 45	19,53	19,53	20,25	20,50	21,32	22,12	22,39	21,32
		46 bis 100	14,66	14,66	15,19	15,37	16,00	16,60	16,80	16,00
		101 bis 250								13,96
		251 bis 500								13,04
		über 500								9,24
Venezuela	Caracas	1 bis 45	14,32	14,32	14,32	15,04	15,67	15,79	15,79	14,68
		46 bis 100	10,75	10,75	10,75	11,30	11,75	11,84	11,84	10,36
		101 bis 250								7,96
		251 bis 500								7,08
		501 bis 1000								5,84
		1001 bis 1500								5,52
		über 1500								5,08
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	11,47	11,47	11,47	12,05	12,58	13,13	13,36	10,28
		46 bis 100	8,61	8,61	8,61	9,07	9,46	9,87	10,04	7,04
		101 bis 250								4,64
		251 bis 500								3,76
		501 bis 1000								3,36
		über 1000								3,04

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

B. Güterverkehr

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

Warenart	von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	Stand November							
			1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	a) Bagdad	100	4,62	4,62	—	—	4,70	4,70	4,70	4,48
	c) Brüssel	200	0,46 ¹⁾	0,46 ¹⁾	0,46 ¹⁾	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
	a) Damaskus	100	3,53	3,53	—	3,65	3,65	3,53	3,53	3,36
	Mexiko City	45	—	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,24
		500	—	—	—	—	—	—	—	6,20
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung	a) New York	45	5,08	5,08	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82	3,64
	a) Teheran	45	5,46 ²⁾	5,46 ²⁾	5,45 ²⁾	5,59 ²⁾	4,66	3,82	3,82	3,64
	a) Algier	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52
	a) New York	45	5,08	5,08	5,09	5,09	5,09	5,09	3,36	3,20
	Casablanca	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60
Holz, Kunstwaren										
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	1,39 ¹⁾	1,39 ¹⁾	1,39 ¹⁾	1,47 ¹⁾	1,47 ¹⁾	—	—	1,40
	a) New York	45	4,87	4,70	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	2,88
		500	—	—	—	—	—	—	—	2,72
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68
	c) Teheran	45	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,66	3,82	3,82	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.										
Silberschmiede- u. Schneidwaren aus Silber	Brüssel	45	0,46 ¹⁾	0,46 ¹⁾	0,46 ¹⁾	0,46 ³⁾	0,46	0,46	0,46	0,44
	c) Göteborg	100	1,39	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—	1,40
	c) Stockholm	100	1,60	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	1,68
	c) Teheran	45	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,83 ¹⁾	4,66	3,82	3,82	3,64
	c) New York	45	5,33	5,33	5,33	—	—	5,88	5,88	5,60
Bijouteriewaren	d) London	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen- Ersatzteile	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
	New York	45	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80
		1000	—	—	—	—	—	—	—	2,64
	Kairo	100	3,24	3,24	3,24	3,40	3,86 ⁴⁾	3,86 ⁴⁾	3,86 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾
	New York	45	5,08	5,08	5,08	5,33	5,33	5,33	5,33	4,40
Geschäfts-, Büromaschinen,		250	—	—	—	—	—	—	—	2,80
		3000	—	—	—	—	—	—	—	2,64
Kugellager	London	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	—	1,51	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	0,46	0,46	0,44
	c) Bagdad	45	—	4,41	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87	4,64
	Bogotá	45	—	—	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53	8,12
		250	—	—	—	—	—	—	—	7,88
		500	—	—	—	—	—	—	—	6,92
		1000	—	—	—	—	—	—	—	6,44
	Caracas	45	—	—	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	6,84
		250	—	—	—	—	—	—	—	6,68
		500	—	—	—	—	—	—	—	5,84
		1000	—	—	—	—	—	—	—	5,36
	Curacao	45	—	—	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	6,52
		250	—	—	—	—	—	—	—	6,36
		500	—	—	—	—	—	—	—	6,28
		1000	—	—	—	—	—	—	—	5,80
	Houston	45	—	—	—	6,59	6,72	6,72	6,72	5,08
		250	—	—	—	—	—	—	—	4,92
		1000	—	—	—	—	—	—	—	4,44
	Mexiko City	45	—	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	6,12
		250	—	—	—	—	—	—	—	5,96
		500	—	—	—	—	—	—	—	5,92
		1000	—	—	—	—	—	—	—	5,44
	New York	45	6,13	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08	3,52
		250	—	—	—	—	—	—	—	3,36
		1000	—	—	—	—	—	—	—	2,88
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44
	d) Mexiko City	45	8,36	8,26	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85	5,84
		500	—	—	—	—	—	—	—	5,80
	a) New York	45	5,09	5,09	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	3,24
	c) London	45	—	0,88	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-		100	0,71	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche 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	7,06	6,88	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89	4,80
	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	7,73	7,65	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64	7,56
		100	—	—	—	—	—	—	—	6,12
		250	—	—	—	—	—	—	—	5,24
		500	—	—	—	—	—	—	—	4,84
		1000	—	—	—	—	—	—	—	4,52
	Montreal	45	—	—	—	—	6,38	6,38	6,38	6,00
		100	—	—	—	—	—	—	—	4,56
		250	—	—	—	—	—	—	—	3,68
		500	—	—	—	—	—	—	—	3,28
		1000	—	—	—	—	—	—	—	2,96
	New York	45	6,22	6,14	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01	6,00
		100	—	—	—	—	—	—	—	4,56
		250	—	—	—	—	—	—	—	3,68
		500	—	—	—	—	—	—	—	3,28
		1000	—	—	—	—	—	—	—	2,96
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	c) Beirut	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,24
	c) Brüssel	100	0,50	—	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
		250	0,46	0,46	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42	0,40
	c) Casablanca	100	—	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,84
	c) Tunis	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	Stand November							
			1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	—	—	—	1,47	1,47	1,47	1,47	1,40
	Lissabon	250	—	—	1,22	1,22	—	2,06 ⁴⁾	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾
	Tanger	45	—	—	—	1,72	1,72	1,72	1,72	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme	Damaskus	45	2,56 ²⁾	2,56 ²⁾	2,56 ²⁾	2,81 ²⁾	2,81 ²⁾	2,26	2,06	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32
	Istanbul	250	2,06	2,06	—	—	—	2,35	2,35	2,24
	Kairo	45	2,23 ²⁾	2,23 ²⁾	—	2,35 ²⁾	2,35 ²⁾	2,27	2,27	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28
	Oran	100	—	—	—	—	1,60	1,60	1,60	1,52
	Teheran	250	3,36	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	2,28
Opium roh	Istanbul	250	—	2,39	2,39	2,52	2,52	2,52	2,52	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45	—	—	5,54	5,46	5,46	5,46 ⁵⁾	5,46 ⁵⁾	4,85 ⁵⁾
		250 ⁶⁾	—	—	—	—	—	4,17 ⁶⁾	4,17 ⁶⁾	3,62 ⁶⁾
	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	4,85 ⁵⁾
		250 ⁶⁾	—	—	—	—	—	3,80 ⁶⁾	3,80 ⁶⁾	3,62 ⁶⁾
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme a. n. g.	b) New York	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,12	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	4,85 ⁵⁾
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g.	Athen	45	—	—	—	—	—	2,69	2,81	2,68
		100	—	2,44	2,44	2,44	—	2,44	2,44	2,32
		250	—	—	—	—	—	2,18	1,81	1,72
	Bangkok ⁷⁾	45 ⁷⁾	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88
	Johannesburg	250	4,70	4,70	4,70	—	4,96	4,96	4,96	4,72
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,00
	b) London	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84
	b) Montreal	45	—	5,54	5,54	5,37	4,49	4,54 ⁵⁾	4,54 ⁵⁾	3,97 ⁵⁾
	New York ¹⁰⁾	45	5,12	5,08	—	5,08	4,20	4,17 ⁵⁾	4,17 ⁵⁾	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59	0,56
	Teheran	250	2,98	2,98	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92
		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,80
	New York	45	4,83	4,73	4,54	4,62	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾
	Tokio	100	—	—	—	9,58	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00 ⁴⁾
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	—	—	8,99	9,07	9,07	9,07	9,07	8,64 ¹²⁾
	Caracas	100	—	—	6,64	6,72	6,72	6,72	6,72	6,40 ¹²⁾
	Dublin	45	—	1,18	—	1,18	1,18	1,18	1,18	1,12
	c) London	100	0,76	0,76	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	0,97	0,97	0,92
	Mexiko City	45	—	7,14	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	6,88
	New York	45	4,91	4,79	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 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00 ⁴⁾
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	100	—	—	—	1,34	1,34	1,34	1,34	1,28
	d) Brüssel	100	0,38	0,38	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44
	c) Malmö	100	—	1,22	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	1,20
	c) Manchester	250	—	1,05	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	0,84
	Mexiko City	100	—	—	7,14 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	7,22 ¹²⁾	5,28
	Paris	45	—	—	—	0,55 ³⁾	0,55 ³⁾	0,55	0,55	0,48
	c) New York	45	4,91	4,79	4,54	4,62	4,66	4,63 ⁵⁾	4,63 ⁵⁾	3,00 ⁵⁾
	Tel Aviv/Jaffa	100	—	3,65	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	3,08
	c) Zürich	45	—	0,57	—	0,59	0,59	0,59	0,59	0,56
Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	—	—	—	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾
	Glasgow	250	1,05 ³⁾	1,05 ³⁾	1,05 ³⁾	—	—	1,18	1,18	1,12
	b) Houston	45	7,10	6,59	6,59	6,26	6,30	6,30 ⁵⁾	6,30 ⁵⁾	6,00 ⁵⁾
	b) New York	45	5,59	5,39	5,09	5,33	5,38	5,37 ⁵⁾	5,37 ⁵⁾	5,11 ⁵⁾
	Stockholm	100	1,51	1,55	1,72 ⁴⁾	1,81 ⁴⁾	1,85 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾
Elektrische Ausrüstungen und/oder Vorrichtungen a. n. g. ¹³⁾	a) New York/Boston	45	5,12	5,08	5,08	5,08	5,08	5,08 ⁵⁾	5,08 ⁵⁾	4,85 ⁵⁾
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76
		250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,68

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. Seite 11, Quellenverzeichnis vgl. Seite 37.

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 150 km)¹⁾

Sätze in Pf

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 6 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⁾	— ²⁾	— ²⁾
ab 1. 9. 1948 ...	260	280	300	320	340	360	— ²⁾	— ²⁾	— 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 einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				
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 ⁷⁾
				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 37.

D. Gebühren für den Fernsprech- und Telegrafendienst im Bundesgebiet

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühr für Fernsprechan schlüsse

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 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. 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 gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher
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	0,40	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 ³⁾													
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												
ab Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
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⁾												
ab Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁸⁾											
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						

5. Gebühren für den Telegrafendienst

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	— 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 37.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Fahrpreise im Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main),
Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Ex-
preß-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffent-
lichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland
(Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen)
Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr

II. Schiffsverkehr

A. Frachtsätze der Binnenschifffahrt

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

B. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge der Rhein- schifffahrt

C. Frachtraten der Trampschifffahrt

1. Küstenfahrt

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

2. Große Fahrt

Lloyd's List and Shipping Gazette, London
Fairplay, London
Norwegian Shipping News, Oslo
Informazioni Marittime, Roma
Journal of Commerce, New York
Financial Times, London
Notes Rapides, Paris
Economische Voorlichting, Rotterdam
The Review of the River Plate, Buenos Aires
Harley Mullion and Co. Ltd., London
Metal Bulletin, London
Steel and Coal, London
Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung
Hamburg
Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin
Wirtschafts-Correspondent, Hamburg
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg
Transportdienst, Verlager- 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, København
Norwegian Shipping News, Oslo
Kommers Kollegium, Stockholm
Informazioni Marittime, Roma

E. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt

Lloyd's List and Shipping Gazette, London

F. Sonstige Schifffahrtsindices

Activity-Index
Zeitcharter-Volume-Index
Getreidetanker-Rentabilitäts-Index

Westinform Weekly Market Service, London
Westinform Weekly Market Service, London
Westinform Weekly Market Service, London

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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 Preisindizes. Die Monatshefte wurden bis März 1960 in der Arbeitsreihe VI/2 der Statistischen Berichte herausgegeben.

Reihe 3: Preise und Preisindizes 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 Preisindizes als Fortsetzung des früheren Statistischen Berichtes Arbeitsreihe VI/6 herausgegeben.

Reihe 4: Preise und Preisindizes 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. Die Reihe enthält ab 1960/61 auch den Index der Erzeugerpreise ausgewählter Schnittblumen und Topfpflanzen und wird jährlich fortgesetzt. Als Ergänzung hierzu erscheinen Monatshefte.

Reihe 5: Meßziffern für Bauleistungspreise und Preisindizes für Bauwerke

Die vierteljährlich erscheinende Reihe bringt Meßziffern für Bauleistungspreise, Preisindizes 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 Jahresheft 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: Nahrungsmittel und Genußmittel, Technische Ole 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 Preisindizes 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 (Verbrauchergeldparitäten) 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 Zeitlohnsätze 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 Hefen (Heft 1: Arbeitnehmerverdienste und Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland; Heft 2: Tariflöhne und Lohnindizes in ausgewählten Ländern) Angaben über Arbeitnehmerverdienste, tarifliche Lohn- und Gehaltssätze, Lohnindizes, 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 Fursorgeempfängern 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 Vierteljahreshefte 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, Teil I, über Arbeiterhaushalte 1937 inzwischen erschienen sind.

Reihe 14: Arbeiterverdienste der Landwirtschaft

Eine halbjährlich für die Monatshefte 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**